

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة مولود معمري - تيزي وزو -  
كلية الحقوق والعلوم السياسية  
قسم الحقوق



## الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم  
تخصص: قانون

تحت إشراف الأستاذ:  
د/ بوتوشنت عبد النور

من إعداد الطالب:  
تيغلت فرحات كمال

لجنة المناقشة

د/ إقلولي محمد، أستاذ، جامعة تيزي وزو.....رئيسا  
د/ بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر "أ"، جامعة تيزي وزو.....مشرفا ومقررا  
د/ حدوم كمال، أستاذ، جامعة بومرداس.....ممتحنا  
د/ زيد المال صافية، أستاذة محاضرة "أ"، جامعة تيزي وزو.....ممتحنة  
د/ معيفي لعزيز، أستاذ محاضر "أ"، جامعة بجاية.....ممتحنا  
د/ بشور فتيحة، أستاذة محاضرة "أ"، جامعة البويرة.....ممتحنة

تاريخ المناقشة: 2022/04/14



# إهداء

إلى الوالدين الحبيبين رمز المحبة و العطاء،

ألبسهما الله ثياب الصحة براً وإحساناً

إلى سندي وعزتي أخي وأخواتي

إلى كافة أفراد عائتي الكريمة

إلى أحبائي وكل أصدقائي

إليهم جميعاً أهدي هذا العمل المتواضع، لمسة

عرفان ووفاء.



الطالب الباحث

# شكر وتقدير

الحمد و الشكر أولاً لله العلي القدير الذي  
أعانني على إتمام هذا البحث.

ثم الشكر و التقدير للأستاذ الدكتور عبد  
النور بوتوشنت، لقبوله الإشراف على هذا  
العمل، وتعهده بالتقويم في كافة مراحل  
إنجازه، ولأنه أمدني بالنصائح والإرشادات  
التي أضاءت أمامي سبيل البحث.



الطالب الباحث



# قائمة المختصرات:

## أولا- باللغة العربية:

ج.ر.ج.ج: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

## ثانيا- باللغات الأجنبية:

AESM: Agence Européenne pour la Sécurité Maritime.

AIS: Automatic Identification System.

BIT: Bureau International du Travail.

BP: British Petroleum.

CA: Cour d'Appel.

CAR : Centre d'Activités Régionales.

CE: Communauté Européenne.

CEDRE: Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux.

CEE: Communauté Economique Européenne.

CLC: Civil Liability Convention.

CMB: Convention de Montego Bay.

CMI: Comité Maritime International.

CNUCED: Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement.

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.

COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea.

CRISTAL: Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil pollution.

CROSS: Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage.

DTS: Droit de Tirage Spécial.

ERCC : Emergency Response Coordination Centre.

**FIPOL:** Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

**HNS:** Hazardous and Noxious Substances.

**IDDRI:** Institut du Développement Durable et des Relations Internationales.

**IGPI:** International Group of Protecting and Indemnity Clubs.

**ILO:** International Labour Organization.

**IMO:** International Maritime Organization.

**INMARSAT:** Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites.

**IOPC Funds:** International Oil Pollution Compensation Funds.

**IPIECA:** International Petroleum Industry Environmental Conservation Association.

**ISM:** International Safety Management Code.

**ITIA:** International Tanker Indemnity Association.

**ITOPF:** International Tanker Owners Pollution Federation Limited.

**MARPOL:** Marine Pollution (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).

**MEDPOL:** Programme de surveillance continue et de recherche en matière de pollution en Méditerranée.

**METAP:** Mediterranean Environmental Technical Assistance Program.

**MOU:** Memorandum of understanding.

**N°=:** Numéro.

**OCDE:** Organisation de Coopération et de Développement Economique.

**OCIMF:** Oil Companies International Maritime Forum.

**OILPOL:** International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil.

**OMCI:** Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

**OIT:** Organisation Internationale du Travail.

**OMI:** Organisation Maritime Internationale.

**ONU:** Organisation des Nations Unies.

**OPA:** Oil Pollution Act.

**OPRC:** International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation.

**ORSEC:** Organisation de la Réponse de Sécurité Civile.

**PAM:** Plan d'Action pour la Méditerranée.

**PAP: Programme d'Actions Prioritaires.**

**PB: Plan Bleu.**

**P&I Clubs: Protecting and Indemnity Clubs.**

**PNUD: Programme des Nations Unies pour le Développement.**

**PNUE: Programme des Nations Unies pour l'Environnement.**

**POLMAR: Pollution Maritime.**

**REMPEC: Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle.**

**RINA: Registro Italiano Navale.**

**S: Suivant.**

**SAFESEANET: Système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information.**

**SFDI: Société Française pour le Droit International.**

**SMDSM: Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer.**

**SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea.**

**STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.**

**STM: Services de Trafic Maritime.**

**STOPIA: Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.**

**THETIS: The Hybrid European Targeting and Inspection System.**

**TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer.**

**TGI: Tribunal de Grande Instance.**

**TOPIA: Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.**

**TOVALOP: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.**

**UNCTAD: United Nation Conference on Trade and Development.**

**UNEP: United Nations Environment Programme.**

**UNESCO: United Nations Educational Scientific and Cultural Organization.**

**WWF: World Wide Fund for Nature.**

**ZEE: Zone Economique Exclusive.**

*« Lorsque l'homme aura coupé  
le dernier arbre,  
Pollué la dernière goutte d'eau,  
Tué le dernier animal,  
Pêché le dernier poisson,  
Alors il se rendra compte que  
l'argent n'est pas comestible ».*

*Proverbe indien*

## مقدمة:

تكتسي مسألة حماية البيئة الطبيعية عامة، و البيئة البحرية<sup>(1)</sup> بوجه خاص، أهمية بالغة بالنسبة للمجتمع الدولي في العصر الحديث. فمنذ أن أدرك هذا الأخير درجة خطورة التلوث البحري<sup>(2)</sup>، و ما يترتب عن ذلك من تبعات مدمرة على الثروات الحية و صحة الإنسان على حد سواء، بدأت العناية بهذه الظاهرة تكتسب تدريجياً أهمية كبيرة في الساحة الدولية، إذ أصبحت كافة الدول تنظر إليها على أنها تمثل الخطر الحقيقي الذي من شأنه الإخلال بالنظام البيئي العالمي، و أنها المشكلة الرئيسية التي يمكن أن تتفرع عنها معظم مظاهر تدهور كوكب الأرض. فالوسط البحري، بما يحتويه من كائنات حية، له أهمية حيوية للإنسانية، و أن من مصلحة الجميع السهر على حمايته من كل ما يمكن أن يلحق الضرر بخواصه و ثرواته الوفيرة. و المشكلات التي يثيرها التعدي أو الإضرار بهذا الوسط، عالمية الآثار، ذلك أن بيئة الإنسان واحدة، و لا يؤثر فيها وجود الحدود الجغرافية بين الدول، حيث أن التلوث الذي يجد مسبباته في دولة، يمكن أن تمتد آثاره الضارة إلى الدولة الأخرى، و بالتالي كان السهر على حماية البيئة البحرية و مكافحة تلوثها لا يهم دولة دون أخرى، بل هو مسؤولية مشتركة بين مجموع الدول في العالم بأسره<sup>(3)</sup>.

تتعدد مصادر التلوث البحري بتعدد الأنشطة البشرية فوق كوكب الأرض: فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة تجري في البر (على اليابسة)، أو في قاع البحار، أو في الجو أو من خلاله، أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر... إلخ<sup>(4)</sup>. و جدير بالذكر في هذا المقام أن مشكلة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، على وجه الخصوص، تعتبر من المشكلات الهامة و الخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي منذ العقود الماضية إلى الوقت الحاضر<sup>(5)</sup>، بما لها من تأثيرات ضارة على البيئة البحرية

1- بعد مصطلح "البيئة البحرية Marine Environment"، أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي، إذ درج هذا الأخير على توظيف مصطلح "البحر" للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح و المتصلة فيما بينها دون أية عوائق، بيد أنه تم التخلي نهائياً عن هذا المفهوم التقليدي للبحر، عندما عقدت أشغال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار سنة 1978، في مدينتي "جنيف" و "نيويورك"، حيث توافقت الآراء و توصلت وفود الدول المشاركة ضمن تلك الأشغال إلى إقرار مصطلح "البيئة البحرية"، الذي يتضمن في محتواه مدلول الحياة البحرية « Marine Life »، ثم جاءت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، فصاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح عقب ذلك علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي، إذ نظرت الاتفاقية إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي « Ecosystem »، تجدر المحافظة عليه و حمايته من جميع المخاطر المحدقة به، أنظر كل من: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 478-480.

- أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، معهد الإدارة العامة للطباعة و النشر، الرياض، 2010، ص 101.

- دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 16 نوفمبر سنة 1994، و صادقت عليها الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، المؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، ج.ر.ج.ج، العدد 06، الصادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996 (لم ينشر مضمون الاتفاقية في الجريدة الرسمية).

2- بالرغم من كثرة الدراسات المتمحورة حول موضوع التلوث البحري، إلا أننا لا نكاد نجد إتفاقاً على تحديد دقيق للمقصود به. و من التعريفات الدائنة التي تلقى قبولا لدى جانب كبير من الفقه، التعريف الذي أقرته المادة 1/1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، حينما قضت بأن تلوث البيئة البحرية هو: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية، و تعريض الصحة البشرية للأخطار، و إعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك و غيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، و الإقلال من الترويح".

3- أنظر كل من: أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 1. جامعة الملك سعود، الرياض، 1997، ص 94-95.

- Nadia LAMCHICHI, « La protection environnementale à l'échelle Internationale », in : International Journal of Innovation and Applied Studies, Volume 8, N°= 1, Septembre 2014, pp. 287-293.

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

5- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 483-495.

نفسها و على مصالح المتعاملين فيها<sup>(1)</sup>. فما تجدر ملاحظته، أن هذه المشكلة المستقلة نالت من عناية الدول و المنظمات الدولية و الهيئات العلمية، ما لم تتله مشكلة أخرى من مشكلات التلوث، حيث يرجع السبب في ذلك، من ناحية، إلى أن البحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل و المواصلات فقط، بل ينظر إليه أيضا، باعتباره مخزنا هائلا للثروات و الموارد الطبيعية الحية و غير الحية. و من ناحية أخرى، فإن تلوث البيئة البحرية يعني، في الحقيقة، تلوث الكرة الأرضية بأكملها، و يجد ذلك تبريره في أن البحار و المحيطات تمثل النسبة الغالبة منها، أي حوالي 71% من المساحة الإجمالية لذلك المسطح الكلي. أخيرا، فإن المحروقات تعتبر من أهم مصادر التلوث البحري، حيث أن حوالي 8 ملايين طن من هذه المواد تتسرب سنويا إلى البحار و المحيطات من ناقلات النفط و غيرها من السفن، إلى جانب ما يتسرب من عمليات التنقيب و أنابيب النفط و معامل التكرير و بعض الأنشطة الأخرى<sup>(2)</sup>.

حقيقة أن للسفينة، كأداة للملاحة البحرية، وظائف متنوعة في العصر الحالي، حيث أنها لم تعد تستخدم في النقل البحري فحسب، بل لا تشكل السفن التجارية إلا صنفا من بين مجموعة واسعة من السفن، فهناك السفن المخصصة للصيد البحري، و تلك المخصصة لإجراء الأبحاث العلمية أو المستعملة كوسيلة للترفيه، أو الموجهة للقيام بمهام ذات طبيعة عسكرية، و غير ذلك من السفن التي تستخدم البحر وفقا للطريقة التي تناسبها للقيام بأنشطتها. و مع ذلك يظل النقل البحري الوظيفة التقليدية و الأساسية للسفن<sup>(3)</sup>، حيث يعد هذا الأخير عصب النقل الدولي للبضائع و الركيزة التي يستند إليها هذا النشاط الاقتصادي<sup>(4)</sup>، ذلك أن الإنسان على الدوام يعتبر السفينة أفضل وسيلة للاتصال و لتأمين التبادل التجاري بين الشعوب و الدول في العالم. و بالرغم من توصل البشرية لاختراع وسائل نقل أخرى، و من بينها الطائرات، و ما وفرت من سرعة في الأداء و ربح للوقت، إلا أن الغلبة ظلت على الدوام للملاحة البحرية، بسبب قلة التكاليف و الإمكانات التي توفرها لنقل الحمولات الكبيرة و على مسافات بعيدة. و هكذا فإن التطور الهائل للتجارة الدولية بعد الحرب العالمية الثانية، و توسع دائرتها لتشمل مختلف دول المعمورة، سيزيد الإقبال على توظيف البحر كطريق للمواصلات، حيث أضحت للملاحة البحرية في الوقت الراهن أهمية دولية كبرى، و أصبح النقل البحري بمثابة الشريان الحيوي بالنسبة للاقتصاد العالمي، إذ تعتمد معظم الدول في إقتصادياتها على التصدير و الاستيراد عبر الطرق البحرية، و هذا في الحقيقة ما أضفى على أنشطة السفن طابعا دوليا. زيادة عن ذلك فإن تنامي الطلب العالمي على النقل البحري، كان يقتضي بالطبع تطوير صناعة السفن، ذلك أن التقدم الاقتصادي و التكنولوجي الذي تزايدت وتيرته منذ بداية القرن العشرين، قد أدى لانقضاء عهد المراكب الشراعية و تلك المستخدمة للفحم كوقود، لترك مكانها للسفن التي تعتمد على النفط كطاقة محرك و لتشغيل محركاتها، و في بعض الأحيان حتى على الطاقة النووية. كما سيساهم هذا التقدم في تزايد أعداد السفن و طاقاتها الاستيعابية بشكل مذهل، لاسيما مع ظهور السفن الصهرجية « **Les navires citernes** »، التي تملك الاستطاعة على نقل كميات

---

1- جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 3.  
2- أنظر بخصوص هذه المسألة كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 5.  
- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 1-5.  
- محمد أديب رافع الطمّاس، دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب، سوريا، 2014، ص 3.  
3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 10.

4- Jean-Claude DAKOURI, Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, Thèse de Doctorat, Université Pers Maastricht, 2011, pp. 16 et s.

كبيرة و ضخمة من المحروقات و المواد الكيماوية و غيرها من المواد ذات الخصائص الملوثة، بصورة سائبة « En vrac »<sup>(1)</sup>. فقد كان من البديهي أن تؤدي هذه الطفرة الكبيرة في حجم و نوع حركة الملاحة البحرية على الصعيد العالمي، إلى إثارة مخاوف مختلف الدول بشأن مصير صحة البحار، و ضرورة التفكير الجماعي في وضع ضوابط قانونية، لعقلنة هذا التطور التكنولوجي و الاقتصادي الذي عرفه ميدان الملاحة البحرية، للحد من آثاره السلبية على البيئة<sup>(2)</sup>.

يحتل نشاط النقل البحري للمحروقات بالذات، مكانة بالغة في الأهمية ضمن صناعة النقل البحري للبضائع على مستوى العالم، علما أن حوالي 1,8 مليار طن من النفط الخام يتم نقله سنويا بطريق البحر، أي ما يقارب 45% من الإنتاج العالمي للنفط، علاوة عن أن ما يقارب 60% من النقل العالمي للنفط الخام ينقل كل سنة بواسطة السفن<sup>(3)</sup>. و يفصح الواقع العملي عن أن التلوث بالمحروقات، يعتبر من أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية، حيث تدل الدراسات على أن 200 ألف طن من النفط كافية لتحويل بحر البلطيق الذي يعد من البحار شبه المغلقة، على غرار البحر الأبيض المتوسط، إلى صحراء قاحلة لا يعيش فيه أي كائن حي<sup>(4)</sup>. فاختلاط هذه المواد الملوثة بالمياه البحرية، يخل بصورة خطيرة بالتوازن البيئي « Ecological equilibrium »، و بالوسط الطبيعي و النظم البيئية البحرية. فالتلوث بالمحروقات يؤثر من ناحية أولى، على التنفس لدى الأسماك و الطيور المائية و الأحياء البحرية الأخرى، بما يعرض حياتها لخطر و هلاك محقق. كما يؤثر من ناحية ثانية، على التركيب النوعي لمياه البحر و يخل بخصائصها، بما يذوب فيها من مواد هيدروكربونية سامة. و يؤثر من ناحية ثالثة على الشواطئ و المنشآت الترفيهية، و يؤثر على القطاع الاقتصادي للمدن الساحلية بوجه عام<sup>(5)</sup>.

يتخذ التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات صورتين: الصورة الأولى، هي التلوث المترتب عن التشغيل الاعتيادي للسفن « La pollution opérationnelle »، حيث أنه أثناء الملاحة البحرية، تعودت السفن أن تلجأ إلى التخلص من الفضلات و مياه الصرف الصحي و النفايات المضرة و السلع الفاسدة في البحر، فضلا عن قيام هذه الأخيرة بطرح فضلات الزيت و مشتقات النفط و غيرها من المواد الملوثة الناتجة عن تشغيل محركاتها الضخمة مباشرة في مياه البحر « Le dégazage »، مما يسبب

1- تنقسم ناقلات النفط الصهرجية إلى ستة أصناف هي كالآتي:

1/ ناقلات النفط العملاقة « Ultra Large Crude Carriers »: تبلغ قدرتها الاستيعابية 350.000 طن فما فوق من الحمولة الساكنة « TPL : Tonnes de port en lourd »، أي بما في ذلك الوقود اللازم لتشغيل السفينة.

2/ ناقلات النفط الكبيرة جداً « Very Large Crude Carriers »: تتراوح قدرتها الاستيعابية بين 200.000 و 349.999 طن من الحمولة الساكنة.

3/ ناقلات النفط الصهرجية من فئة « SUEZMAX »: تتراوح قدرتها الاستيعابية بين 125.000 و 199.999 طن من الحمولة الساكنة.

4/ ناقلات النفط الصهرجية من فئة « AFRAMAX »: تتراوح قدرتها الاستيعابية بين 80.000 و 124.999 طن من الحمولة الساكنة.

5/ ناقلات النفط الصهرجية من فئة « PANAMAX »: تتراوح قدرتها الاستيعابية بين 50.000 و 79.999 طن من الحمولة الساكنة.

6/ ناقلات النفط الصهرجية من فئة « SEAWAYMAX »: تتراوح قدرتها الاستيعابية بين 10.000 و 49.999 طن من الحمولة الساكنة، أنظر في ذلك: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2013، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2013، ص (ix).

2- محمد البراز، مرجع سابق، ص 10-12.

3- لمزيد من المعلومات في هذا الصدد، أنظر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2016، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2016، ص 16-18.

4- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2010، ص 19.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 95-96.

أضراراً أكيدة بالبيئة البحرية<sup>(1)</sup>. و تتزايد حدة هذه الأضرار عندما تعتمد السفن الصهرجية، و لاسيما ناقلات النفط، إلى الإلقاء المباشر لمياه الاتزان<sup>(2)</sup> المختلطة برواسب المحروقات المتبقية في صهاريجها في عرض البحر « **Le déballastage** »، الأمر الذي يشكل تلوثاً دائماً و على درجة كبيرة من الخطورة على الموارد الحية للبحار و المحيطات. أما الصورة الثانية، فهي التلوث العرضي أو الطارئ « **La pollution accidentelle** »، الناجم عن حوادث الملاحة البحرية. فكثيراً ما تتعرض السفن لحالات التصادم « **L'abordage** » أو الجنوح « **L'échouement** »، إما بسبب سوء الأحوال الجوية و الظروف الطبيعية، أو بسبب خطأ في الإرشاد أو في القيادة، أو من جراء أعطاب لحقت بالسفينة أو غير ذلك من الأسباب. و غالباً ما تؤدي هذه الحوادث البحرية إلى تسرب كميات كبيرة من المحروقات في الوسط البحري، الأمر الذي يفضي إلى تكوين بقع نفطية سوداء على سطح البحر، مشكلة ما يعرف بالمد الأسود « **La marée noire** »، و في مثل هذه الحالة تتعرض سلامة البيئة البحرية لمخاطر كبيرة، تهدد التوازن البيولوجي للبحر و تعيق الأنشطة الاقتصادية المرتبطة به<sup>(3)</sup>.

شهد نشاط نقل المحروقات بطريق البحر حوادث تلوث عديدة عبر السنوات، من أبرزها ما يلي:

- **حادث ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967:** وقع حادث ناقلة النفط الليبيرية « **Torrey-Canyon** » بتاريخ 18 مارس سنة 1967، عندما تعرضت هذه السفينة للجنوح قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية، و على وجه التحديد في المنطقة المعروفة بالصخور السبعة « **Seven-Stones** »<sup>(4)</sup>، و هي بصدد نقل حوالي 121.000 طن من النفط الخام من دولة الكويت صوب ميناء « **Milford-Haven** » في بلاد الغال، مما أدى إلى تسرب كل هذه الكمية إلى مياه البحر، و التسبب في أضرار تلوث وخيمة لحقت بالسواحل البريطانية و الفرنسية على حد سواء<sup>(5)</sup>.

- **حادث ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978:** تعود وقائع حادث ناقلة النفط الليبيرية « **Amoco-Cadiz** »، إلى تاريخ 16 مارس سنة 1978، حيث جنحت هذه السفينة قبالة سواحل ناحية « **La Bretagne** » الفرنسية<sup>(6)</sup>، مما أفضى إلى تسرب ما يزيد عن 230.000 طن من المحروقات من صهاريجها، متسببة في تلوث حوالي 360 كيلومتر من تلك السواحل، و هلاك الآلاف من الأسماك و الأحياء و الطيور البحرية، و إحداث كارثة بيئية أملت بالمنطقة المتضررة<sup>(7)</sup>.

---

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 18 et s.

2- مياه الاتزان هي المياه التي تحملها السفن و ناقلات النفط في صهاريجها، بعد تفريغ بضاعتها، كتنقل لحفظ توازنها أثناء رجوعها فارغة إلى ميناء الشحن. فعندما تختلط تلك المياه مع رواسب المحروقات المتبقية في صهاريج السفينة، تشكل ما يسمى بمياه الصابورة « **Eaux de ballast** ».

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 2.

4- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979, p. 133.

5- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larquier, Bruxelles, 2008, p. 188.

6- Arnaud DE RAULIN, « L'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz », in : Journal du Droit International, N°= 1, Paris, 1993, pp. 41-96.

7- لمزيد من المعلومات عن الحادث، أنظر كل من:

- Michel MARCHAND, « Amoco-Cadiz : Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution accidentelle par hydrocarbures, Brest - Novembre 1979 », Rapports Scientifiques et Techniques, N°= 44, Publications du Centre National pour l'Exploitation des Océans (CNEXO), Brest, 1981, pp. 1-98.

[www.abernet.fr/wakka\\_file=Amoco\\_Cadiz\\_Bilan\\_du\\_colloque\\_1981.pdf](http://www.abernet.fr/wakka_file=Amoco_Cadiz_Bilan_du_colloque_1981.pdf)

- Jean-Claude MENU, « Rapport sur les pétroliers géants et les mesures qu'il conviendrait de prendre à la suite du naufrage de l'Amoco-Cadiz », in : La Revue Maritime, N°= 494, France, Septembre 2012, pp. 80-92.



- حادث السفينة الصهرجية الملبغاشية « TANIO » سنة 1980: بتاريخ 7 مارس سنة 1980، تعرض هيكل السفينة الصهرجية الملبغاشية « TANIO » للتصدع ثم التحطم، قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية، و هي بصدد نقل كمية قدرت بحوالي 26.000 طن من المحروقات، و بالتحديد زيت الوقود، مما أدى إلى تسرب حوالي 13.500 من هذه الحمولة من حطام السفينة، و التسبب في تلوث ما يزيد عن 200 كيلومتر من سواحل تلك الناحية، بل أكثر من ذلك، فقد بلغت آثار الحادث إلى غاية الجزر الأنجلونورمندية « Les îles anglo-normandes »، و هذا ما يبين حجمه الكارثي<sup>(1)</sup>.

- حادث ناقلة النفط الأمريكية « Exxon-Valdez » سنة 1989: وقع حادث ناقلة النفط الأمريكية « Exxon-Valdez » بتاريخ 24 مارس سنة 1989، حيث جنحت هذه السفينة على مستوى مضيق الأمير ويليام « Prince William Sound » بولاية ألاسكا الأمريكية، الأمر الذي أفضى إلى تسرب ما يزيد عن 38500 طن من النفط الخام في المحيط، و تلوث أكثر من 1000 ميلا بحريا من ساحل ألاسكا، و هلاك حوالي 26000 طائرا بحريا، علاوة عن العديد من الأضرار البيئية و الاقتصادية التي لحقت بالمنطقة المحيطة بالكارثة، و التي تعتبر من أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة السمكية<sup>(2)</sup>. و في الواقع تعتبر هذه الكارثة نقطة تحول لم يسبق لها مثيل بالنسبة للتشريعات الأمريكية التي تعالج مسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>، بما أنها دفعت الكونجرس الأمريكي إلى إقرار تشريعا فدراليا جديدا شديد القسوة، تمثل في قانون التلوث بالمحروقات الصادر في شهر أوت سنة 1990<sup>(4)</sup>، حيث أصبح هذا الأخير القانون الفدرالي الأساسي الذي يحكم المسائل القانونية المتعلقة بالتلوث البحري بالمحروقات داخل الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(5)</sup>.

- حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999: عند ذكر أكبر كوارث التلوث جساما في التاريخ الحديث، فمن غير الممكن ألا نذكر حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، حيث تحطمت هذه السفينة على مستوى خليج « Gascogne » الواقع على بعد حوالي 60 ميلا بحريا من سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 19800 طن من المحروقات منها مباشرة إلى مياه البحر، و إحداث تلوث واسع النطاق تمددت آثاره على طول 400 كيلومتر من تلك المنطقة. و عقب وقوع هذا الحادث، تبين إصابة حوالي 60000 طائر بحري و هلاك حوالي 48000، بالإضافة إلى تدمير عدد كبير من أحواض تربية المائيات و الأحياء البحرية، و تضرر عدة مراكب للصيد و سفن النزهة، علاوة عن الأضرار البيئية و الاقتصادية الفادحة التي لحقت بالمنطقة محيط الكارثة<sup>(6)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », Londres, 1989, pp. 25-26.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 16.

3- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1997, pp. 157-158.

4- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 52 et s.

5- أنظر كل من:

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 210.

- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A. Pédone, Paris, 1993, p. 272.

6- لمزيد من المعلومات عن الحادث، أنظر:

- FIPOL: « Rapport annuel de 1999 », Londres, 2000, pp. 125-127.

- FIPOL: « Rapport annuel de 2000 », Londres, 2001, pp. 101-113.

- حادث السفينة الصهرجية « Prestige » سنة 2002: بعد ثلاث سنوات من وقوع كارثة الناقل « Erika » و الأضرار المدمرة الناجمة عنها، تفاجئ العالم بوقوع كارثة أخرى لا تقل جسامته عن سابقتها، حيث تحطمت السفينة الصهرجية « Prestige » المسجلة في البهاماس، بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية، مما أدى إلى تسرب حوالي 25.000 طن من المحروقات من صهاريجها، و التسبب في تلوث الساحل الشمالي لإسبانيا و السواحل الفرنسية و البرتغالية على حد سواء<sup>(1)</sup>.

مشكلة التلوث البحري بالمحروقات، هي في الواقع من أشد المشاكل تعقيدا، ذلك أن المجتمع الانساني في حاجة ضرورية للمحروقات، باعتبارها أكبر مصدر للطاقة و شريان الحياة للعديد من القطاعات الاقتصادية في الدول، و هو في ذات الوقت في حاجة إلى بيئة بحرية نظيفة، لكونها، بما تحويه من ثروات طبيعية، أحد المصادر الهامة لجذب السياحة و أحد أكبر مصادر الدخل القومي في العديد من الدول الساحلية. و التوفيق بين هذين الاعتبارين المتناقضين، يجد حله من وجهة نظر القانون الدولي، في وضع قواعد لمنع من التلوث قبل حدوثه، ثم في أخرى للمسؤولية و التعويض عن الأضرار التي يسببها في حالة حدوثه<sup>(2)</sup>.

إن الدارس لموضوع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، يفترض بالطبع وجود نظام قانوني وضعي في هذا الشأن، بمعنى أنه تم الانتقال من حالة الواقع إلى حالة القانون، من خلال ترجمة مجموعة من الانشغالات المجتمعية إلى قواعد قانونية. بعبارة أخرى، فإن الشعور بالمخاطر المحدقة بالبيئة البحرية نتيجة لحوادث التلوث، قد دفع المجتمع الدولي إلى التدخل من أجل توفير الحماية اللازمة ضد هذه المخاطر، عبر إقامة نظام قانوني يقوم على مجموعة من القواعد و الآليات القانونية، الغاية منها الحد من التلوث من جهة، و إصلاح الأضرار الناجمة عنه من جهة أخرى. و في الحقيقة لقد لعبت حوادث التلوث المتكررة و الأضرار الوخيمة الناجمة عنها، دورا كبيرا و محوريا في تنبيه الرأي العام في الدول الساحلية المتضررة، و من خلاله الحكومات، إلى خطورة مشكلة التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، و لضرورة تضافر الجهود الدولية لمواجهة هذا التحدي الجديد. و على هذا الأساس نطرح الإشكالية التالية: ما مدى فعالية الجهود الدولية المبذولة في سبيل حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات؟

للإجابة على الإشكالية المطروحة، لابد في الأساس من دراسة الاتفاقيات الدولية المعتمدة لتوفير الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن نقل المحروقات بطريق البحر، و ذلك باعتماد منهج تحليلي، نجري من خلاله دراسة تحليلية لأهم الأحكام و القواعد التي تضمنتها تلك الاتفاقيات و مدى نجاعتها من الناحية العملية في تحقيق الأهداف التي أبرمت من أجلها، و نسلط الضوء على أبرز التعديلات التي خضت لها هذه المواثيق الدولية لمعالجة نقاط القصور التي شابت قواعدها، مع إظهار المساهمة الكبيرة لحوادث ناقلات النفط، في تطوير قواعد القانون الدولي في مجال تلوث البيئة البحرية بالمحروقات. و تجسيدا لهذه الأفكار، سنعتمد في دراستنا خطة مقسمة إلى بابين، نتطرق في الباب الأول إلى الأدوات القانونية الدولية المقررة للحد من التلوث الذي يسببه نشاط النقل البحري للمحروقات للبيئة

1- لمزيد من المعلومات عن الحادث، أنظر:

- FIPOL: « Rapport annuel de 2004 », Londres, 2005, pp. 93-104.

- FIPOL: « Rapport annuel de 2008 », Londres, 2009, p. 95-107.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 6.

## \_\_\_\_\_ الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات \_\_\_\_\_

البحرية، و نتناول في الباب الثاني الآليات القانونية الدولية المعتمدة للتعويض عن الأضرار الناجمة جراء حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات.

## الباب الأول

# الأدوات القانونية الدولية للحد من تلوث البيئة البحرية جراء نشاط النقل البحري للمحروقات

بالنظر إلى المخاطر الجسيمة التي يشكلها نشاط النقل البحري للمحروقات على سلامة البيئة البحرية، و تفاقم مشكلة التلوث البحري بهذه المواد السامة عبر السنوات، لاسيما عقب الطفرة العملاقة التي قطعتها الدول المتقدمة في الميدان الصناعي و التكنولوجي، و توصلها إلى تشييد ناقلات النفط العملاقة « **Les pétroliers géants** »، علاوة عن الطابع العابر للحدود لهذه المشكلة العالمية العويصة، بحكم التماسك و التناسق الشديد الموجود بين مختلف الأجزاء و المجالات التي تتشكل منها البيئة البحرية خاصة و الكرة الأرضية على وجه العموم، فإنه صار من الضروري أن تتضافر الجهود الدولية، لغرض توفير الحماية المناسبة للبحار و المحيطات ضد كل تهديد من شأنه الإخلال بتوازنها الطبيعي.

يعد موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث عامة و التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات بصفة خاصة، من المواضيع الهامة التي لا ينبغي أن يغض الباحث النظر عنها، بسبب الخطورة الكبيرة المصاحبة لهذه المشكلة العالمية المتفاقمة، و تهديدها المستمر للصحة البشرية و مستقبل الأجيال اللاحقة فوق كوكب الأرض، و ذلك بالرغم من وجود العديد من الدراسات العلمية و القانونية التي سبق أن خاضت في غمار هذا الموضوع من مختلف جوانبه المتشعبة، إلى جانب الجهود الجبارة التي بذلت في هذا الميدان من طرف منظمة الأمم المتحدة و وكالاتها المتخصصة و غيرها من المنظمات و المؤسسات الدولية، و التي ترجمت على أرض الواقع في صورة توصيات، و قرارات، و تشكيل مجموعات من الخبراء في المجال البيئي و المجالات الأخرى، و إعداد دراسات و بحوث علمية في هذا الصدد، ناهيك عن الدعوة إلى عقد مؤتمرات دولية، و إقرار بعض الأحكام و القواعد الدولية على شكل مشاريع لاتفاقيات دولية أو تعديلات لبعض الاتفاقيات الدولية الموجودة سابقا، و دعوة الدول للتوقيع عليها. بيد أن المجال لا يتسع في هذه الدراسة للتعرض بالتفصيل للجهود المبذولة من طرف كافة تلك المنظمات، سعيا وراء توفير الحماية للبيئة البحرية من التلوث بمختلف أشكاله المعروفة، بما في ذلك التلوث الذي تتسبب فيه ناقلات النفط، و نكتفي بتسليط الضوء على الجهود المنبثقة من أهم هيئة دولية تنشط في ميدان الملاحة البحرية و لها علاقة مباشرة بموضوع دراستنا، هي المنظمة البحرية الدولية.

بالرغم من أن المنظمة البحرية الدولية، لم تذكر بصريح العبارة إلا في مادة واحدة فقط من مواد الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982، و هي المادة الثانية من المرفق الثاني، فإن كثيرا من الأحكام في هذه الاتفاقية تشير إلى "المنظمة الدولية المختصة" في إقرار قواعد و معايير الشحن الدولية، في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية و فعالية الملاحة و منع التلوث البحري الناجم عن السفن أو من الإغراق و التحكم فيه. و في مثل هذه الحالات، فإن تعبير "المنظمة الدولية المختصة" عند توظيفه لصيغة المفرد في هذه الاتفاقية، فإنه ينطبق حصرا على المنظمة البحرية الدولية، مع الوضع في الاعتبار

للولاية العالمية للمنظمة كوكالة متخصصة ضمن منظومة الأمم المتحدة، أنشأتها الاتفاقية المتعلقة بالمنظمة البحرية الدولية<sup>(1)</sup>.

تؤدي المنظمة البحرية الدولية، وظيفة محورية في إقرار الأدوات القانونية الهادفة إلى الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، حيث كان لها الفضل الكبير في إبرام العديد من الصكوك الدولية لمعالجة هذه المشكلة (الفصل الأول). بيد أن الجهود المبذولة من طرف هذه الوكالة الدولية المتخصصة في ميدان الملاحة البحرية، في الواقع ليست كافية لوحدها للتوصل إلى حماية فعالة ضد هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، ذلك أن الواقع العملي، لاسيما من خلال حوادث التلوث الكارثية التي شهدتها العالم، كحادثة ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978، و حادثة ناقلة النفط الأمريكية « Exxon-Valdez » سنة 1989، يثبت لنا أنه يقع على عاتق المجتمع الدولي على الدوام، واجب تعزيز تلك الجهود و تكثيف مساعيه على كافة الأصعدة الممكنة، أي سواء على الصعيد العالمي أو الإقليمي (الجهوي Régional) أو الوطني، للتوصل إلى نتيجة فعالة لهذه المشكلة العالمية المستفحلة، و تجنب البحار و المحيطات، ما يترتب عن حوادث التلوث من عواقب كارثية على الموارد الحية البحرية و على صحة الإنسان و مستقبله على وجه الأرض، بسبب حالة التدهور الإيكولوجي التي تصيب هذا الكوكب من جراء كوارث التلوث المدمرة (الفصل الثاني).

---

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58)، البند رقم 42 من القائمة الأولية، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 9 مارس سنة 2001، ص 22-23.

## الفصل الأول

### الدور المحوري للمنظمة البحرية الدولية في إقرار الأدوات القانونية الهادفة إلى الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

لاحظ المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة، منذ دورته الأولى المنعقدة سنة 1946، أنه ثمة العديد من الاتفاقيات الدولية التي تم إقرارها في السنوات الماضية في الشؤون البحرية، الأمر الذي دفعه، بعد سنتين فقط من ذلك التاريخ، إلى الدعوة لعقد مؤتمر دولي في مدينة "جنيف" السويسرية، لدراسة إمكانية إحداث منظمة عالمية تهتم بالمسائل المرتبطة بالنقل البحري الدولي بصفة عامة، و تكون الهيئة الدولية المناسبة التي تودع لديها كافة تلك الاتفاقيات و الصكوك، حيث أسفرت أشغال هذا المؤتمر في نهاية المطاف عن إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء "المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات OMCI"<sup>(1)</sup>، المعتمدة بتاريخ 6 مارس سنة 1948<sup>(2)</sup>، لتولد على إثر ذلك هذه الوكالة الدولية المتخصصة، التي بذلت جهودا جبارة في السنوات التالية لتاريخ نفاذ الاتفاقية المحدثة لها، في خدمة الملاحة البحرية على الصعيد الدولي<sup>(3)</sup>. بيد أنه تم تغيير تسمية هذه الوكالة إلى "المنظمة البحرية الدولية OMI"<sup>(4)</sup>، لغاية الاستجابة للتعديلات التي خضعت لها الاتفاقية التأسيسية المذكورة أعلاه بتاريخ 14 نوفمبر سنة 1975<sup>(5)</sup>.

المنظمة البحرية الدولية، هي وكالة متخصصة في ميدان الملاحة البحرية، تابعة لمنظمة الأمم المتحدة، و تتخذ من العاصمة الانجليزية "لندن" مقرا لها<sup>(6)</sup>. و جدير بالإشارة في هذا الصدد إلى أنه طبقا للاتفاقية التأسيسية المبرمة سنة 1948، يتألف الهيكل الإداري لهذه المنظمة من الأجهزة التالية: الجمعية<sup>(7)</sup>، المجلس<sup>(8)</sup>، الأمانة العامة<sup>(9)</sup>، فضلا عن توافرها على جهاز يهتم بالمسائل التقنية يتمثل في لجنة السلامة البحرية<sup>(10)</sup>. بيد أنه عند القراءة الأولى للتشكيلة الإدارية للمنظمة الحالية، يلاحظ أن هذه الأخيرة تفقر لأي جهاز يعالج القضايا المتعلقة بالتلوث الناجم عن الملاحة البحرية، الأمر الذي يدل على أن مسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الذي تتسبب فيه السفن، لم تدرج ضمن الأهداف الأساسية للمنظمة عند تأسيسها، إذ أن غياب مثل هذا الجهاز يؤدي حتما إلى تفضيل المصالح التجارية الخاصة على الانشغالات البيئية و مجابهة حالات التلوث البحري، علما أنه تمت صياغة الميثاق التأسيسي للمنظمة بشكل يحافظ على مصالح الدول البحرية التقليدية، حيث يظهر ذلك جليا من خلال سيطرة القوى البحرية على أجهزتها الهامة، مثل المجلس الذي تتحكم فيه مجموعة من الدول المالكة للأساطيل البحرية الكبرى<sup>(11)</sup>. لكن بالنظر إلى أضرار التلوث المدمرة التي لحقت بكل من سواحل المملكة المتحدة البريطانية و السواحل الفرنسية، على إثر الحادث المأساوي الذي تعرضت له ناقلة النفط الليبيرية

1- « Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale ».

2- دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 17 مارس سنة 1958.

3- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995، ص 138-139.

4- « Organisation Maritime Internationale ».

5- دخلت هذه التعديلات حيز التنفيذ بتاريخ 22 ماي سنة 1982.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 146.

7- المواد من 12 إلى 15 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء المنظمة البحرية الدولية لسنة 1948.

8- المواد من 16 إلى 26 من نفس الاتفاقية.

9- المواد من 47 إلى 52 من نفس الاتفاقية.

10- المواد من 27 إلى 31 من نفس الاتفاقية.

11- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 147-150.

« Torrey-Canyon » سنة 1967، علاوة عن الوعي البيئي الذي بدأ ينتشر بشكل تدريجي لدى شعوب العالم منذ منتصف القرن الماضي، تعالت أصوات الدول الساحلية، خاصة النامية منها، مطالبة بتمثيل أفضل في الأجهزة المختلفة لهذه الهيئة الدولية، بعدما شعرت بالمخاطر الفادحة التي أصبح يشكلها نشاط النقل البحري للمحروقات و مختلف المواد الملوثة الأخرى على سلامة بيئتها البحرية، حيث تجاوبت في هذا الصدد المنظمة مع طلبات هذه الدول، من خلال رفع عدد أعضاء مجلسها، مع فتح باب العضوية في لجنة السلامة البحرية بالنسبة لكافة الدول الأعضاء فيها<sup>(1)</sup>.

كما تنبتهت المنظمة عقب وقوع هذه الكارثة، لذلك الفراغ القانوني شبه التام الذي كان يعاني منه ميدان الوقاية من مخاطر التلوث، و عدم توافر الآليات القانونية الملائمة لإصلاح الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث، فذهبت على إثر هذه التجربة المريرة، لتبحث عن حلول قانونية للمشاكل الناتجة عن الظروف الجديدة للنقل البحري، لاسيما كثافة نقل المواد ذات الطبيعة الملوثة و بأحجام كبيرة و بواسطة ناقلات عملاقة. فقد تكفلت المنظمة في البداية، بمعالجة القضايا المتعلقة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، من خلال المؤتمر الدولي المنعقد تحت إشرافها، في العاصمة البلجيكية "بروكسل"، من 10 إلى غاية 29 نوفمبر سنة 1969، و الذي أسفرت أشغاله في اليوم الأخير عن إرساء الدول المشاركة فيه لإطار قانوني واضح بهدف تمكين الدول الساحلية من إصلاح أضرار التلوث اللاحقة بها من جراء الحوادث التي تتسبب فيها ناقلات النفط، بالإضافة إلى إقرارها في ذات الوقت آلية قانونية، تخول بمقتضاها للدولة الساحلية، حق التدخل فيما وراء مياهها الإقليمية لمجابهة الحوادث التي تؤدي أو من شأنها أن تؤدي إلى تلوث بالمحروقات، ثم سعت المنظمة بعد ذلك جاهدة إلى إرساء نظام قانوني دولي متكامل للوقاية من الصور المختلفة للتلوث الناجم عن الملاحة البحرية، عقب التوصل إلى إبرام الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973. كذلك دفعت كارثة « Torrey-Canyon » المنظمة، إلى إجراء تعديلات هامة على مستوى الممارسة، من خلال التفسير الواسع لأحكام المادة الأولى من الميثاق المؤسس لها، حيث أحدثت بعض الأجهزة الخاصة لمعالجة القضايا التقنية المتنوعة و المشاكل الجديدة المترتبة عنها، فضلا عن إقرارها لمجموعة من الصكوك الدولية لإرساء قواعد و معايير دولية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث و توفير السلامة البحرية. و قد تميزت هذه التعديلات في البداية (من سنة 1967 إلى سنة 1975) بالطابع العملي، أي دون أن يكون لها سند قانوني صريح، لكن منذ سنة 1975 تم إضفاء الطابع الرسمي عليها، بالاعتراف للمنظمة بسلطات حقيقية، عبر تزويد بنائها الهيكلي بأجهزة جديدة<sup>(2)</sup>، تمثلت في إحداث اللجنة القانونية « Le Comité juridique »<sup>(3)</sup>، ثم إنشاء جهاز مختص بقضايا التلوث البحري، سمي بلجنة حماية الوسط البحري « Le Comité de la protection du milieu marin »<sup>(4)</sup>، دون نسيان لجنة المساعدة التقنية « Le Comité de la coopération technique »، التي تم إحداثها بموجب القرار الصادر عن الجمعية العامة للمنظمة البحرية الاستشارية للحكومات بتاريخ 17 نوفمبر سنة 1977<sup>(5)</sup>، لدعم التعاون و تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء فيها، خاصة تقديم المساعدة الضرورية للدول الأعضاء التي تفتقر للإمكانيات المادية و الفنية، فيما يتعلق بالمسائل التقنية المرتبطة بالملاحة البحرية، و تنفيذ أهداف المنظمة في هذا الميدان.

1- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، مرجع سابق، ص 141-142.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 151-152.

3- المواد من 32 إلى 36 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء المنظمة البحرية الدولية لسنة 1948.

4- المواد من 37 إلى 41 من نفس الإتفاقية.

5- المواد من 42 إلى 46 من نفس الإتفاقية.

خولت التعديلات المشار إليها أعلاه لهذه المنظمة، أداء وظيفة قانونية محورية في مختلف المسائل التي تتدخل لمعالجتها، و عدم الاكتفاء فقط بالدور الاستشاري الذي كانت تؤديه سابقا إزاء الدول الأعضاء فيها، فيما يتعلق بالمسائل المرتبطة بالملاحة البحرية. فقد دفع هذا التطور المعتبر المنظمة سنة 1975، إلى مراجعة الإتفاقية التأسيسية، لتغيير تسميتها لتصبح "المنظمة البحرية الدولية" عوض التسمية السائدة في السنوات الماضية، و التأكيد على السلطات القانونية الجديدة المكتسبة من طرفها على صعيد الممارسة، و لإضفاء طابع الرسمية على هذه السلطات و تعزيزها. فانطلاقا من ذلك، أضحى للمنظمة البحرية الدولية سلطة قانونية حقيقية تمكنها من ممارسة: حق إصدار القرارات التي تظل قوتها الإلزامية مرهونة بإدماجها في القوانين الداخلية للدول، علاوة عن إعداد مشاريع للاتفاقيات و الصكوك الدولية التي يتم إقرارها في إطار مؤتمرات دولية عامة، بالإضافة إلى سلطتها الهامة في إدخال تعديلات على القواعد و المعايير التقنية التي تتضمنها الاتفاقيات الدولية القائمة<sup>(1)</sup>.

تتلخص أهداف المنظمة البحرية الدولية في النقاط التالية: دعم التعاون و تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء فيما يتعلق بالمسائل الفنية الخاصة بالشحن البحري في مجال التجارة الدولية؛ التوصل إلى أفضل الوسائل العلمية بهدف كفالة سلامة الملاحة في البحار و ضمان كفاءتها؛ توفير الأمن البحري للسفن و المرافق المينائية؛ توحيد الأنظمة القانونية الدولية في مجال الملاحة البحرية؛ العمل على إزالة كل أشكال التمييز في المعاملة بين دول العالم و القضاء على مختلف القيود التي تقف عائقا أمام الملاحة البحرية؛ بحث و دراسة كافة المسائل المرتبطة بالملاحة البحرية التي تحيلها إليها منظمة الأمم المتحدة أو الوكالات التابعة لها؛ إعداد مشاريع للاتفاقيات الدولية و اللوائح و عقد مؤتمرات دولية في المواضيع المتعلقة بالملاحة البحرية؛ حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن<sup>(2)</sup>.

"جعل البحار أكثر أمنا و أكثر نظافة"<sup>(3)</sup>، هو الشعار الشهير الذي ترفعه المنظمة البحرية الدولية، مما يعني أن مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، هي من بين الأهداف الأساسية التي تسعى المنظمة لتجسيدها حاليا<sup>(4)</sup>. و يلاحظ أنه تمخضت جهود هذه الهيئة للحد من التلوث المترتب عن النقل البحري للمحروقات، عن إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية التي تنسم بأهمية بالغة، توصلت بمقتضاها المنظمة، حسب رأينا، إلى إرساء إطارين قانونيين على المستوى الدولي لتنظيم هذا الميدان الحساس، حيث يهدف الإطار القانوني الأول، إلى الوقاية « **La prévention** » من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، من خلال إقرار مجموعة من القواعد و المعايير الدولية التي يتعين مراعاتها من طرف الدول للحيلولة دون وقوع التلوث (المبحث الأول). أما الإطار القانوني الثاني، فغايته المكافحة الميدانية « **La lutte opérationnelle** » لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، من خلال تخويل الدولة الساحلية، السلطات و الوسائل القانونية المناسبة للتصدي الميداني للتلوث في حالة وقوعه أو وجود تهديد بوقوعه، و تشجيع التعاون الدولي في هذا الميدان (المبحث الثاني).

#### 1- أنظر كل من:

- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 155-156.

- Antidia CITORES, La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2012, pp. 40-76.

2- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، مرجع سابق، ص 139.

3- « **Rendre les mers plus sûres et plus propres** ».

4- Erietta SCALIERIS, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, A. Pédone, Paris, 2011, pp. 49 et s.



## المبحث الأول

### التوصل إلى إرساء إطار قانوني دولي للوقاية من تلوث البيئة البحرية بفعل النقل البحري للمحروقات

من المؤكد أن المنظمة البحرية الدولية، هي الوكالة ذات الاختصاص في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن. فرغم الاختصاص العام الذي يمارسه برنامج الأمم المتحدة للبيئة من أجل حماية الأنظمة البيئية، فإن هذه المؤسسة تظل هي الهيئة الدولية التي يخولها تخصصها و تجربتها، حق الاقتراح و إصدار القرارات و الإشراف على مؤتمرات دبلوماسية لصياغة قواعد و معايير دولية للحد من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية<sup>(1)</sup>. و نقصد في ضوء دراستنا بالإطار القانوني الدولي للوقاية من تلوث البيئة البحرية بفعل النقل البحري للمحروقات، تلك الصكوك الدولية التي تضمنت أحكاما خاصة بالوقاية من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، أي الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954<sup>(2)</sup> (المطلب الأول)، التي ألغيت لاحقا و حلت محلها الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973<sup>(3)</sup> (المطلب الثاني). كما ينبغي أن نربط القواعد الدولية للوقاية من التلوث البحري بالمحروقات، المطبقة حاليا، بالقواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية، بحكم الصلة الوثيقة الموجودة بينها، و الوظيفة المحورية التي تلعبها هذه الأخيرة في ميدان الوقاية من التلوث الناجم عن السفن على وجه العموم (المطلب الثالث).

## المطلب الأول

### الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954: أول أداة قانونية دولية تبرم بهدف حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بالمحروقات

يعد مؤتمر "واشنطن"، الذي عقد بناء على دعوة الولايات المتحدة الأمريكية و المملكة المتحدة البريطانية سنة 1926، أول خطوة على درب الجهود الدولية الرامية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات. و قد طرحت في هذا المؤتمر الجوانب الفنية للمشكلة، حيث جرى تبادل وجهات النظر فيما بين الدول المشاركة في أشغاله، حول طبيعة مشكلة تلوث مياه البحار و المحيطات و أسبابها و مظاهرها المختلفة، للتوصل إلى صياغة بعض المقترحات التي يتضمنها إتفاق دولي يكفل مواجهة مشكلة تلوث مياه البحار و المحيطات المستخدمة في الملاحة بالمحروقات. و قد تركز البحث أثناء المؤتمر حول عدد من المحظورات و الالتزامات التي يتعين فرض الالتزام بها على الكافة، من أجل المحافظة على الرفاهية العامة للمجتمع الدولي ككل. و قد تم التوصل بالفعل إلى إقرار مشروع معاهدة دولية منطوية على جوانب تفصيلية و فنية تتعلق بمكافحة تلوث مياه البحار و المحيطات بالمحروقات، و حددت المسؤولية في حالة الانتهاك، غير أن الدول لم توقع و لم تصادق على هذه الاتفاقية، و من ثم فإنها لم تدخل حيز التنفيذ دوليا. و على الرغم من ذلك، فإن مؤتمر واشنطن أدى إلى لفت الانتباه إلى خطورة مشكلة تلوث البيئة البحرية، كما كان لمشروع الاتفاقية قيمة أدبية، إذ عمد ملاك السفن في بريطانيا، إلى الالتزام بصورة

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 144.

2- دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 26 جويلية سنة 1958، و انضمت الجمهورية الجزائرية إليها، بموجب المرسوم رقم 63-344، المؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963، ج.ر.ج.ج، العدد 66، الصادر سنة 1963.

3- دخلت كل من هذه الاتفاقية و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، حيز التنفيذ، بتاريخ 02 أكتوبر سنة 1983، و انضمت الجمهورية الجزائرية إليهما، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-108، المؤرخ في 31 ماي سنة 1988، ج.ر.ج.ج، العدد 22، الصادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

طوعية ببعض نصوص المشروع، وخاصة القاعدة التي تعتبر المنطقة الممتدة على مسافة 50 ميلا بحريا، كم منطقة يمنع فيها إلقاء النفايات التي تحتوي على المحروقات، و تبعهم في ذلك ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية، و هولندا و السويد و النرويج و بلجيكا، كما قامت فدراليات ملاك السفن في عدد من البلدان الأخرى، بالدعوة إلى مراعاة ذات النظام. و يذكر أنه وضع مشروع الاتفاقية المنبثق عن أشغال مؤتمر "واشنطن"، على بساط البحث أثناء عقد أشغال مؤتمر "لندن" لسنة 1954<sup>(1)</sup>. فبعد فشل مؤتمر "واشنطن" لسنة 1926 في تحقيق الأهداف المرجوة منه، قدمت المملكة المتحدة البريطانية مقترحا إلى منظمة المواصلات و النقل التابعة لعصبة الأمم، مفاده إعداد مشروع معاهدة دولية لمكافحة التلوث البحري بالمحروقات، حيث عرض الاقتراح على جمعية العصبة، فوافقت عليه، و شكلت لجنة خبراء تمكنت من الاجتماع في شهر أكتوبر سنة 1934. و بعد أن فرغت من مهمتها، دعا مجلس العصبة لعقد مؤتمر دولي لدراسة هذا الموضوع، و تقرر أن يجتمع المؤتمر في شهر أكتوبر سنة 1936، و لكن لم ينعقد بسبب التوتر الدولي الذي أدى بعد ذلك إلى نشوب الحرب العالمية الثانية<sup>(2)</sup>.

تعتبر الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، أول أداة قانونية دولية متعددة الأطراف<sup>(3)</sup>، تم إبرامها بهدف حماية البيئة البحرية من التبعات الوخيمة المترتبة عن التلوث بالمحروقات<sup>(4)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه يعود تاريخ إقرار هذا الصك الدولي، إلى المناقشات التي أجراها المجلس الإقتصادي و الإجتماعي التابع لمنظمة الأمم المتحدة سنة 1950، حول حالة التهديد المتزايد للتلوث البحري بالمحروقات الناجم عن السفن و غيرها، حيث دعت على إثرها المملكة المتحدة البريطانية القوى البحرية الرئيسية في العالم، بعد إبلاغها الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة بأخذها بزمam المبادرة، لعقد مؤتمر دولي في "لندن" لدراسة هذه المشكلة المتفاقمة و بحث إمكانية التوصل إلى الحلول الملائمة لها، و ذلك في الفترة الممتدة من 26 أبريل إلى غاية 12 ماي سنة 1954<sup>(5)</sup>. فعلى إثر المناقشات الحثيثة التي جرت بين أعضاء الوفود الممثلة للدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر "لندن" لسنة 1954<sup>(6)</sup>، تمخضت جهود المؤتمرين في نهاية المطاف عن إبرام الاتفاقية الراهنة<sup>(7)</sup>، التي تعرف بصيغة مختصرة باتفاقية "OILPOL"<sup>(8)</sup>، إذ فتح باب التوقيع عليها في 12 ماي سنة 1954، و دخلت حيز التنفيذ في 26 جويلية سنة 1958<sup>(9)</sup>. و يذكر أنه خضعت هذه الاتفاقية لعدد من التعديلات في سنوات 1962<sup>(10)</sup>، 1969<sup>(11)</sup> و 1971<sup>(12)</sup>، لمعالجة الثغرات و نقاط القصور التي كانت تشوب بعض

1- أنظر في هذا الصدد كل من: حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 52.

- محمد توفيق سعودي، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين للنشر، مصر، 2001، ص 6-7.

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

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 484.

3- نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومة للنشر، الجزائر، 2013، ص 364.

4- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, Vuibert, Paris, 2012, pp. 218 et s.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 98.

6- أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق و العلوم

الإدارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 164-166.

7- Jean-Pierre BEURIER, Droits maritimes, 3<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2015-2016, p. 1620.

8- « *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil* ».

9- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 485.

10- خضعت للتعديل الأول في 13 أبريل سنة 1962، حيث دخلت هذه المراجعة حيز التنفيذ بتاريخ 18 ماي سنة 1967.

11- خضعت للتعديل الثاني في 21 أكتوبر سنة 1969، حيث دخلت هذه المراجعة حيز التنفيذ بتاريخ 20 جانفي سنة 1978.

12- خضعت للتعديل الثالث بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1971، غير أن هذه المراجعة لم تدخل إطلاقا حيز التنفيذ، راجع:

- OMI : « *État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale* », Londres, Février 1999, pp. 39-41.

أحكامها<sup>(1)</sup>. و لابد من الإشارة في هذا المقام إلى أنه عند قيام المملكة المتحدة البريطانية بإخطار الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة، بخصوص دعوتها لعقد مؤتمر دولي في "لندن" من أجل دراسة مشكلة تلوث مياه البحر بالمحروقات، أعربت في ذلك الإخطار عن أن تطبيق أي إتفاق يمكن أن تسفر عنه أعمال المؤتمر، سوف يناط مباشرة بالمنظمة البحرية الإستشارية للحكومات حال مباشرتها لنشاطها، باعتبارها الوكالة التابعة للأمم المتحدة التي يعقد لها الإختصاص في المسائل الدولية المرتبطة بالملاحة البحرية<sup>(2)</sup>. و ذلك بالفعل ما حدث عقب مزولة المنظمة لنشاطها و عقد جمعيتها العامة لأول دوراتها بتاريخ 6 جانفي سنة 1959<sup>(3)</sup>، إذ تم حينئذ إيداع الاتفاقية لديها<sup>(4)</sup>، فضلا عن إشرافها على جميع التعديلات التي خضعت لها هذه الأخيرة في السنوات التالية لتاريخ دخولها حيز التنفيذ<sup>(5)</sup>.

قامت اللجنة المتكفلة بصياغة نصوص الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، بتحديد نطاق تطبيق أحكامها (الفرع الأول). و في الحقيقة عند خوضنا في دراسة قواعد الاتفاقية الراهنة، ظهر لنا أنها بالفعل تتميز بعدد من النقاط الايجابية التي من شأنها المساهمة في الحد من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات في حالة تطبيقها بشكل صارم (الفرع الثاني). لكن ذلك لم يمنع وجود بعضا من نقاط القصور، التي بينت بصورة جلية أنه رغم التعديلات المتعاقبة التي أجريت على هذه الاتفاقية، إلا أنها غير جديرة بضمان حماية قانونية فعالة للبيئة البحرية من العواقب الكارثية للتلوث بالمحروقات (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### تحديد نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954

لتحديد نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، إرتبنا تسليط الضوء على النقاط الأساسية التالية:

**أولا- أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954:**

السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية<sup>(6)</sup>، حيث تخضع بهذه الصفة في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار و إلى القانون البحري في نفس الوقت. و يكتفي القانون الدولي للبحار في تحديد مفهومها بالإشتراك مع القانون البحري، في حين يشترك مع القانون الدولي الخاص في تحديد علاقتها بالدولة أو تنظيم جنسيتها، و ينفرد في تحديد مركزها القانوني عند وجودها في كل جزء من الأجزاء البحرية. و من الملاحظ أنه لم يتفق فقه القانون الدولي و لا فقه القانون التجاري على وضع معيار محدد لتعريف السفينة و تمييزها عن غيرها من المركبات، إذ كان معيار الطوفان فوق الماء كافيا في السابق لغرض تحديد صفة السفينة، إلا أن هذا المعيار، كما هو واضح، لا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار

1- Liamine CHEBLI, La pollution en méditerranée : « Aspects juridiques des problèmes actuels », Office des Publications Universitaires, Alger, 1980, p. 75.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 485.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 146.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 40 et s.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 98-99.

6- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 30.

واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت<sup>(1)</sup>. و طبقاً للتعريفات العامة المتبعة في التشريعات الوطنية، فلا يضاف وصف السفينة على المنشأة العائمة إلا إذا كانت مؤهلة لممارسة الملاحة البحرية<sup>(2)</sup>، زيادة عن شرط تخصيصها الواقعي للقيام بهذه الملاحة على وجه الإعتياد<sup>(3)</sup>. بعبارة أخرى تكتسب السفينة وصفها القانوني منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة للقيام بالملاحة البحرية من الناحيتين الفنية و القانونية، بمعنى أن تكون مجهزة بما يكفي من الإمكانيات و الأدوات التي تمكنها من خوض غمار مخاطر البحار و مواجهة كافة الشدائد التي قد تطرأ عليها أثناء الرحلة البحرية<sup>(4)</sup>، بالإضافة إلى معيار التخصيص الفعلي للمنشأة على ممارسة الملاحة البحرية و تكرارها<sup>(5)</sup>.

تنقسم السفن إلى نوعين رئيسيين: السفن العامة و السفن الخاصة. و قد كان معيار التمييز بين هذين النوعين من السفن في السابق هو ملكية السفينة، إذ أنه إن كانت السفينة مملوكة للدولة تعتبر سفينة عامة، في حين إن كانت مملوكة ملكية خاصة تعتبر سفينة خاصة. بيد أن هذا المعيار أهمل مع بداية القرن الماضي، حيث تبنى معهد القانون الدولي سنة 1928، في دورة "ستوكهولم"، معيار الغرض الذي خصصت له السفينة بصرف النظر عن مالكها. فتكون السفينة من السفن العامة إذا كانت مخصصة لأغراض حكومية غير تجارية (تنقسم السفن العامة بدورها إلى سفن حربية و سفن مخصصة لأغراض عامة غير حربية)، و تكون السفينة من السفن الخاصة إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية غير حكومية. و قد أخذ القانون الوضعي لاحقاً بهذا المعيار في العديد من الاتفاقيات الدولية، كمعاهدة "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1958، و الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، حيث يكتسي هذا التقسيم فائدة كبيرة، خاصة بالنسبة لتحديد الوضع القانوني للسفن في الأجزاء المختلفة من البحار، إذ في ضوءه يتحدد مقدار ما للدولة من حقوق على كل نوع من السفن<sup>(6)</sup>.

في الحقيقة لم تتطرق بتاتا الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، على غرار معاهدات "جنيف" لسنة 1958، لمسألة تعريف السفينة<sup>(7)</sup>، في حين نلاحظ أنه أقدمت مجموعة من الاتفاقيات الدولية المعتمدة خصيصاً لتنظيم مواضيع محددة بالذات مثل حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أو الوقاية

1- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، 2008، ص 64.

2- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, Cujas, Paris, 1983, pp. 12 et s.

3- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للنشر، بيروت، 1990، ص 183-184.

4- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 40-41.

5- لمزيد من المعلومات، راجع كل من: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008-2009، ص 46-53.

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 65-68.

- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 45 et s.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 13 et s.

- قال الأستاذ « Arnaud MONTAS » في هذا الصدد ما يلي:

« L'objet du droit maritime se détermine par rapport au navire, lui-même ne se déterminant que par rapport à la navigation maritime : il n'est de navire qui n'exerce son activité habituelle dans les eaux maritimes. Dès lors, si le critère de la navigation semble de ce point de vue indifférent aux caractéristiques physiques de l'embarcation, il implique cependant que le navire soit - à minima - flottable, c'est-à-dire qu'il soit apte à se déplacer à la surface des mers, car naviguer consiste bien à se rendre d'un point à un autre de l'océan », Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015, p. 41.

6- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 66-67.

7- سماح بلوط، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2015، ص 14-18.

من التصادمات البحرية<sup>(1)</sup>، على صياغة تعريفات متباينة للسفينة، تماشياً مع الموضوع الذي جاء كل صك من تلك الصكوك لتنظيمه<sup>(2)</sup>.

بحكم أن الاتفاقية تعالج موضوع الوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات، فإنه كان من الأساسي أن تتضمن في نصوصها تعريفاً للسفينة، لتحديد أنواع السفن المشمولة بنطاق تطبيق قواعدها، حيث نصت في المادة 1/1 منها على أنه يقصد بالسفينة في ضوء أحكامها: "كل عمارة بحرية، أيا كانت، بما في ذلك الآليات العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية سواء بوسائلها الخاصة، أو عن طريق قطرها بواسطة سفينة أخرى. أما السفن الصهرجية، فهي كل سفينة يكون أكبر مكان داخلها مخصص للبضائع قد تم بناؤه و إعداده لنقل السوائل السائبة، و التي لا تنقل إلا المحروقات في هذا المكان المخصص للمحروقات".

في بداية الأمر نلاحظ أنه ثمة تشابه كبير بين الجزء الأول من التعريف المذكور أعلاه مع التعريف الذي تبناه المشرع الجزائري للسفينة في المادة 13 من أحكام القانون البحري<sup>(3)</sup>، ذلك حينما تضمنت هذه الأخيرة النص على أنه: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة أو عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة". كما يتضح لنا بصورة جلية عند القراءة الأولى لنفس الجزء من التعريف الذي صاغته هذه الاتفاقية للسفينة، أنها لم تخرج عما أقرته معظم التشريعات الوطنية من معيار أساسي لاكتساب الآلية العائمة وصف السفينة، إذ يظهر ذلك عندما ركزت على وجوب توافر عنصر صلاحية الآلية العائمة على ممارسة الملاحة البحرية لغرض خضوعها لأحكامها، الأمر الذي يدفعنا بشكل تلقائي للإستنتاج أن

---

1- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص 108.

2- يذكر أنه ثمة العديد من الإتفاقيات الدولية، على غرار الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار المبرمة بتاريخ 1 نوفمبر سنة 1974، التي سكتت تماماً عن التعرض لمسألة تعريف السفينة بالرغم من أن نصوصها تجعل من هذه الوسيلة البحرية موضوعاً هاماً من ضمن مواضيعها، في حين نلاحظ وجود بعض الإتفاقيات التي تحيل بمقتضى نص صريح في شأن تعريف السفينة إلى التشريعات الوطنية للدول المتعاقدة، لمزيد من المعلومات، راجع:

- Laurent LUCCHINI, « Le navire et les navires », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 18 et s.

- كما يضيف الأستاذ « VAN DER MENSBRUGGHE » في هذه المسألة قائلًا:

« Certaines conventions internationales font mention du navire sans en donner la définition, d'autres limitent leur champ d'application en excluant certaines catégories de navires d'Etat, ou de guerre ; d'autres plus explicites donnent une définition du navire, mais l'étude de ces conventions, estime M. VAN DER MENSBRUGGHE, est décevante, car c'est en fonction de l'objectif de la Convention qu'est donnée une définition plus ou moins extensive du navire. D'autres considèrent comme navire, tout bâtiment de mer utilisé soit pour le transport de marchandises, soit d'hydrocarbures, selon qu'elles visent la cargaison en général, ou la pollution. Mais, pour tenter de tout couvrir, les conventions visent souvent tout engin flottant utilisé ou susceptible de l'être comme moyen de transport sur l'eau. Dans la lutte contre la pollution, les conventions élargissent leur champ d'application. Celle d'Oslo de 1972, sous l'expression « navires et aéronefs », vise aussi bien les engins autopropulsés sur coussin d'air que les plates-formes fixes ou flottantes, mais en raison de la variété des engins susceptibles d'être pris en considération, la notion est difficile à définir d'une façon uniforme, ce qui explique que chaque convention restreint ou étend la définition en fonction du but qu'elle poursuit », citer par : Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., p. 12.

3- المادة 13 من الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان من سنة 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان سنة 1998.

الاتفاقية الراهنة، تستبعد من مجال تطبيق قواعدها كافة الآليات العائمة غير المؤهلة للقيام بالملاحة البحرية<sup>(1)</sup>، زيادة عن المنصات البحرية الثابتة « **Les plates-formes fixes** »<sup>(2)</sup>.

لا بد من الإشارة إلى أن هذه الاتفاقية، صاغت تعريفا خاصا للسفن الصهرجية<sup>(3)</sup>، حيث عرفت بأنها كل سفينة يكون أكبر مكان داخلها مخصص للبضائع قد تم تشييده لنقل السوائل السائبة، و التي لا تنقل إلا المحروقات في هذا المكان المخصص للمحروقات<sup>(4)</sup>. نستنتج من ذلك أن مفهوم الاتفاقية الراهنة للسفن الصهرجية، لا ينحصر فقط في تلك السفن المشيدة خصيصا لنقل السوائل السائبة، بل يشمل أيضا ما يسمى بالسفن المختلطة « **Les navires mixtes** »، التي تضطلع تارة بنقل السوائل السائبة و تارة تنقل بضائع أخرى أو تنقلهما في نفس الرحلة البحرية<sup>(5)</sup>، شريطة أن يكون الجزء المشيد من أجل أن تنقل فيه هذه السفن السوائل السائبة أكبر من الجزء الذي تنقل فيه البضائع الأخرى. كما نلاحظ أنه تطلبت الاتفاقية لسريان قواعدها على السفينة الصهرجية، ألا تنقل هذه المنشأة بضاعة أخرى غير المحروقات في المكان المخصص للمحروقات<sup>(6)</sup>. و طبقا للمادة 2/ فقرة 1 من الاتفاقية، تسري قواعدها على كافة السفن المسجلة في أقاليم الدول الأطراف فيها، و على السفن غير المسجلة في أقاليم تلك الدول في حالة حملها لجنسية أحد الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية<sup>(7)</sup>، باستثناء السفن الحربية و المساعدات البحرية<sup>(8)</sup>، بالإضافة إلى السفن الصهرجية التي تقل حمولتها عن 150 طنا، و السفن الأخرى غير السفن الصهرجية ذات الحمولة الأقل من 500 طن<sup>(9)</sup>، ناهيك عن السفن المستخدمة في صناعة صيد الحيتان أثناء قيامها فعلا بعمليات الصيد<sup>(10)</sup>، أيضا السفن التي تمارس الملاحة في أجزاء معينة من البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية و فروعها و مياهها المتصلة إلى غاية المصب الأدنى شرقا لقناة « **Lachine** » الواقعة في إقليم كندا<sup>(11)</sup>. إلى جانب ذلك، من الملاحظ أنه ألزمت الاتفاقية الحالية كل الدول المتعاقدة باتخاذ الخطوات الضرورية - في حدود ما هو ممكن و معقول -، لتطبيق متطلبات الاتفاقية على كافة سفن الخدمة، على الشكل الذي يتناسب مع حجم السفينة و الوظيفة التي خصصت لتأديتها، علاوة عن نوع المحروقات التي تستعملها لتشغيل محركاتها<sup>(12)</sup>.

يشار إلى أنه أثناء تعديل هذه الاتفاقية سنة 1962، تم تقديم عدة مقترحات بشأن الحد الأدنى لحمولة السفن التي ينبغي أن تخضع لقواعدها<sup>(13)</sup>، حيث طالبت أستراليا بعدم تطبيق الاتفاقية على السفن التي تقل حمولتها عن 250 طن، في حين طالبت فرنسا بأن لا تطبق على السفن ذات الحمولة الأقل من 200 طن، أما ألمانيا و اليونان فاقترحتا أن تحدد هذه الحمولة بـ 300 طن، بينما حددت بريطانيا

1- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., p. 12.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 173.

3- دياب روان، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1-، 2014-2015، ص 14-15.

4- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 73.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 474.

6- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007-2008، ص 57.

7- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 327.

8- المادة 2/ فقرة 1- ث من الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.

9- المادة 2/ فقرة 1- أ من نفس الإتفاقية.

10- المادة 2/ فقرة 1- ب من نفس الإتفاقية.

11- المادة 2/ فقرة 1- ت من نفس الإتفاقية.

12- المادة 2/ فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

13- Francis RIGALDIES, « Le Canada et la pollution de la mer par les navires », in : McGill Law Journal, Volume 23, Montréal, 1977, p. 337.

الحمولة بـ 80 طن، في الوقت الذي طالب فيه الوفد الممثل للدولة الأيرلندية تطبيق الاتفاقية على كافة السفن التي تكون حمولتها القصوى أقل من 500 طن، إذ أيدت السويد هذه الفكرة<sup>(1)</sup>. وفي نهاية المطاف توصلت وفود هذه الدول إلى نتيجة مفادها تطبيق قواعد هذه الاتفاقية على السفن الصهرجية التي تبلغ حمولتها 150 طن فأكثر، زيادة عن السفن الأخرى غير السفن الصهرجية التي تبلغ حمولتها 500 طن فأكثر<sup>(2)</sup>. أما السفن التي لا تتعدى حمولتها القصوى هذه الأوزان، فلا تسري عليها القواعد الواردة في الاتفاقية الحالية حتى في حالة كون تلك السفن تابعة للدول الأطراف فيها<sup>(3)</sup>.

## ثانياً - أنواع المحروقات الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954:

علاوة عن تحديد الاتفاقية الراهنة، لنطاق السفن المشمولة بتطبيق قواعدها، نلاحظ أنها أقدمت بنفس الطريقة على تحديد أصناف المحروقات المندرجة ضمن هذا النطاق، إذ نصت في المادة 1/1 فقرة 1 منها على أنه: "يقصد بالمحروقات طبقاً لهذه الاتفاقية، النفط الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم". كما صاغت تعريفاً محدد المعالم لزيت الديزل الثقيل، حينما عرفت أنه: "زيت الديزل المستعمل من طرف السفن و الذي ينخفض في حجم كثافته بنسبة 50% على الأكثر في حالة تقطيره بدرجة حرارة لا تتجاوز 340 درجة مئوية". و حددت هذه الاتفاقية بمقتضى المادة 1/1 فقرة 1 المشار إليها أعلاه، مقصودها بخليط أو مزيج المحروقات « *Mélange d'hydrocarbures* »، حيث عرفت أنه: "كل خليط يحتوي على أية كمية من المحروقات"<sup>(4)</sup>، إلى جانب تعريفها لمصطلح التصريف « *Rejet* » بأنه: "كل إلقاء أو تسرب للمحروقات أو خليط من المحروقات، بغض النظر عن السبب المفضي إلى وقوع ذلك الإلقاء أو التسرب". يستفاد من تعريف الاتفاقية للمحروقات، أن قواعد تسري فقط على حالات التلوث بالمحروقات الثقيلة أو المنتجات النفطية السوداء، حيث تستبعد من مجال تطبيقها التلوث الناجم عما يسمى بالمحروقات الخفيفة أو المنتجات النفطية البيضاء مثل البنزين و زيت الديزل الخفيف و الكيروسين<sup>(5)</sup>، المستخرجة بعد عمليات تكرير جد معقدة، علماً أن الدراسات العلمية الحديثة، أثبتت أن هذه الفئة من المحروقات هي الأكثر خطورة على الموارد الحية للبيئة البحرية، لاحتوائها على مواد سامة لا نجدها في المحروقات الثقيلة، مما يؤدي إلى إلحاق أضرار على درجة كبيرة من الجسامة على الحيوانات و النباتات و الحياة في قيعان البحار، و التسبب في كارثة بيئية ذات عواقب وخيمة على صحة الإنسان و التوازن الإيكولوجي لكوكب الأرض<sup>(6)</sup>. و في الحقيقة يمكن القول أن الواقع العملي قد حتم على واضعي أحكام الاتفاقية الحالية التركيز على سريان قواعدها فقط على المحروقات الثقيلة دون المحروقات الخفيفة، لأسباب عديدة، أهمها أن النسبة الكبيرة من بضاعة المحروقات المنقولة دولياً بطريق البحر في الفترة الزمنية المواكبة لتاريخ إبرامها، كانت من فئة المنتجات النفطية السوداء مثل

1- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 176.

2- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 40.

3- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 327.

4- المرجع ذاته، ص 329.

5- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 237.

6- Laura-Roussy BARSOUSKAS, « Analyse des suivis environnementaux et des méthodes d'intervention lors de déversements pétroliers en milieux aquatiques tempérés et nordiques », Essai présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Environnement, Université de Sherbrooke, Mai 2014, pp. 4 et s.

[www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais\\_2014/Roussy-Barsauskas\\_L\\_2014-06-02.pdf](http://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais_2014/Roussy-Barsauskas_L_2014-06-02.pdf)

النفط الخام و زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم. كما أن الدراسات العلمية في هذا المجال لم تكن متقدمة في ذلك الوقت تقديماً يسمح بوضع قائمة مفصلة للمنتجات النفطية البيضاء و يمكن من خلاله معرفة الخصائص الفيزيائية و الكيميائية لهذه المحروقات و تأثيراتها على البيئة البحرية، ناهيك عن صعوبة التحقق مما إذا كانت الشحنة الملقاة في مياه البحر تندرج ضمن طائفة المحروقات الخفيفة من عدمه، إذ أن التمييز في هذه الحالة لن يكون دقيقاً، بل و محلاً للشك، ذلك أنه من الصعب على سبيل المثال تصنيف شحنة لزيت الديزل بدقة عالية في فئة من الفئات المذكورة أعلاه و سيكون محتماً في مثل هذه الوضعيات الاستعانة بالخبراء<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً - النظام الإقليمي الخاص بعملية تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية:

بيّنت الاتفاقية نظامها الإقليمي الخاص بعملية تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية، محددة بذلك المناطق البحرية التي يحظر فيها تصريف هذه الآليات للمحروقات، زيادة عن الحالات الاستثنائية الواردة على هذه القاعدة، ثم عمدت إلى تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة قيام الدليل على خرق السفن لذلك النظام.

#### أ - تحديد المناطق البحرية التي يحظر فيها تصريف السفن للمحروقات:

من أهم الأحكام المقررة في الاتفاقية، نجد حرصها على إنشاء مناطق بحرية محددة بالذات<sup>(2)</sup>، تمتد إلى مسافة قدر أدناها بـ 50 ميلاً بحرياً<sup>(3)</sup> و أقصاها بـ 150 ميلاً بحرياً<sup>(4)</sup>، و التي يحظر فيها الإلقاء العمدي للمحروقات أو خليط المحروقات من طرف السفن أثناء رحلاتها البحرية<sup>(5)</sup>، حيث أطلقت على هذه المناطق تسمية المناطق الممنوعة « **Les zones d'interdiction** »<sup>(6)</sup>. هذه الأخيرة تشمل البحار الآتي ذكرها: بحر البلطيق، بحر الشمال، البحر الأسود، بحر عمان، خليج البنغال، الشمال الكندي، البحر الأبيض المتوسط، الخليج العربي، الخليج الفارسي، البحر الأدرياتيكي، ناهيك عن البحر الأحمر و سواحل أستراليا و مدغشقر<sup>(7)</sup>. كما بينت الاتفاقية الحالية بصفة مسهبة، جميع القياسات التي

---

1- لمزيد من المعلومات بخصوص هذه الأصناف من المحروقات، راجع كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 44-48.

- Michel MARCHAND, « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », in : Revue Annales des Mines : Responsabilité & Environnement, France, Juillet 2003, pp. 70-92.

2- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 14, 1968, pp. 705-706.

Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 138.

3- Claude DOUAY, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in : Le nouveau droit international de la mer, Publications de la Revue Général de Droit International Public, N°= 39, A. Pédone, Paris, 1983, pp. 231 et s.

4- طبقاً للمادة 1/1 فقرة 1 من هذه الاتفاقية، فإن 1 ميل بحري يساوي 1852 متر، أي ما يعادل 6080 قدم.

5- Donat PHARAND, « La contribution du Canada au développement du droit international pour la protection du milieu marin : Le cas spécial de l'Arctique », in : Études Internationales, Volume 11, N°= 3, Montréal, 1980, p. 445. <http://id.erudit.org/iderudit/701074ar>

6- Abdenmour BOUTOUCHENT, 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 I, Juin 1991, p. 298.

7- راجع كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 40.

- Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011, p. 83.



توضح الحدود الخاصة بكل منطقة ممنوعة بالنسبة للبحار المشار إليها أعلاه، مراعية في ذلك الخصائص المميزة لكل منطقة بحرية على حدة<sup>(1)</sup>. بيد أن المناطق البحرية الممنوعة المحدثة بمقتضى هذه الاتفاقية، يبدأ قياسها من أقرب نقطة على اليابسة و ليس من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي<sup>(2)</sup>، إذ يقصد بأقرب نقطة على اليابسة طبقا للمادة 1/ فقرة 1 منها: "أقرب أرض من خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي للدولة المعنية، حسب ما نصت عليه إتفاقية جنيف الخاصة بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة". و من نافلة القول أنه عند تعديل أحكام هذه الإتفاقية بتاريخ 21 أكتوبر سنة 1969، أوقف العمل بنظام المناطق الممنوعة<sup>(3)</sup>، إذ تم تعميم قاعدة منع تصريف المحروقات أو خليط المحروقات في جميع الأرجاء البحرية<sup>(4)</sup>. هذا إلى جانب إعادة النظر في تفسير عبارة "أقرب أرض"، بمناسبة التعديل الثالث الذي عرفته الإتفاقية بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1971<sup>(5)</sup>، بأن يكون قياس أقرب أرض بالنسبة لساحل أستراليا الشمالي الشرقي، إنطلاقا من خط يرسم من نقطة معينة على الساحل الأسترالي، يحدد على أساس خطوط الطول و العرض الوهمية<sup>(6)</sup>. و يكمن الهدف من ذلك في توفير الحماية الفعالة لحاجز المرجان العظيم « **Le récif de la Grande-Barrière** », الذي يتكون من سلسلة متصلة من الجزر الصغيرة و الشعاب المرجانية الحية، الممتدة على مسافة قدرت بحوالي 145 ميلا بحريا من الساحل الأسترالي<sup>(7)</sup>، عقب تصنيفه كمنطقة خاصة ذات أهمية كبيرة من الناحيتين العلمية و السياحية<sup>(8)</sup>.

#### ب- الحالات الاستثنائية الواردة على قاعدة حظر تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية:

نصت الاتفاقية على مجموعة من الاستثناءات التي ترد على القاعدة الخاصة بحظر إقدام السفن على تصريف المحروقات في البيئة البحرية، طبقا للكيفية الآتي تلخيصها:

**1- التصريف المباح المشروط:** في حقيقة الأمر عمدت الإتفاقية الحالية إلى إرساء حكما بمقتضاه أجازت للسفن عامة و السفن الصهرجية على وجه الخصوص، تفريغ المحروقات أو خليط المحروقات في مياه البحر، شريطة التقيد بمجموعة من المتطلبات التي سنفصلها في النقاط التالية:

---

- Alida Nabobuè ASSEMBONI, Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale : « Cas de cinq pays francophones », Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Limoges, 2006, pp. 62-63.

- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 336-338.

- Farah MAHDJOUR, Les instruments financiers de protection de l'environnement marin contre les pollutions en Algérie : « Cas de pollution marine par les hydrocarbures », Mémoire de Magister, Faculté des sciences économiques, des sciences de gestion, et des sciences commerciales, Université d'Oran, 2011-2012, pp. 71 et s.

- Théophile ZOGNOU, La protection de l'environnement marin et côtier dans la région du Golfe de Guinée, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Limoges, 2012, pp. 78-79.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 167-180.

1- الملحق (أ) من الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.

2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 167.

3- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 337-338.

4- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 83.

5- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 41.

6- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 182.

7- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 487.

8- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 41.

- بالنسبة للسفن الأخرى غير السفن الصهرجية: قررت المادة 3/ فقرة (أ) من هذه الإتفاقية، أنه يمنع بتاتا تصريف المحروقات أو خليط المحروقات، من السفن الأخرى غير السفن الصهرجية، إلا إذا توافرت الشروط التالية: 1/ أن تكون السفينة في حالة إبحار، أي تجري في عرض البحر؛ 2/ ألا يتجاوز معدل التفريغ الفوري للمحروقات 60 لترا في الميل البحري الواحد؛ 3/ ألا يتجاوز محتوى المحروقات المفرغة من السفينة إلى المياه البحرية مائة جزء في المليون (1000000/100) من الخليط؛ 4/ أن يتم التفريغ على أبعد مسافة ممكنة من اليابسة.

- بالنسبة للسفن الصهرجية: قررت الفقرة (ب) من المادة 3 المشار إليها أعلاه، أنه يمنع بتاتا تفريغ المحروقات أو خليط المحروقات من السفن الصهرجية، إلا إذا توافرت الشروط التالية: 1/ أن تكون السفينة الصهرجية في حالة إبحار و جريان في البحر؛ 2/ ألا يتجاوز معدل التفريغ الفوري للمحروقات 60 لترا في الميل البحري الواحد؛ 3/ ألا يتجاوز مجمل كمية المحروقات المفرغة في الرحلة البحرية جزء واحد من خمسة عشرة ألف جزء (15000/1) من الحمولة الإجمالية للسفينة الصهرجية؛ 4/ أن تكون السفينة الصهرجية على مسافة تزيد عن 50 ميلا بحريا من أقرب نقطة على اليابسة.

2- التصريف المباح غير المشروط: أوردت الإتفاقية بعض الإستثناءات على مضمون الفقرة (ب) من المادة الثالثة منها: الإستثناء الأول، خاص بتفريغ مياه الصابورة أو الإتران، حيث يكون التفريغ مباحا، طالما تم في مياه هادئة و نظيفة، و لم تترتب عنه آثار مرئية من المحروقات على سطح المياه<sup>(1)</sup>. أما الإستثناء الثاني، فقد أوردته المادة الرابعة من هذه الإتفاقية، حينما قررت أن القاعدة التي تضمنتها المادة الثالثة السالفة الذكر، لا تسري، من ناحية أولى، على تفريغ المحروقات أو خليط المحروقات من السفينة بهدف تأمين سلامتها، أو لتجنب إلحاق الضرر بسفينة أخرى، أو لإنقاذ الأرواح البشرية في البحر<sup>(2)</sup>. و من ناحية ثانية، لا تنطبق على تسرب المحروقات أو خليط المحروقات الناتج عن عطب في السفينة أو عن تسرب يستحيل تفاديه، بالرغم من إتخاذ جميع الإحتياطات المعقولة عقب وقوع ذلك العطب أو التعرف عن مصدر التسرب لغاية منع آثاره أو التقليل منها<sup>(3)</sup>.

ج- تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة ثبوت خرق السفن للنظام الإتفاقي الذي يحكم عملية تصريف المحروقات في البيئة البحرية:

بمقتضى المادة 6/ فقرة 1 من الإتفاقية، فإن جزاء مخالفة السفن للأحكام المنظمة لعملية تصريف المحروقات في البيئة البحرية، يتم تحديده بواسطة تشريعات دولة التسجيل، أي على أساس قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة<sup>(4)</sup>. كما أشارت هذه الإتفاقية إلى أن العقوبات التي ستفرض طبقا لقانون أية دولة من الدول المتعاقدة فيها، في حالة تصريف السفن للمحروقات أو خليط المحروقات خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة، ينبغي أن تكون ملائمة في درجتها لردع مثل هذه الأفعال المضرة بالبيئة البحرية، مؤكدة في

#### 1- أنظر كل من:

- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث للنشر، القاهرة، 2006، ص 46.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 138.

2- بخصوص هذه الاستثناءات، راجع كل من: محدث حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 و التشريعات و المعاهدات المكملة له، الطبعة الأولى، دار غريب للطباعة، القاهرة، 1991، ص 389.  
- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص 138.

- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 84.

3- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 106.

4- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 337.

ذات الوقت بأنه لا يجوز للدولة أن تفرض عقوبات لتفريغ المحروقات أو خليط المحروقات في أعالي البحار، أقل من تلك المقررة للعقاب على الأفعال المماثلة التي تتم على مستوى بحرهما الإقليمي<sup>(1)</sup>. فهذه القاعدة الأخيرة التي أرسيتها الإتفاقية الحالية هي ضمانة هامة تم إقرارها لتطبيق نفس القواعد على الفعل الواحد، سواء وقع في منطقة تخضع لاختصاص الدولة الساحلية، أو وقع في أعالي البحار<sup>(2)</sup>، حيث يصدر ذلك عن الإدراك التام للجماعة الدولية للصلة الوثيقة الموجودة بين الأجزاء المختلفة من البيئة البحرية و الطابع العابر للحدود لمشكلة التلوث البحري، علما أن التلوث الذي يقع في أعالي البحار، لا بد أن تمتد آثاره الوخيمة إلى المناطق القريبة من شواطئ الدولة الساحلية<sup>(3)</sup>. كما لا تفوتنا الإشارة إلى أنه ألزمت هذه الإتفاقية حكومات الدول الأطراف فيها، بإخطار المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات بالعقوبات المقرر توقيعها على هذه المخالفات<sup>(4)</sup>.

## الفرع الثاني

### النقاط الإيجابية المميزة للإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954

عند تقييمنا لمدى نجاعة القواعد المقررة في الإتفاقية الراهنة، توصلنا إلى نتيجة مفادها أن هذه الأخيرة حقيقة تضمنت بعض القواعد التي تساهم بشكل فعال في الحد من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات في حالة تطبيقها بصفة صارمة، إذ إرتئينا التطرق لأهم تلك القواعد المتمثلة في نصها على إلزام الدول المتعاقدة بإنشاء محطات على اليابسة لاستقبال مخلفات المحروقات (أولا)، بالإضافة إلى نصها على إلزامية تزويد السفن الخاضعة لتطبيق قواعدها بسجل للمحروقات (ثانيا)، ناهيك عن تبنيها لطريقة شحن المحروقات فوق المخلفات (ثالثا).

#### أولا- نص الإتفاقية على إلزام الدول المتعاقدة بإنشاء محطات على اليابسة لاستقبال مخلفات المحروقات:

من أهم الأحكام الواردة في الإتفاقية، نجد إلزامها بموجب المادة الثامنة منها، كل دولة متعاقدة باتخاذ كافة التدابير اللازمة لإنشاء محطات على اليابسة لتفريغ مخلفات المحروقات فيها<sup>(5)</sup>، حيث تطبق هذه القاعدة سواء على مستوى نقاط شحن المحروقات أو في الموانئ الخاصة بتصليح السفن<sup>(6)</sup>. و في الحقيقة لقد أفصح الواقع العملي بعد بضعة سنوات من دخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ، عن أن أغلبية الدول المتعاقدة لم تمتثل لالتزاماتها المتعلقة بتزويد موانئها بتجهيزات خاصة لاستقبال ما تخلفه السفن من فضلات للمحروقات، إذ يرجع السبب في ذلك أساسا إلى التكلفة العالية التي يستدعيها بناء مثل هذه المحطات و التي تنقل كاهل الدول الساحلية الفقيرة، فضلا عن خشية الشركات الملاحية في العالم من تجميد سفنها على مستوى الموانئ لساعات مديدة، الأمر الذي يؤدي بلا شك إلى تكبدها لخسائر مادية هائلة<sup>(7)</sup>.

1- المادة 6/2 من الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.

2- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 48.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 488.

4- المادة 6/3 من الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.

5- زهور زيتوني، الجزائر و مدى إدماج الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 42.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 40.

7- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 169-170.

### ثانيا - نص الإتفاقية على إلزامية توافر سجلا للمحروقات على متن السفينة:

طبقا لنص المادة التاسعة من الاتفاقية، تلتزم كل سفينة مشمولة بنطاق تطبيق قواعدها، بأن تحمل على متنها سجلا خاصا يسمى بسجل المحروقات « **Registre des hydrocarbures** »<sup>(1)</sup>، يتم فيه تقييد جميع عمليات شحن و تفريغ المحروقات أو خليط المحروقات من السفينة المعنية<sup>(2)</sup>، علاوة عن تسجيل الظروف التي جرت وفقها هذه العمليات، حيث يتم التوقيع على كل صفحة من هذا الدفتر من طرف ربان السفينة أو من طرف الموظف المسئول عن تلك المهمة، ناهيك عن إجبارية حفظ السجل في مكان يكون من السهل الوصول إليه عند الحاجة<sup>(3)</sup>. إلى جانب ذلك عمدت الإتفاقية الحالية إلى تخويل الحق للسلطات المختصة في الدول المتعاقدة<sup>(4)</sup>، بأن تقوم بالإطلاع و التدقيق في محتوى سجل المحروقات الخاص بكل سفينة دخلت إلى ميناء من موانئها<sup>(5)</sup>، مشيرة إلى أنه في حالة تأكد الدولة المتعاقدة من أن تلك السفينة قد خرقت قواعد الإتفاقية، يمكن لها أن تخطر دولة علم السفينة مرتكبة المخالفة، عن طريق الكتابة، عن نوع هذه المخالفة و المكان الذي وقعت فيه، لاتخاذ الإجراءات المناسبة في هذه المسألة<sup>(6)</sup>. و نقر في الأخير بأن القاعدة التي تفرض على السفينة حمل سجلا للمحروقات، تعد من النقاط الإيجابية المقررة في هذه الإتفاقية<sup>(7)</sup>، إذ يفضي التطبيق النزيه لها، إلى الحد من تلويث البيئة البحرية، لأن تدوين عمليات شحن و تفريغ المحروقات أو خليط المحروقات من السفن، يسهل المأمورية أمام الدول لممارسة رقابتها على هذه الآليات<sup>(8)</sup>. لكن بالمقابل نرى أنه يمكن أن تكون هذه القاعدة نقمة على البيئة البحرية، حيث يؤدي التحايل في الإمتثال لمتطلباتها، إلى الخروج عن الغاية الرئيسية التي تسعى هذه الإتفاقية لتحقيقها في التقليل قدر المستطاع من تصريف المحروقات أو خليط المحروقات في مياه البحر<sup>(9)</sup>، ذلك لأنه بحكم تخويل الاتفاقية الراهنة، الإختصاص في تطبيق هذه القاعدة لكل من ربان السفينة و دولة العلم، فإن الربان في مثل هذه الحالة يمكن أن يكون سيئ النية، الأمر الذي يجعله يدون معلومات لا أساس لها من الصحة في دفتر المحروقات<sup>(10)</sup>، في حين من الملاحظ أن دولة العلم صاحبة الحق في متابعة السفن المخالفة لهذه القاعدة، في الكثير من الأحيان ما تماطل في ممارسة هذا الحق إزاء السفن التابعة لها أو حتى تغض النظر عن فرضه، خاصة إذا كنا أمام دولة من الدول المعروفة بأعلام المجاملة<sup>(11)</sup>.

### ثالثا - تبني الإتفاقية طريقة شحن المحروقات فوق المخلفات:

لقد جرت العادة على تنظيف صهاريج ناقلات النفط بعد كل رحلة بحرية بهدف تجهيزها لمباشرة الرحلة التالية، حيث كشفت الإحصائيات آنذاك، بأن معدل 1,3% من المحروقات المنقولة بطريق البحر، تصرف إلى البيئة البحرية على إثر قيام ربانة هذه الناقلات بتنظيف صهاريجها و الإلقاء بفضلاتها

1- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 138.

2- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1620.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 101.

4- Daniel VIGNES, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer », in : Le navire en droit international, op-cit., p. 133.

5- المادة 9/ فقرة 5 من الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.

6- المادة 10/ فقرة 1 من نفس الإتفاقية.

7- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 330.

8- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 48.

9- زهور زيتوني، مرجع سابق، ص 42.

10- Ahmed LARABA, 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. 459.

11- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 139.

مباشرة في مياه البحر، إذ قدرت كمية المحروقات الملقاة جراء هذه العمليات في البحار إلى غاية سنة 1967، بـ 2 مليون طن<sup>(1)</sup>، الأمر الذي تنبه له المجتمع الدولي و دفعه للبحث عن حلول جديدة لتفادي حالات التلوث الخطيرة المترتبة عن عمليات غسل صهاريج تلك السفن عقب كل رحلة بحرية<sup>(2)</sup>، بتبنيه لطريقة الشحن فوق المخلفات « **Le système de chargement sur résidus** »<sup>(3)</sup>، بمناسبة المراجعة التي خضعت لها الإتفاقية في 21 أكتوبر سنة 1969<sup>(4)</sup>. و لابد من التوضيح هنا أن هذه الطريقة، هي تقنية بسيطة تقوم بمقتضاها السفينة بتصريف مياه تنظيف الصهاريج و مياه الصابورة الملوثة إلى الصهريج الخاص بالنفايات النفطية، حيث يتم تسخين هذا المزيج لتسريع عملية فصل المحروقات عن الماء، ثم تفرغ فقط المياه النظيفة في البحر و يحتفظ برواسب المحروقات في صهريج النفايات النفطية، مما يسمح للسفينة عند وصولها إلى ميناء الشحن بتحميل الشحنة الجديدة فوق تلك الرواسب، و تتكفل عقب ذلك محطة التصفية الموجودة على مستوى ميناء التفريغ بتسليم هذا الخليط الذي أصبح قابلاً للمعالجة<sup>(5)</sup>.

### الفرع الثالث

#### نقاط القصور التي شابت الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954

رغم التعديلات المتعاقبة التي خضعت لها هذه الإتفاقية عبر السنوات، إلا أنها لم ترقى إلى مستوى طموحات المجتمع الدولي في توفير الحماية الكافية للبيئة البحرية. فقد شابت قواعدها مجموعة من النقاط السلبية التي كشفت جليا عن هذا الفشل، حيث تكمن هذه النقاط أساسا في عدم تطبيق قواعدها على التلوث الناجم على إثر الحوادث البحرية (أولا)، زيادة عن تمسك الإتفاقية الحالية بالدور التقليدي لدولة العلم باعتبارها صاحبة الإختصاص الخالص إزاء السفن التابعة لها (ثانيا)، إلى جانب نصها على عدد كبير من الإستثناءات التي أنقصت من فعاليتها (ثالثا).

#### أولا- عدم تطبيق قواعد الإتفاقية على التلوث الناجم على إثر الحوادث البحرية:

من أبرز النقاط السلبية التي أنقصت بشكل كبير من فعالية هذه الإتفاقية، نجد عدم سريان قواعدها على التلوث الناجم نتيجة للحوادث البحرية<sup>(6)</sup>، مركزة فقط على حالات التلوث التشغيلي المترتب عن

1- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 326-327.

2- أنظر كل من:

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1620.

- Micaël LAOTBOZZI, Répression et prévention de la pollution des navires de commerce en méditerranée, Mémoire technique de fin d'études présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande, École Nationale de la Marine Marchande de Marseille (E.N.M.M), 2008-2009, pp. 26-27.

3- تقابلها عبارة « **Load on top** » في اللغة الإنجليزية.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 41.

5- « **Le procédé load on top, consiste à n'évacuer l'eau de mer que l'on introduit dans les cales comme lest du navire que jusqu'au niveau où se trouvent les résidus surnageant, et à recharger par-dessus les nouveaux hydrocarbures (chargement sur résidus)** », Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 140.

- أنظر أيضا كل من:

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1620.

- ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، الشنهابي للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1993، ص 239.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 487.

التصريف العمدي للمياه المتأثرة من عمليات تنظيف صهاريج السفن و مياه الصابورة الملوثة في البيئة البحرية<sup>(1)</sup>، زيادة عن عدم تضمنها قواعد خاصة تكفل الإصلاح القانوني المناسب و السريع لأضرار التلوث الناجمة عن التلوث الطارئ<sup>(2)</sup>، حيث تحققت الجماعة الدولية من صحة هذه الفرضية، بمناسبة وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « **Torrey-Canyon** » سنة 1967<sup>(3)</sup>، الحادث الذي تمخضت عنه تبعات مدمرة لحقت بالبيئة البحرية و بالسكان الساحليين و بأصحاب النشاطات الإقتصادية المقامة على ضفاف الشواطئ المتضررة من التلوث، فضلا عن رفعه النقاب على أبرز الفراغات القانونية التي شابته هذا الصك الدولي<sup>(4)</sup>، إذ كانت هذه الواقعة الموهلة بمثابة الناقوس الذي نبه العالم إلى حجم و أبعاد مشكلة التلوث البحري بالمحروقات<sup>(5)</sup>.

### ثانيا- تمسك الإتفاقية بالدور التقليدي لدولة العلم باعتبارها صاحبة الإختصاص الخالص إزاء السفن التابعة لها:

في الحقيقة من خلال معاينة ما جاء في الإتفاقية الراهنة من أحكام، يتبين لنا جليا حرص واضعيها على مراعاة المبادئ التقليدية لقانون البحار، بالحفاظ على وضع دولة العلم كصاحبة الإختصاص الخالص إزاء السفن التابعة لها<sup>(6)</sup>، خاصة فيما يتعلق بجوانب المراقبة و التنفيذ و معاقبة حالات خرق قواعد الوقاية من التلوث<sup>(7)</sup>، حيث ظلت هذه الإتفاقية رغم تعديلاتها، سجيئة الإطار القانوني التقليدي القائم على الإختصاص الخالص لدولة العلم، مما حد من فعاليتها و أضعف بشكل كبير من المجهود التنظيمي الذي بذله المجتمع الدولي آنذاك للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات<sup>(8)</sup>.

فالإقدام على منح الدول المتعاقدة سلطة مطلقة في تنفيذ القواعد المعتمدة في الإتفاقية على السفن المسجلة في أقاليمها، من شأنه أن يضعف أية فرصة لفرض رقابة دولية شاملة على حالات تلوث البيئة البحرية<sup>(9)</sup>. فإذا إفترضنا أن دول العلم قد مارست بالفعل الإختصاصات التنفيذية المخولة لها على سفنها داخل مياهها الإقليمية، بالمقابل فقد كانت مراقبتها لهذه السفن عن الإنتهاكات التي كانت ترتكبها خارج

1- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 138-139.

2- Donat PHARAND, op-cit., p. 445.

3- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 48.

4- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », op-cit., pp. 705 et s.

5- أنظر كل من:

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1622 et s.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 218-219.

- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 340-341.

- Catherine ROCHE, « Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, les derniers développements après les naufrages de l'Erika et du Prestige », in : Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Volume II, N°= 2, France, 2004, pp. 1347 et s.

- Leslie MONTEIL, L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2008-2009, pp. 10 et s.

- Andrew TETLEY, « Pollutions maritimes des zones côtières : comparaison entre les infractions pénales en matière internationale », in : La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement, N°= 8, Octobre 2010, pp. 1-10. <http://id.erudit.org/iderudit/045542ar>

6- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 337-338.

7- Donat PHARAND, op-cit., p. 445.

8- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », op-cit., pp. 705-707.

9- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 182.

مياها الإقليمية، عملية صعبة بل مستحيلة<sup>(1)</sup>. أما الدول الأخرى، و بالتحديد الدول الساحلية المتضررة من عواقب التلوث، فلم تكن تملك في أقصى الحدود إلا حق إشعار دولة العلم عن حالات تلوث البيئة البحرية<sup>(2)</sup>، من خلال تبليغها بالإنتهاكات المرتكبة من طرف السفن التابعة لها<sup>(3)</sup>، إذ أنه بالرغم من كثرة هذه الإنتهاكات لقواعد الوقاية من التلوث الذي تخلفه السفن خارج المياه الإقليمية، إلا أنها في النادر ما كانت موضوع متابعات من قبل دول العلم<sup>(4)</sup>، خاصة إذا تعلق الأمر بالقوى البحرية التقليدية المملوكة لأساطيل تجارية عملاقة و دول أعلام المجاملة<sup>(5)</sup>، التي تتسم سلطاتها التنفيذية إزاء السفن الحاملة لجنسيتها بنوع من الإهمال و اللامبالاة، مكتفية في أحسن الأحوال بتوجيه إنذارات إلى السفن المخالفة لتلك القواعد<sup>(6)</sup>.

### ثالثا - كثرة الاستثناءات التي أنقصت من فعالية الاتفاقية:

نقول في الختام أن مفعول المجهود التنظيمي المبذول في هذه الإتفاقية لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات يبقى ضعيفا، ما دام أن هذه الأخيرة لم تتوصل إلى تجسيد المنع المطلق لتصرف المحروقات أو خليط المحروقات في مياه البحر، حيث تضمنت حالات عديدة تجيز بمقتضاها للسفن بمباشرة عملية التفريغ، مما يدل على أنها جاءت لخدمة الشركات الملاحية الكبرى أكثر منه من حماية البحار و المحيطات من العواقب الوخيمة للتلوث<sup>(7)</sup>. علاوة عن ذلك يتجلى ضعف هذه الإتفاقية عندما عزلت من نطاق تطبيق قواعدها كل من السفن الحربية و المساعدات البحرية و السفن التي تقل حمولتها عن أحجام معينة سبق لنا ذكرها أعلاه، زيادة على أنها لا تسري على السفن التي تعمل في صناعة صيد الحيتان أثناء قيامها فعلا بعمليات الصيد، ناهيك عن السفن التي تبحر في أجزاء معينة من البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية و فروعها و مياهاها المتصلة<sup>(8)</sup>، أضف إلى ذلك تخويلها الحق لريان السفينة بمباشرة عملية التفريغ، في الحالة التي تكون فيها سفينته متجهة إلى ميناء غير مجهز بمحطات خاصة

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 88.

2- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1620.

3- المادة 10 من الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.

4- « *La convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures a rapidement été dépassée par l'évolution des transports maritimes. De plus, de nombreux Etats ne prenaient pas toujours réellement conscience du problème et ne voulaient pas imposer de contraintes trop lourdes à leurs compagnies maritimes (en effet, l'inconvénient de cette convention était que les procès verbaux devaient être adressés au navire en infraction par l'Etat du pavillon, donc cela supposait qu'il accepte de poursuivre son pavillon et qu'il soit signataire de la Convention OILPOL de 1954) et les moyens techniques de l'époque ne permettaient pas de contrôler efficacement les navires. C'est pourquoi les sanctions prévues par la loi française n'étaient pas appliquées. Dans les années 1970, le système était inopérant et les rejets d'hydrocarbures très nombreux* », Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 27.

5- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 139.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 88-89.

- لمزيد من المعلومات في هذا الصدد، راجع كل من:

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », op-cit., pp. 712-716.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 179.

- عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص 49.

- Maryse GRANDBOIS, « La protection et la gestion des zones côtières », in : Revue Québécoise de Droit International, N°= 11.1, Montréal, 1998, pp. 181-182.

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 142-144.

7- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 139.

8- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 389.

لاستقبال مخلفات المحروقات<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يجعل في كثير من الأحيان ريان السفينة يقوم بصفة آلية بتصريف تلك المواد الهيدروكربونية الملوثة إلى البيئة البحرية، متى علم أن ميناء وصوله غير مجهز بمثل هذه التجهيزات<sup>(2)</sup>.

لا بد من الإشارة إلى أنه أوردت هذه الاتفاقية مسألة يتعين تسليط الضوء عليها، حيث عمدت بمقتضى المادة 19 منها، إلى السماح للدول المتعاقدة التي تكون سواء متحاربة أو محايدة، بوقف تنفيذ قواعدها، أي بإمكانها تجميد مفعول قواعدها، جميعها أو بعضها، في كافة أو بعضا من أراضيها، و ذلك في حالة الحرب و العمليات العسكرية. كذلك يمكن لهذه الدول إنهاء ذلك التجميد طبقا للإجراءات المذكورة في هذه المادة، إذ تتضح خطورة هذا النص في أنه قد منح رخصة للدول المتحاربة لكي تضرب بعرض الحائط بالتزاماتها إزاء شعوبها في حماية بيئتها البحرية من التلوث و المحافظة على نظافة مياهها الساحلية، علما أن القانون الدولي لا يعفي الدول من التزاماتها الأساسية في زمن الحرب، ملقيا عليها خاصة الالتزام بأن لا تستخدم طرق و وسائل عسكرية أثناء الحروب يقصد بها أو يتوقع أن تضر بالبيئة الطبيعية للدولة المحتلة<sup>(3)</sup>.

## المطلب الثاني

### الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973: هدف المجتمع الدولي في إقرار نظام قانوني متكامل للوقاية من التلوث المترتب عن الملاحة البحرية

عقب وقوع كارثة ناقلة النفط « Torrey-Canyon » سنة 1967، تجلت رغبة المجتمع الدولي في إقرار وثيقة دولية جديدة، تستطيع مواكبة التطورات الصناعية و التكنولوجية الحاصلة في ميدان الملاحة البحرية عامة، علاوة عن سريان قواعدها، ليس فقط على التلوث المترتب عن تسرب المحروقات إلى مياه البحر، بل أيضا على التلوث الذي يسببه النقل البحري للمواد الخطيرة الأخرى مثل المواد الكيميائية للبيئة البحرية<sup>(4)</sup>. كما كان الهدف الأساسي من السعي وراء إبرام هذه الوثيقة، في تطبيق قواعدها على التلوث التشغيلي المترتب نتيجة التصريف العمدي للمواد الملوثة و النفايات من قبل السفن في مياه البحر<sup>(5)</sup>، إلى جانب التلوث الطارئ الناجم على إثر تعرض تلك المنشآت للحوادث البحرية كالتصادم و الجنوح<sup>(6)</sup>. فقد دعت في هذا الصدد الجمعية التابعة للمنظمة البحرية الإستشارية للحكومات، إلى عقد مؤتمر دولي في العاصمة الإنجليزية "لندن" بخصوص مسألة تلوث البحار، و الذي سارت أشغاله تحت رعاية هذه الهيئة الدولية خلال شهري أكتوبر و نوفمبر من سنة 1973<sup>(7)</sup>. فعند نهاية أشغال هذا المؤتمر بتاريخ 2 نوفمبر سنة 1973، تمخضت جهود المؤتمرين عن إبرام صك دولي بالغ في الأهمية في هذا المجال، تمثل في الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن<sup>(8)</sup>، المعروفة بصيغة مختصرة باتفاقية

1- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 328.

2- زهور زيتوني، مرجع سابق، ص 43.

3- أنظر كل من:

- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 139.

- يحيى قانة، الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة -1، 2013-2014، ص 4-3.

4- OMI : « MARPOL a 25 ans », Londres, Octobre 1998, pp. 1-6.

5- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 221 et s.

6- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 139.

7- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 28-30.

8- « International Convention for the Prevention of Pollution from Ships ».



« MARPOL »<sup>(1)</sup>. كما تم إلحاق النص الرئيسي لهذه الاتفاقية، ببروتوكول يتضمن قواعد لتنظيم إرسال التقارير عن الوقائع التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى تصريف المواد المؤذية إلى البيئة البحرية، زيادة عن بروتوكول آخر يتعلق بالتحكيم و طرق تسوية المنازعات بين الأطراف في الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

لا شك أن دخول هذه الاتفاقية إلى دائرة التنفيذ على الصعيد الدولي، لتحل محل الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، كان خطوة بالغة في الأهمية في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، غير أنه ثمة بعض الاعتبارات الفنية التي حالت آنذاك دون الإسراع في المصادقة عليها، بسبب النقائص التي كانت تعاني منها معظم الدول في ميدان الخبرة الفنية، علاوة عن غياب الآليات اللازمة لمراقبة حسن تطبيق نصوص هذه الاتفاقية<sup>(3)</sup>، الأمر الذي دفع المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات، في شهر فيفري سنة 1978، إلى الدعوة لعقد مؤتمر دولي في مدينة "لندن" بخصوص سلامة السفن الصهرجية و الوقاية من التلوث البحري، إذ تمخضت أشغاله عن إقرار البروتوكول المؤرخ في 17 فيفري سنة 1978، ليكمل ما تضمنته الاتفاقية من أحكام و يعدل بصورة جزئية بعض قواعدها التقنية لغرض تسهيل المصادقة عليها<sup>(4)</sup>. كما نلفت العناية إلى أنه تم إضافة بروتوكول آخر إلى هذه الاتفاقية بتاريخ 26 سبتمبر سنة 1997<sup>(5)</sup>، يضع قواعد خاصة بالوقاية من التلوث الجوي الناجم عن الدخان المنبعث من عوادم السفن<sup>(6)</sup>، لتتلاءم مع القواعد الدولية المتعلقة بمكافحة تلوث الهواء و حماية طبقة الأوزون. و على وجه العموم، تشكل هذه الاتفاقية و البروتوكولات المكمل لها، فضلا عن التعديلات الجزئية التي ستدخل عليها في أوقات لاحقة، جسما قانونيا متكاملا سمي بـ "نظام « MARPOL 73/78 » للوقاية من التلوث الناجم عن السفن"<sup>(7)</sup>.

طبقا للمادة 15 من إتفاقية « MARPOL » لسنة 1973، فإنه لا تدخل هذه الأخيرة حيز التنفيذ على المستوى الدولي، إلا بعد سنة كاملة من التاريخ الذي تصير فيه 15 دولة على الأقل، تشكل أساطيلها التجارية ما لا يقل عن 50% من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي أطرافا فيها، إذ قُدِّر لهذا النصاب أن يكتمل في 2 أكتوبر سنة 1982، مما يدل على أن هذه الاتفاقية و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، قد دخلا معا حيز التنفيذ بتاريخ 2 أكتوبر سنة 1983<sup>(8)</sup>. و يذكر أن الكارثة المدمرة التي لحقت بالسواحل الغربية لفرنسا على إثر حادث الناقلة « Amoco-Cadiz » سنة 1978، كانت السبب الرئيسي الذي دفع الدول إلى التعجيل في المصادقة على الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها لدخولهما حيز التنفيذ في أقرب وقت ممكن<sup>(9)</sup>.

تعد الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، نموذجا لمجهود تنظيمي مهم<sup>(10)</sup>، إذ يتعلق الأمر في هذا السياق بعدة إتفاقيات دولية تم تجميعها في إتفاقية واحدة، ذلك لأن النص الرئيسي للإتفاقية يضع الإطار العام و المبادئ الأساسية التي تحكم مسألة الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، ثم يحيل بشأن تحديد القواعد و المعايير التقنية ذات الطابع التطبيقي و التفصيل في

1- « Marine Pollution ».

2- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 46 et s.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 493-495.

4- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 7 et s.

5- دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 19 ماي سنة 2005.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 55-56.

7- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 163-164.

8- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 391.

9- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 8-9.

10- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1629.

محتواها، إلى مختلف الملاحق الستة التي تتضمنها هذه الإتفاقية<sup>(1)</sup>، أي بعد تحديد الأسس التي يقوم عليها نظام الوقاية من التلوث، فإنه أسندت إلى الملاحق مهمة التفصيل في الإجراءات و الأحكام المطبقة حسب مصدر التلوث الذي تتسبب فيه السفن<sup>(2)</sup>. فعلى هذا الأساس، نلاحظ أنه خصصت الإتفاقية الملحق الأول منها للقواعد التقنية و التفصيلية المتعلقة بالوقاية من التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>، في حين خصصت الملحق الثاني للقواعد المتعلقة بالتلوث بالمواد السائلة الضارة المنقولة بشكل سائب كالمواد الكيميائية<sup>(4)</sup>. أما الملاحق الأربعة الأخرى، فهي تتضمن - على التوالي - القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث بمواد مؤذية منقولة في طرود، حاويات أو صهاريج<sup>(5)</sup>، ثم بالوقاية من التلوث بمياه الصرف الصحي للسفن<sup>(6)</sup>، إلى جانب الوقاية من التلوث الناجم عن القمامة الملقاة من السفن إلى البيئة البحرية<sup>(7)</sup>، ناهيك عن الملحق السادس الذي تم إقراره للوقاية من التلوث الجوي المترتب عن الدخان المنبعث من عوادم السفن<sup>(8)</sup>، في إطار الإنشغال العالمي المتزايد بمخاطر تلوث الهواء<sup>(9)</sup>.

لا بد من الإشارة في هذا المقام، إلى أن الملاحق الستة الواردة في الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، ليست إجبارية جميعها<sup>(10)</sup>، إذ لا يندرج ضمن خانة الملاحق الإجبارية إلا الملحقان الأول و الثاني منها<sup>(11)</sup>، في حين تعتبر الملاحق الأربعة الأخرى إختيارية<sup>(12)</sup>. بعبارة أخرى يجوز لأية دولة تريد أن تكون طرفا في هذه الإتفاقية، أن تعلن أنها لا تقبل بعدد محدد من الملاحق الأربعة الأخيرة أو ترفضها جميعا. بالمقابل، عند قبولها الإلتزام النهائي بالإتفاقية، فإنه لا يجوز لتلك الدولة فصل الملحقين الأول و الثاني عن نص الإتفاقية ذاتها، حيث عمدت هذه الأخيرة إلى التمييز بين ملاحقها الستة، لتشجيع الدول على القبول الواسع بأحكامها حتى إن تمت هذه العملية بصورة جزئية، دون أن يعني ذلك التقليل من القيمة القانونية للملاحق المتنوعة الأخرى، التي جاءت كلها لتحقيق نفس الهدف المتمثل في الوقاية من الأشكال المختلفة للتلوث الناجم عن السفن<sup>(13)</sup>.

تعتبر إتفاقية "MARPOL" لسنة 1973، من أشمل الإتفاقيات الدولية المبرمة لحماية البيئة البحرية من الأشكال المختلفة للتلوث الناجم عن السفن<sup>(14)</sup>، إذ يظهر ذلك في حرصها الشديد على التقليل إلى

1- Leslie MONTEIL, op-cit., pp. 18 et s.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 164-165.

3- دخل هذا الملحق حيز التنفيذ بتاريخ 2 أكتوبر سنة 1983.

4- دخل هذا الملحق حيز التنفيذ بتاريخ 6 أفريل سنة 1987.

5- دخل هذا الملحق حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية سنة 1992.

6- دخل هذا الملحق حيز التنفيذ بتاريخ 27 سبتمبر سنة 2003.

7- دخل هذا الملحق حيز التنفيذ بتاريخ 31 ديسمبر سنة 1988.

8- دخل هذا الملحق حيز التنفيذ بتاريخ 19 ماي سنة 2005.

9- لمزيد من المعلومات حول محتوى هذه الملاحق، راجع كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 164-169.

- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 393-396.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 223-224.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 182-187.

10- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1630 et s.

11- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 47 et s.

12- المادة 14 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

13- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 165-167.

- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 92 et s.

- Liamine CHEBLI, op-cit., pp. 77-83.

14- أنظر كل من:

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 127-134.

أدنى حد ممكن من التلوث التشغيلي و التلوث العرضي للبحار، بأية مادة ذات طبيعة ملوثة يتم تصريفها إلى البحر<sup>(1)</sup>. كما تميزت هذه الإتفاقية، بالإضافة إلى عمومية الأهداف التي أبرمت لتحقيقها، بأنها توسعت في التعريف الذي صاغته للسفينة على نطاق لم يسبق له مثيل في الإتفاقيات الأخرى<sup>(2)</sup>، حيث عرفت بأنها: "مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية، و تشمل القوارب الزلافة، و المركبات ذات الوسائد الهوائية، و الغواصات، و الطافيات، و المنصات المثبتة أو الطافية"<sup>(3)</sup>. نستنتج من تعريف هذه الإتفاقية للسفينة، أنها تأخذ بمفهوم واسع لهذه الوساطة البحرية الرئيسية<sup>(4)</sup>، بما أن قواعدا تسري على جميع الآليات العاملة في البيئة البحرية، مثل السفن التجارية و سفن الصيد و سفن النزهة، زيادة عن الناقلات المشيدة أو المكيفة أساسا لنقل المحروقات أو البضائع السائلة الضارة سائبة، و السفن المختلطة التي تملك القدرة على نقل البضائع السائلة سائبة مع البضائع الصلبة في ذات الرحلة البحرية<sup>(5)</sup>، ناهيك عن القوارب الزلافة و المركبات ذات الوسائد الهوائية و الغواصات و الطافيات<sup>(6)</sup>. كما تتجلى أهمية هذه الإتفاقية، عندما أقدمت على إخضاع المنصات البحرية الثابتة أو الطافية التي تقوم بعملية الحفر البحري لقواعدا<sup>(7)</sup>، علما أن تشغيل المحركات الضخمة لهذه الآليات، غالبا ما ينجم عنه تسرب كميات كبيرة من الزيوت المضرة بالبيئة البحرية<sup>(8)</sup>. و نقر بأنه يعد أيضا من قبيل التوسع في تعداد السفن المندرجة ضمن نطاق تطبيق قواعد الإتفاقية، سريانها على السفن التي يحق لها رفع علم دولة طرف في الإتفاقية، فضلا عن السفن التي لا يحق لها رفع علم تلك الدولة و لكنها تعمل تحت سلطتها<sup>(9)</sup>.

بالرغم من هذا التوسع، إلا أن هذه الإتفاقية سلكت ذات السبيل المتبع من طرف الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954<sup>(10)</sup>، بالنص على عدم سريانها على السفن الحربية و سفن الإمداد و السفن الأخرى التي تملكها أو تضطلع بتشغيلها دولة معينة و تستخدمها بصفة مؤقتة لأغراض حكومية غير تجارية فحسب<sup>(11)</sup>، الأمر الذي يدل على أنها عجزت عن التقليل من سيادة الدول، بحرصها الشديد على مراعاة القواعد التقليدية لقانون البحار التي تخول لهذه السفن نوعا من الحصانة السيادية، حتى إذا تعلق الأمر بقضايا حماية البيئة البحرية من التلوث<sup>(12)</sup>. فلم تستطع هذه الإتفاقية أن تتجاوز إحدى الحصون التقليدية المنيعة للقانون الدولي، بالرغم من أن ظاهرة تلوث البحار

- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 140-141.

- Catherine ROCHE, « Prévention et lutte contre la pollution... », op-cit., pp. 1348 et s.

- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., pp. 63-65.

- Théophile ZOGNOU, op-cit., pp. 79-82.

1- أحمد حامد البدرى، مرجع سابق، ص 52-53.

2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 224.

3- المادة 2/ فقرة 4 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

4- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1629.

5- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 172-173.

6- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 139.

7- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 172.

8- Sandra KLOFF, Clive WICKS, « Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier », Rapport réalisé dans le cadre du Programme Régional de Conservation de la zone côtière et Marine en Afrique de l'ouest, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), Dakar, Sénégal, Octobre 2004, pp. 19 et s.

[www.cmsdata.iucn.org/downloads/offshore\\_oil\\_fr.pdf](http://www.cmsdata.iucn.org/downloads/offshore_oil_fr.pdf)

9- المادة 3/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

10- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 225.

11- المادة 3/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

12- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 162.

ليست مرتبطة على وجه التحديد بالسفن التجارية، بل تعد نتاجا لمباشرة السفن لنشاطها في الوسط البحري، سواء كانت هذه السفن مستخدمة لأغراض تجارية أو لأغراض حكومية<sup>(1)</sup>. لكن لقطع الطريق أمام تلك السفن و منعها من تلويث البيئة البحرية، فرضت الإتفاقية على كافة الدول الأطراف، أن تتخذ التدابير المناسبة - بقدر ما هو معقول و عملي- لتكفل عمل السفن التي تملكها أو تتولى تشغيلها بصورة تتماشى مع الإتفاقية الحالية<sup>(2)</sup>.

جدير بالملاحظة أن الاتفاقية تتسم أيضا بالتوسع في نطاق المواد الضارة بالبيئة البحرية المدرجة ضمن نطاق تطبيق قواعدها، حيث عرفت بأنها: "أي مادة يمكن أن يسفر إدخالها إلى البحر عن تعريض صحة الإنسان للخطر، أو الإضرار بالموارد الحية و الحياة البحرية، أو إتلاف المرافق الإستجمامية أو عرقلة الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحر، و هي تشمل أي مادة خاضعة للمراقبة بمقتضى الإتفاقية الحالية"<sup>(3)</sup>. كما عرفت تصريف المواد الضارة على أنه: "أي إطلاق كان لمواد من سفينة بما في ذلك إفلات هذه المواد، أو التخلص منها، أو إراققتها، أو تسربها، أو ضخها، أو إنبعاشها، أو إفراغها"<sup>(4)</sup>. لكنها بالمقابل أخرجت من نطاق التصريف: "الإغراق طبقا للإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث البحار بسبب إغراق النفايات المبرمة بمدينة لندن في 13 نوفمبر سنة 1972؛ أو إطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن إستكشاف الموارد المعدنية لقاع البحار و المحيطات و إستغلالها و ما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية؛ أو إطلاق مواد ضارة لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث أو مكافحته"<sup>(5)</sup>.

بحكم محور موضوع دراستنا حول الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، فإنه من البديهي أن نصب جل تركيزنا على دراسة ما تضمنه الملحق الأول من إتفاقية "MARPOL" لسنة 1973 من قواعد لتنظيم مسألة الوقاية من التلوث الناجم عن السفن الناقلة لهذه البضاعة، دون أن نغض النظر في ذات الوقت عن الأحكام العامة المنبثقة من النص الرئيسي للإتفاقية ذاتها. فعند الإمعان في محتوى الملحق الأول من الإتفاقية، يتبين لنا جليا أنه أعاد النص على أغلبية الأحكام الواردة في الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954<sup>(6)</sup>، علاوة عن تعديله لعدد كبير من نصوص هذه الأخيرة و صياغته للبعض الآخر لأول مرة<sup>(7)</sup>.

من مميزات الملحق الأول من إتفاقية "MARPOL" لسنة 1973، أنه توسع في نطاق المحروقات الخاضعة لأحكامه مقارنة مع الإتفاقية السابقة<sup>(8)</sup>، إذ عرفها بأنها: "النفط في كل أشكاله بما في ذلك النفط الخام و زيت الوقود، و الحمأة"<sup>(9)</sup>، و الحثالة الزيتية<sup>(10)</sup>، و المواد المكررة (باستثناء المواد الببتروكيمياوية التي تخضع لأحكام الملحق الثاني من الإتفاقية الحالية)، فضلا عن المواد المدرجة في المرفق الأول لهذا الملحق دون الحد من الطابع العام لما سبق ذكره"<sup>(11)</sup>. كما عمد إلى تعريف خليط

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 173-174.

2- المادة 3/ فقرة 3 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

3- المادة 2/ فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

4- المادة 2/ فقرة 3- أ من نفس الإتفاقية.

5- المادة 2/ فقرة 3- ب من نفس الإتفاقية.

6- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 222.

7- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 6 et s.

8- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 119-120.

9- الرواسب الطينية النفطية.

10- النفايات الزيتية.

11- القاعدة 1/ فقرة 1 من الملحق الأول من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

المحروقات على أنه: "كل خليط يحتوي على المحروقات"<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يفيد بأن هذا الملحق تمسك بنفس تعريف خليط المحروقات الوارد في نصوص إتفاقية "OILPOL" لسنة 1954<sup>(2)</sup>، في حين نلاحظ أنه صاغ تعريفا خاصا لزيت الوقود، المتمثل في: "أي زيت يستخدم كوقود في جهاز دفع السفينة التي تنقل مثل هذا الزيت و في الآلات المساعدة"<sup>(3)</sup>.

بشكل عام تسري قواعد هذا الملحق على المحروقات الثقيلة المعروفة بالمنتجات النفطية السوداء بأنواعها المختلفة مثل النفط الخام و زيت الوقود و زيت التشحيم<sup>(4)</sup>، إلى جانب المحروقات الخفيفة المعروفة أيضا بالمنتجات النفطية البيضاء كالبنزين و الكيروسين و زيت الديزل الخفيف و المواد المكررة<sup>(5)</sup>، باستثناء المواد البيتروكيماوية الخاضعة لأحكام الملحق الثاني من هذه الإتفاقية<sup>(6)</sup>. و من المهم التذكير في هذا المقام أنه عند صياغة هذه الإتفاقية لتعريف المحروقات، دارت هناك مناقشات مطولة خلال أشغال مؤتمر "لندن" بشأن تلوث البحار لسنة 1973، بخصوص معرفة هل ستكون مختلف أنواع المواد البترولية موضوع تطبيق في إطار فئة واحدة أو يتم تصنيفها إلى فئتين منفصلتين: من جهة أولى المواد البترولية السوداء و من جهة ثانية المواد البترولية البيضاء، إذ يبرر هذا التمييز بالصعوبات التي تثيرها عملية الكشف عن التلوث بالمواد النفطية البيضاء، علما أنه لم تكن تتوفر حينئذ أجهزة متطورة لرصد و مراقبة حالات التلوث بهذه المواد. لكن بالرغم من هذا التبرير، حسم المؤتمر في هذه المسألة، فمالت الكفة للحل التوحيدي الذي وضع فئة واحدة، أي جعل المواد البترولية السوداء و المواد البترولية البيضاء تندرج في نفس القائمة و بالتالي خاضعة لنفس المقتضيات المنبثقة من نصوص الإتفاقية الحالية<sup>(7)</sup>. و لقد نصت الاتفاقية بإسهاب على أسماء المواد البترولية المدرجة ضمن تلك القائمة، في المرفق الأول من ملحقها الأول الخاص بالوقاية من التلوث بالمحروقات<sup>(8)</sup>، مؤكدة في ذات الوقت أن هذه القائمة لا تعتبر بالضرورة قائمة مانعة، بل يبقى المجال دائما مفتوحا من أجل إضافة أنواعا جديدة من المواد البترولية التي لم يتم النص عليها آنذاك، مما يضيف على هذه الإتفاقية نوعا من المرونة لكي تشمل أصنافا أخرى من المحروقات في المستقبل<sup>(9)</sup>.

للإشارة فإن أول ملاحظة تبادرت إلى أذهاننا عند مطالعة ما جاء في الملاحق الستة التي تضمنتها الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، أن ملحقها الأول الخاص بالوقاية من التلوث بالمحروقات، يعتبر الأكثر إكتمالا من ناحية النصوص القانونية بالمقارنة مع مختلف الملاحق الأخرى التي تضمنتها<sup>(10)</sup>، حيث يتشكل من مجموعة من القواعد المفصلة التي إرتبينا تلخيصها في ضوء هذه الدراسة في تلك القواعد الخاصة بالمعايير التقنية لتشديد السفن (الفرع الأول)، ثم في القواعد المتعلقة

1- القاعدة 1/1 فقرة 2 من الملحق الأول من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 229.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 178.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 47.

5- Leslie MONTEIL, op-cit., p. 24.

6- Michel MARCHAND, « Les pollutions marines accidentelles... », op-cit., pp. 72 et s.

7- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 178.

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 47.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 22.

- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 395.

8- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 110-111.

9- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 232.

10- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 13 et s.

بالمعايير التي تجربها الدول الأطراف في الإتفاقية على السفن التابعة لها (الفرع الثاني)، بالإضافة إلى القواعد الخاصة بمنع تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### القواعد الخاصة بالمعايير التقنية لتشييد السفن

تطرق الملحق الأول من إتفاقية "MARPOL" لسنة 1973، إلى مجموعة من القواعد الخاصة بالمعايير التقنية لتشييد السفن، التي تلتزم الدول الأطراف بمراعاتها سعيًا وراء تأمين الوقاية الفعالة للبيئة البحرية من التلوث المترتب عن التشغيل الإعتيادي للسفن (أولاً)، فضلاً عن التلوث العرضي الناجم عن حوادث الملاحة البحرية (ثانياً)، حيث سنعتمد عقب الإنتهاء من دراسة هذه المعايير، إلى تقييمها من أجل معرفة ما مدى فعاليتها و نجاعتها في الحد من العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات (ثالثاً).

#### أولاً- المعايير التقنية الواجب توافرها في السفن للوقاية من التلوث التشغيلي:

بهدف الوقاية من التلوث المترتب عن التشغيل الإعتيادي للسفن، نص الملحق الأول من الاتفاقية على مجموعة من المعايير التقنية الواجب توافرها في هذه المنشآت، للحد من تلك العمليات الخطيرة المتكررة يومياً، من خلال التركيز على ضرورة تجهيز السفن بصهاريج الصابورة المنفصلة، مع ضرورة تزويد السفن بصهاريج نظيفة موجهة خصيصاً لتحميل مياه الإلتزان، ناهيك عن ضرورة توافر السفن على صهاريج خاصة لاستقبال نفايات المحروقات.

#### أ- ضرورة تجهيز السفن بصهاريج الصابورة المنفصلة:

من أهم القواعد التقنية التي تضمنها الملحق الأول من الإتفاقية الراهنة، نجد القاعدة 13 التي تنص على ضرورة تصميم كافة ناقلات النفط<sup>(1)</sup> التي تبلغ حمولتها الإجمالية 70000 طن فأكثر، بصهاريج الصابورة المنفصلة « Citernes à ballast séparées »<sup>(2)</sup>، لتفادي حدوث تمازج بين المحروقات المنقولة على السفينة كبضاعة مع مياه الإلتزان التي تضخها هذه الأخيرة في صهاريجها للحفاظ على توازنها أثناء رحلة العودة من ميناء تفريغ بضاعتها<sup>(3)</sup>، حيث تطلبت هذه القاعدة أن تكون صهاريج الصابورة المنفصلة مستقلة تماماً على صهاريج البضاعة<sup>(4)</sup>، إلى جانب إلزامية الفصل التام لخطوط الأنابيب الخاصة بهذه الصهاريج عن خطوط الأنابيب الخاصة بصهاريج الشحنة<sup>(5)</sup>. لكن في جميع الأحوال ينبغي أن تكون سعة هذه الصهاريج كافية بالقدر الذي يسمح باتزان السفينة في أية ظروف و في كافة مراحل الرحلة البحرية، إذ يمنع إطلاقاً حمل مياه الصابورة في الصهاريج المخصصة للبضاعة، إلا

1- تشمل ناقلة النفط « Tanker » في مفهوم الملحق الأول من الاتفاقية، السفن المبنية أو المكيفة أساساً لنقل المحروقات بصورة سائبة في الأماكن المخصصة داخلياً للبضاعة، بما في ذلك ناقلات البضائع المختلطة و كل سفينة صهريجية لنقل المواد الكيميائية كما عرّفها الملحق الثاني من هذه الإتفاقية، عندما تقوم بنقل بضاعة كليا أو جزئية من المحروقات بصورة سائبة، محمد البزاز، مرجع سابق، ص 173.

2- « Segregated Ballast Tanks ».

3- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 47.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 183.

- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., pp. 299-301.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 192-193.

5- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 38.

في الحالات النادرة التي تسوء فيها الأحوال الجوية، للدرجة التي يرى فيها ريان السفينة ضرورة ملئ صهاريج البضاعة بمياه إضافية لغرض تأمين سلامة السفينة<sup>(1)</sup>.

#### ب- ضرورة تزويد السفن بصهاريج نظيفة مخصصة لمياه الإلتزان:

للتقليل قدر المستطاع من إلقاء ناقلات النفط لمياه الصابورة الملوثة ببقايا المحروقات مباشرة في البيئة البحرية قبل كل رحلة شحن جديدة<sup>(2)</sup>، نص الملحق الأول من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، على ضرورة تجهيز السفن بصهاريج نظيفة يتم توجيهها خصيصا لتحميل مياه الإلتزان<sup>(3)</sup> « Citernes à ballast propre spécialisées »<sup>(4)</sup>، حيث قضت في هذه المسألة القاعدة 13/11 من هذا الملحق بأنه في ظل المرحلة الإنتقالية، يجوز بالنسبة لناقلات النفط المشيدة قبل تاريخ دخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ و الناقلات غير المجهزة بصهاريج الصابورة المنفصلة، تحويل بعض صهاريجها المخصصة في الأصل لنقل بضاعة المحروقات إلى صهاريج مخصصة فقط لمياه الإلتزان النظيفة، في الوقت ذاته نصت هذه القاعدة في فقرتها التاسعة على أن نظام المرحلة الإنتقالية سينتهي العمل به بعد سنتين إلى أربع سنوات بعد دخول هذه الإتفاقية حيز التنفيذ. كما نشير في هذا الصدد إلى أن القاعدة التي تلزم تجهيز السفن بصهاريج نظيفة مخصصة لمياه الإلتزان، لا تسري على ناقلات النفط المستخدمة كوحدات عائمة لتخزين المحروقات، علاوة عن المنشآت العائمة المخصصة لإنتاج المحروقات و تخزينها و تفريغها<sup>(5)</sup>.

#### ج- ضرورة توافر السفن على صهاريج خاصة لاستقبال نفايات المحروقات:

تجنباً لتفاقم حالات التلوث الناجمة عما تصرفه السفن من فضلات للمحروقات مباشرة في البيئة البحرية، قضت القاعدة 15 من الملحق الأول من هذه الإتفاقية<sup>(6)</sup>، بأنه ينبغي تجهيز كافة ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر بصهريج لنفايات المحروقات أو مجموعة من الصهاريج بشرط ألا تقل في مجموعها عن نسبة 3% من سعة نقل المحروقات في السفينة<sup>(7)</sup>، حيث يتم تخصيص هذه الصهاريج لاستقبال كل ما تخلفه ناقلة النفط من بقايا و رواسب للمحروقات مثل تلك الناتجة عن مياه تنظيف الصهاريج المخصصة لنقل البضائع، فضلا عن مخلفات الصابورة الملوثة و الغسالات الصهرجية<sup>(8)</sup>.

أما بالنسبة للسفن الأخرى غير ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، فإنها ملزمة بأن تكون مجهزة بصهريج أو صهاريج للنفايات ذات سعة كافية تتكفل بتحديد حجمها دولة علم السفينة المعنية، شريطة أن تراعي كل دولة عند تحديدها لحجم الصهاريج، نوع الآلات التي تشتمل عليها السفينة و طول رحلتها البحرية، بأن تكون تلك الصهاريج كافية لاستقبال جميع المخلفات النفطية التي لا

1- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 241-242.

2- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 394-396.

3- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 241-242.

4- « Clean Ballast Tanks ».

5- أنظر كل من:

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 42.

- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., pp. 38 et s.

- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 7-8.

- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 113-114.

6- Liamine CHEBLI, op-cit., p. 80.

7- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 189-190.

8- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 231-232.

يمكن معالجتها بطريقة أخرى، مثل المخلفات المترتبة عن تنقية الوقود و زيوت التشحيم و التسربات الزيتية في أماكن الآلات<sup>(1)</sup>.

زيادة عن نص الملحق الأول من الاتفاقية، على إلزامية توافر السفن على صهاريج خاصة لاستقبال نفايات المحروقات، فقد نص أيضا على ضرورة تجهيز هذه المنشآت بمعدات خاصة لمعالجة بقايا المحروقات الموجودة في تلك الصهاريج قبل تصريفها مباشرة إلى البيئة البحرية<sup>(2)</sup>، حيث كلفت هذه الاتفاقية دولة علم السفينة بمهمة المصادقة على تصميم الأجهزة الخاصة بفصل المياه النظيفة عن بقايا المحروقات، شريطة أن تراعي كل دولة كون تلك المعدات تضمن بأن يظل المحتوى النفطي لأي مزيج يتم تصريفه في البحر، بعد مروره عبر نظام الترشيح، أقل من 100 جزء في المليون، فضلا عن ضرورة مراعاة دولة العلم للمواصفات التقنية التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية في هذه المسألة. كما نص نفس الملحق على إلزام دولة العلم بتجهيز ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر، علاوة عن السفن الأخرى التي تبلغ حمولتها الإجمالية 10000 طن فأكثر، بنظام دائم لرصد و مراقبة عمليات تصريف المحروقات إلى البيئة البحرية، إذ ينبغي المحافظة على جميع تسجيلات هذا النظام لمدة ثلاث سنوات من تاريخ حدوث التصريف لإمكانية الإطلاع عليه عند الحاجة<sup>(3)</sup>.

إلى جانب المعايير التقنية السالفة الذكر، تضمن الملحق الأول النص على أساليب أخرى من شأنها الوقاية بشكل فعال من التلوث التشغيلي الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أهمها طريقة شحن المحروقات فوق المخلفات، المعتمدة لأول مرة في إطار الاتفاقية المبرمة سنة 1954<sup>(4)</sup>، فضلا عن طريقة غسل الصهاريج بالنفط الخام « **Crude Oil Washing** »، التي يتعين على كافة ناقلات النفط الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 20000 طن فأكثر، و على غرار ناقلات النفط الكبيرة جدًا « **Very Large Crude Carriers** »، الخضوع لمتطلباتها<sup>(5)</sup>، إذ تتيح هذه الطريقة القضاء نهائيا على ظاهرة تنظيف صهاريج السفن بمياه البحر قبل كل رحلة جديدة لشحن المحروقات و الإلقاء المباشر للمزيج النفطي المترتب عن هذه العملية في البحر<sup>(6)</sup>، لأن تنظيف تلك الصهاريج بالنفط الخام - تحت ضغط عالي- يقلل من كميات المحروقات العالقة في جدرانها بعد عملية التفريغ<sup>(7)</sup>، مما يحد حتما من هذا المصدر الخطير من مصادر التلوث الناجم عن التشغيل الإعتيادي للسفن<sup>(8)</sup>. كما نذكر أنه فرض الملحق الأول من هذه الاتفاقية على الدول الأطراف إتخاذ التدابير اللازمة لضمان إنشاء محطات على مستوى موانئ شحن المحروقات و موانئ تصليح السفن، لاستقبال نفايات المحروقات التي تخلفها ناقلات النفط و السفن الأخرى أثناء تشغيلها<sup>(9)</sup>.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 190.

2- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 393-394.

3- لمزيد من المعلومات، أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 191-194.

- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 248-250.

4- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 5-6.

5- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1631.

6- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 42-43.

7- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 7-8.

8- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 297.

9- أنظر كل من:

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1630.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 45-46.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 184.



## ثانيا - المعايير التقنية الواجب توافرها في السفن للوقاية من التلوث العرضي:

للوفاية من التلوث العرضي المترتب عن حوادث الملاحة البحرية، تطرق الملحق الأول من هذه الإتفاقية إلى بعض المعايير التقنية الواجب توافرها في السفن، لتفادي الأضرار الوخيمة التي تسفر عنها مثل هذه الحوادث. فقد نص على ضرورة تصميم صهاريج الصابورة المنفصلة في موقع يكفل حماية صهاريج البضاعة من التضرر في حالة تعرض السفينة لحادث بحري، ثم على ضرورة تشييد السفن بهيكل مزدوج، إضافة إلى نصه على ضرورة تزويد السفن بمخطط للطوارئ.

### أ - ضرورة تصميم صهاريج الصابورة المنفصلة في موقع يكفل حماية صهاريج البضاعة من التضرر في حالة تعرض السفينة لحادث بحري:

ذكرنا في السابق أن القاعدة 13 من الملحق الأول من هذه الإتفاقية، فرضت تجهيز جميع ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 70000 طن فأكثر، بصهاريج الصابورة المنفصلة لتفادي تمازج مياه الإلتزان مع المحروقات المنقولة على السفينة كبضاعة. لكن بالمقابل نلاحظ أن هذه القاعدة لم تعتمد فقط للوقاية من التلوث المترتب عن التشغيل الإعتيادي للسفن، بل من شأنها أيضا الوقاية من التلوث العرضي<sup>(1)</sup>، باعتبار أنها تضمنت النص على إلزامية وضع صهاريج الصابورة المنفصلة عند تشييد ناقلات النفط، في موقع يضمن حماية الصهاريج المخصصة لنقل البضاعة من التضرر<sup>(2)</sup>، للوقاية من حدوث أي تسرب للمحروقات من السفينة في حالة تعرضها لحادث بحري مثل التصادم أو الجنوح<sup>(3)</sup>. كما تشير إلى أنه عقب إبرام بروتوكول سنة 1978 المعدل لهذه الإتفاقية، صارت كافة ناقلات النفط الخام الجديدة<sup>(4)</sup> التي تبلغ حمولتها الإجمالية 20000 طن فأكثر، أيضا ناقلات السوائل السائبة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 30000 طن فأكثر و التي من المقرر تسليمها لملاكها إنطلاقا من تاريخ 1 جوان سنة 1982، ملزمة بأن تتجهز بصهاريج الصابورة المنفصلة<sup>(5)</sup>.

### ب - ضرورة تشييد السفن بهيكل مزدوج:

عقب وقوع الكارثة البيئية المدمرة لناقلة النفط « **Exxon-Valdez** » في ولاية ألاسكا الأمريكية بتاريخ 24 مارس سنة 1989<sup>(6)</sup>، تنبه المشرع في الولايات المتحدة الأمريكية إلى بعض الثغرات التي كانت تشوب القواعد الدولية الهادفة إلى الوقاية من التلوث الناجم عن السفن<sup>(7)</sup>، الأمر الذي دفعه إلى سن قانون وطني تميز بالصرامة في هذا المجال، عرف بالقانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 (**Oil Pollution Act 1990**)<sup>(8)</sup>، الذي تضمن أحكاما بالغة في الأهمية لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، خاصة تلك التي نصت على إلزامية توافر كافة ناقلات النفط المبحرة في مياه الولايات المتحدة الأمريكية على هيكل مزدوج « **Double-coque** »<sup>(9)</sup> عند حلول سنة 2015<sup>(1)</sup>. فبحكم الدور

1- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1631.

2- Philippe VINCENT, op-cit., p. 183.

3- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 6-7.

4- تتمثل أساسا في ناقلات النفط المسلمة لملاكها بعد تاريخ 31 ديسمبر سنة 1979.

5- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 49.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 45.

6- Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 185-186.

7- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 10-11.

8- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 157-158.

9- « *La double coque constitue une double enveloppe de deux mètres d'épaisseur qui protège le navire en cas d'échouement ou de collision. Le système consiste à installer une épaisseur*

الفعال الذي تلعبه هذه الطريقة في الوقاية من تسرب المحروقات من صهاريج السفن المتعرضة للحوادث البحرية<sup>(2)</sup>، عمدت المنظمة البحرية الدولية إلى تكريسها سنة 1992<sup>(3)</sup>، من خلال إدخال تعديلات هامة على القاعدة 13 من الملحق الأول للإتفاقية الراهنة<sup>(4)</sup>، تقضي بالزامية تصميم جميع ناقلات النفط الجديدة<sup>(5)</sup> التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5000 طن فأكثر بهيكل مزدوج<sup>(6)</sup>، مع إلزامية السحب التدريجي للناقلات ذات الهيكل العادي<sup>(7)</sup>، حيث تم تحديد سنة 2005<sup>(8)</sup> كآخر أجل لإبحار ناقلات النفط المصنفة من طرف الإتفاقية كناقلات من الفئة الأولى « **Catégorie pré-MARPOL** » (المتثلة في الناقلات ذات الهيكل العادي التي تبلغ حمولتها الإجمالية 20000 طن فأكثر، غير المجهزة بصهاريج الصابورة المنفصلة)، في حين حددت سنة 2010 كآخر أجل لإبحار ناقلات النفط المدرجة في هذه الإتفاقية كناقلات من الفئة الثانية<sup>(9)</sup> (المتثلة في الناقلات ذات الهيكل العادي التي تبلغ حمولتها الإجمالية 20000 طن فأكثر، المجهزة بصهاريج الصابورة المنفصلة)، علاوة عن تحديدها لنفس السنة السالفة الذكر (أي سنة 2010)، كآخر أجل للإبحار بالنسبة لناقلات النفط المصنفة في الفئة الثالثة<sup>(10)</sup> (المتثلة في الناقلات ذات الهيكل العادي التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية 20000 طن)<sup>(11)</sup>.

*substantielle de ballast entre le bordé des murailles et les fonds du navire exposés aux abordages et échouements et la cargaison d'hydrocarbures* », Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 43.

1- Marine ESVELIN, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et des sciences politiques, Université de Nantes, 2012-2013, pp. 14-15.

2- « *Les navires à double coque permettent de réduire significativement les risques de marées noires dans le cas de petites collisions ou d'échouages. Par exemple, la compagnie pétrolière Conoco a construit des pétroliers à double coque bien avant que l'Organisation Maritime Internationale ne l'exige. Conoco a pu éviter, au cours des années 90, deux incidents qui auraient pu s'avérer très graves, mais qui n'ont donné lieu à aucun déversement grâce au système de double coque* », Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 40.

3- Antidia CITORES, op-cit., pp. 139 et s.

4- دخلت هذه التعديلات حيز التنفيذ بتاريخ 6 جويلية سنة 1993.

5- تتمثل أساسا في ناقلات النفط المسلمة لملاحتها إنطلاقا من تاريخ 6 جويلية سنة 1996.

6- « *La règle 13F exige que tous les navires-citernes neufs d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes soient pourvus d'une double coque dont les deux côtés sont séparés par un espace ne dépassant pas 2 mètres (à bord des navires-citernes d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes, l'espace ne doit pas être inférieur à 0,76 m). À titre de variante, ces navires peuvent être construits avec un "pont intermédiaire" grâce auquel la pression dans les citernes à cargaison ne dépasse pas la pression hydrostatique extérieure de l'eau. Les navires-citernes construits selon cette méthode sont équipés d'une double paroi latérale mais pas d'un double fond. Au lieu du double fond, un autre pont est placé à l'intérieur de la citerne à cargaison et le dispositif de ventilation est installé de telle sorte que la pression exercée sur le fond de la coque soit ascendante* », OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 52-53.

7- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 14 et s.

8- Pierre DELFAUD, « La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises », Rapport organisé par le Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, Mai 2005, p. 22. [www.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2008-12/rta-atn-securite-maritimefr.pdf](http://www.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2008-12/rta-atn-securite-maritimefr.pdf)

9- « *Navires MARPOL* ».

10- « *La catégorie 3* ».

11- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 43-45.

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1631-1632.

- Fatou KHOLLE, Navires doubles coques : « Quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur la flotte maritime mondiale ? », Mémoire de fin d'étude, Ecole Supérieure des Transports (E.S.T), France, 2006, pp. 34 et s.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 183-184.

تكتسي تقنية تصميم ناقلات النفط بهيكل مزدوج أهمية قصوى في ميدان الوقاية من التلوث الطارئ، إذ تظهر فعاليتها جليا من خلال الدور المحوري الذي تلعبه للحد من تسرب المحروقات بعد تعرض ناقلة النفط لحادث بحري معين أدى إلى إصابتها بعطب جانبي أو قاعي، بحكم المسافة الكبيرة التي تفصل بين صهاريج البضاعة الخاصة بهذه السفينة و هيكلها<sup>(1)</sup>. و جدير بالذكر أنه أثناء إنعقاد أشغال مؤتمر "لندن" لسنة 1978 بشأن سلامة السفن الصهرجية و الوقاية من التلوث البحري، تم تقديم إقتراح من طرف الوفد الممثل للولايات المتحدة الأمريكية<sup>(2)</sup>، مفاده فرض تقنية القاع المزدوج على كافة ناقلات النفط الجديدة التي تتجاوز حمولتها الإجمالية 70000 طن، حيث أشار هذا الوفد في تدخله إلى أنه من شأن هذا الإجراء التقني أن يقلص بنسبة 90% من الكمية الإجمالية للمحروقات المتسربة إلى البيئة البحرية في حالة تعرض السفينة لحادث بحري محدد، غير أنه تم صرف النظر عن هذا الإقتراح بعد أن عارضته بعض الدول<sup>(3)</sup>. لكن أمام أضرار التلوث الكارثية المترتبة عن مجموعة من الحوادث المعروفة، خاصة حادث ناقلة النفط « **Exxon-Valdez** » سنة 1989، أخذت المنظمة البحرية الدولية بهذه التقنية بمناسبة تعديل القاعدة 13 المشار إليها أعلاه سنة 1992<sup>(4)</sup>، بفرض تشييد كافة ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5000 طن فأكثر بقاع مزدوج، علاوة عن إلزامية تصميم الصهاريج المخصصة لنقل المحروقات في ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 600 طن فأكثر إلى حدود 5000 طن بقاع مزدوج، شريطة ألا تتجاوز سعة تلك الصهاريج 700 متر مكعب، إلا إذا كانت هذه السفن مجهزة بهيكل مزدوج يمكن من خلاله الزيادة في حجم صهاريجها المخصصة للبضاعة<sup>(5)</sup>. كما فرض الملحق الأول من الاتفاقية على ناقلات النفط البالغ عمرها 25 سنة، غير المشيدة طبقا لمتطلبات بروتوكول سنة 1978، بأن يتم تجهيزها بتقنيتي الجدار المزدوج و القاع المزدوج، حيث تشمل هذه التعليمات السفن الصهرجية التي أبرم عقد تشييدها بعد 1 جوان سنة 1979، فضلا عن تلك التي تكون في مرحلة متواصلة من مراحل التشييد بعد 1 جانفي سنة 1980، أو المقرر تسليمها لأصحابها بعد 1 جوان سنة 1982. فيتعين على هذه السفن الخضوع لأحكام بروتوكول سنة 1978 على مدى 30 سنة من تاريخ التسليم، علما أن العديد من السفن الصهرجية المشيدة خصوصا في سنوات السبعينات من القرن الماضي، لم تعد تستوفي أدنى المعايير التقنية التي تشترطها هذه الاتفاقية في السفن للوقاية من مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، الأمر الذي يفرض على ملاكها تطوير ضوابط السلامة في سفنهم أو سحبها نهائيا من ميدان الملاحة البحرية<sup>(6)</sup>.

### ج- ضرورة تزويد السفن بمخطط للطوارئ:

بتاريخ 4 جويلية سنة 1991، أدخلت على الملحق الأول من هذه الاتفاقية تعديلات هامة قضت بالإلزامية توافر مخططا للطوارئ « **Plan d'urgence** » لغرض مجابهة مخاطر التلوث البحري

- Catherine ROCHE, « Prévention et lutte contre la pollution... », op-cit., pp. 1358-1359.

1- Fatou KHOLLE, op-cit., pp. 36-43.

2- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 7.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 197-198.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 52-53.

5- أنظر كل من:

- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 11.

- Eric LE GENTIL, Pollution par les hydrocarbures en Manche et golfe de Gascogne. Risques et prévention entre 1960 et 2004, Thèse de Doctorat, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2009, p. 215.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 53.

بالمحروقات<sup>(1)</sup>، على متن كافة ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر و جميع السفن الأخرى غير ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، حيث يتضمن هذا المخطط ما يلي: الإجراءات الواجب التقيد بها للإبلاغ عن حادث تلوث بالمحروقات؛ قائمة السلطات التي يتعين الإتصال بها في حالة وقوع حادث تلوث بالمحروقات؛ بيان عن التدابير التي يتخذها الأشخاص على متن السفينة في حالة وقوع حادث تلوث بالمحروقات؛ نقطة التواصل على ظهر السفينة بهدف التنسيق مع السلطات الوطنية و المحلية للدولة الساحلية المهددة بالتلوث<sup>(2)</sup>. و من المهم الإشارة في هذا المقام إلى أنه عقب إبرام بروتوكول سنة 1978 المعدل للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، تم إقرار تدابير أخرى لضمان سلامة السفن الصهرجية، أهمها الإجراءات المتعلقة بالإلزامية تجهيز كافة ناقلات النفط الجديدة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 20000 طن فأكثر و بعض ناقلات النفط الموجودة، بنظام الغاز الخامل « **Gaz inerte** » الذي أخذت بمقتضياته أيضا الاتفاقية الراهنة<sup>(3)</sup>، حيث تنطبق هذه التقنية على جميع السفن التي تستخدم النفط الخام لتنظيف صهاريجها، علما أن الغسيل بالنفط الخام يزيد من الغازات القابلة للاشتعال داخل تلك الصهاريج، مما يستدعي رش كل صهرج بالغاز الخامل الخالي من الأكسجين لتفادي وقوع الحريق و الانفجار داخل السفينة<sup>(4)</sup>. زيادة عن كل هذه المعايير التقنية، ثمة تدابير أخرى من شأنها الوقاية من التلوث الناجم عن تعرض السفن لحوادث الملاحة البحرية، مثل تلك الهادفة إلى الحفاظ على ثبات السفينة و سلامتها عقب مجابهتها لأية حالة طارئة ممكنة<sup>(5)</sup>، بالإضافة إلى المعايير التقنية الواجب توافرها في محركات السفينة و أجهزة دفعها و آلات القيادة، ناهيك عن نص الاتفاقية على إلزامية التزود بأنظمة للردارات المتطورة و بالأجهزة الموصولة بالأقمار الاصطناعية التي تسهل من مأمورية تحديد موقع السفينة في عرض البحر<sup>(6)</sup>.

### ثالثا - تقييم مدى نجاعة المعايير التقنية لتشييد السفن الواردة في الملحق الأول من الاتفاقية في الحد من العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات:

عند دراستنا للمعايير التقنية لتشييد السفن الواردة في الملحق الأول من الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، توصلنا إلى نتيجة مدلولها أن النقاط الإيجابية التي تمتاز بها هذه المعايير أكثر من النقاط السلبية، مما يعني أنها تؤدي وظيفة محورية في الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.

فأثناء تسليط الضوء على تقنية تشييد السفن الجديدة بصهاريج الصابورة المنفصلة تماما عن الصهاريج المخصصة للبضاعة، نقر بأنه من شأن هذه الطريقة القضاء نهائيا على ظاهرة ضخ ناقلات النفط لمياه البحر في صهاريجها للحفاظ على ثباتها أثناء رحلة العودة من ميناء التفريغ، ثم تصريف مياه الصابورة الملوثة بفضلات المحروقات في البيئة البحرية عند الوصول إلى ميناء الشحن<sup>(7)</sup>. إلى جانب ذلك تظهر جليا منافع هذه التقنية في إمكانية ملئ صهاريج الصابورة المنفصلة، ليس بمياه البحر بل

1- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 52.

2- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 10.

3- Ibid., p. 8.

4- ريان منحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 243-244.

5- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 10.

6- أنظر كل من:

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 184.

- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 7 et s.

7- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 49.

بالمياه العذبة، حيث يمكن للدول المصدرة للمحروقات - خاصة دول الشرق الأوسط - التي تعاني من نقص فادح في الموارد المائية، الاستفادة من هذه المياه في ميادين الفلاحة و الصناعة<sup>(1)</sup>.

زيادة عن مساهمة التقنية المشار إليها أعلاه، في الوقاية من التلوث الناجم عن التشغيل الإعتيادي للسفن، فإنها تساهم أيضا في الوقاية من التلوث العرضي الناجم عن حوادث الملاحة البحرية، بحكم فرض الاتفاقية تصميم تلك الصهاريج في موقع يكفل عدم تضرر الصهاريج المخصصة للبضاعة في حالة تعرض السفينة لحادث بحري معين<sup>(2)</sup>. كما أن النص على إلزامية تجهيز السفن القديمة التي لا تتوافر على صهاريج الصابورة المنفصلة بصهاريج نظيفة مخصصة لمياه الإلتزان، من شأنه كذلك الوقاية من إلقاء ربابنة السفن في البيئة البحرية للمياه الممتزجة برواسب المحروقات العالقة في جدران صهاريج البضاعة الخاصة بهذه السفن<sup>(3)</sup>.

ذات القول ينطبق بالنسبة لفرض هذه الاتفاقية على ناقلات النفط، تخصيص صهاريج لاستقبال مخلفات المحروقات و معالجتها قبل تصريفها في البيئة البحرية، مع إلزامية توافر هذه السفن على نظام لرصد و مراقبة مكونات المحروقات الملقاة في مياه البحر، بما يتطابق مع المعايير المعتمدة من طرف المنظمة البحرية الدولية<sup>(4)</sup>، إذ نلاحظ من خلال هذه التقنية، إقدام المجتمع الدولي على توظيف الأدوات التكنولوجية لخدمة القانون و لتحقيق هدف الوقاية من التلوث البحري، لأن الإستعمال الجيد لهذا النظام يفرض إلى التقليل إلى حد كبير من وصول مواد نفطية إلى البيئة البحرية. فبالنظر لكون هذا النظام يشغل على شكل صندوق أسود « Boîte noire »<sup>(5)</sup>، فإنه سيساعد في عمليات مراقبة و معاينة الإنتهاكات المحتملة للقواعد و المعايير البيئية، سواء من طرف دولة العلم أو الدول الأخرى المخول لها ممارسة هذه الإختصاصات، مما يساهم في ردع السفن عن القيام بعمليات تصريف يحظرها القانون الدولي. لكن ما يقلص من مفعول القواعد المذكورة أعلاه، هو إخضاعها لمجموعة من الإستثناءات التي تستبعد من مجال تطبيقها ناقلات النفط التي تقوم برحلات تقل مدتها عن 72 ساعة، فضلا عن تلك التي لا تتبعد عن السواحل بأبعد من 50 ميلا بحريا، أضف إلى ذلك عدم سريانها على السفن القديمة في الغالب، الأمر الذي يعني أن مشكلة التلوث البحري تبقى قائمة بالنسبة للسفن الموجودة<sup>(6)</sup>، التي لا تزال إلى حد اليوم تشكل نسبة مهمة من مجموع الأسطول التجاري العالمي<sup>(7)</sup>. بيد أن ما يميز الملحق الأول من الاتفاقية، أنه كرس أساليب عملية فعالة لاستغلال ناقلات النفط، من شأنها التقليل إلى أدنى حد ممكن من مخاطر التلوث الناجم عن التشغيل الإعتيادي لهذه الفئة من السفن، لعل من أهمها طريقة شحن المحروقات فوق المخلفات « Le système de chargement sur résidus »، التي تساهم بشكل كبير في تصريف أقل كمية ممكنة من هذه المواد الملوثة في مياه البحر، علاوة عن طريقة غسل صهاريج البضاعة بالنفط الخام « Crude Oil Washing »، التي تم تكريسها في الأساس لتعويض صهاريج الصابورة المنفصلة بالنسبة للسفن الموجودة غير المجهزة بهذه التقنية المستحدثة، مع إعتبارها كتعلية إضافية بالنسبة للسفن الجديدة<sup>(8)</sup>.

1- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 299.

2- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 45.

3- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 38.

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

5- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 140.

6- تتمثل أساسا في السفن التي أبرم عقد تشييدها بعد تاريخ 31 ديسمبر سنة 1975.

7- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 195.

8- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 49.

من سمات أيضا الملحق الأول من هذه الإتفاقية، أنه كرس تقنيات ناجعة في مجال تشييد السفن للوقاية من التلوث الناجم عن حوادث الملاحة البحرية، إذ رأينا سابقا الدور الفعال الذي تلعبه تقنيتي الهيكل المزدوج و القاع المزدوج في الوقاية من تسرب المحروقات من صهاريج ناقلات النفط عند تعرضها لحدث تصادم أو جنوح، حتى إذا كانت بعض الدراسات العلمية التي عالجت هذا الموضوع قد وجهت إنتقادات لاذعة لتلك التدابير التقنية المفروضة على ناقلات النفط، معتبرة أنها ستؤدي إلى زيادة ملموسة في تكاليف بناء هذه الفئة من السفن و إعادة تجهيزها بالأنظمة و المعدات التي تتطلبها الإتفاقية، مما سيفضي بالضرورة إلى الزيادة في المصاريف المبذولة من طرف أربابها و إرتفاع تكلفة النقل البحري للمحروقات<sup>(1)</sup>.

كما ذهب البعض للقول أن السفن ثنائية الهيكل يمكن أن تكون منبعاً للخطر مستقبلاً، خاصة في حالة عدم مراعاة المعايير اللازمة عند تشييدها<sup>(2)</sup>. لكن بالمقابل ثمة من الدراسات التي أشادت بهذه التدابير التقنية، مشيرة إلى أن تصميم ناقلات النفط بهيكل مزدوج من شأنه أن يحول دون وقوع أضرار تلوث على درجة كبيرة من الجسامة، مثل التي قد تصيب البيئة البحرية عقب تعرض سفينة ذات هيكل عادي لحدث بحري أدى إلى تسرب كميات هائلة من المحروقات من صهاريجها<sup>(3)</sup>، ناهيك عن تأثيرها المباشر على مبالغ التعويض التي تتطلبها عملية إصلاح الأضرار التي تسفر عنها هذه الحوادث و على مبالغ التأمين عن المسؤولية المدنية لملاك هذه السفن ضد مخاطر التلوث البحري، التي ستتقلص حتماً لانخفاض درجة إحتمال وقوع الخطر فيما يتعلق بسفنهم<sup>(4)</sup>.

يذكر أنه في سنة 1990، قام المكتب البحري التابع للمجلس الوطني العلمي في الولايات المتحدة الأمريكية، بإعداد دراسة سلطت الضوء على المساهمة الفعالة للإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، في التقليل من كميات المحروقات المتسربة إلى البيئة البحرية في السنوات الماضية، حيث بينت هذه الدراسة أنه منذ سنة 1981، فإن حوالي 1470000 طن من المحروقات دخلت في البيئة البحرية جراء النقل البحري لهذه المواد الملوثة، مؤكدة أن غالبية تلك المحروقات تم تصريفها إلى مياه البحر نتيجة للتشغيل الإعتيادي للسفن، في حين أن ما يقل عن 30% منها قد تسرب نتيجة لحوادث الملاحة البحرية. و في سنة 1989، تقلصت كميات المحروقات الملقاة إلى البيئة البحرية من السفن إلى غاية 560000 طن، منها 158000 طن صدرت على وجه التحديد من ناقلات النفط،

1- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 193.

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1631-1632.

- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 392.

2- « *L'aspect positif de l'interdiction des navires à simple coque est de mettre hors-circuit les vieux navires généralement retenus pour transporter les produits les plus polluants. Néanmoins, pour beaucoup d'experts la double coque n'est pas la panacée. Le principal avantage de cette double coque réside dans la protection apportée en cas de chocs mineurs. Certains estiment même qu'au bout de 10-15 ans ces navires à double coque seraient plus dangereux que les simples coques. Ces risques spécifiques sont la corrosion, la fatigue du métal, les risques d'explosion (les vapeurs d'hydrocarbures sont auto-explosives à des concentrations très faibles et par conséquent le dégazage des espaces vides est très dangereux), la non solidité des parois, les risques en cas de collision. La construction de ces doubles coques doit donc répondre à certaines normes de construction (qui doivent être définies de façon homogène et imposées universellement) et surtout faire l'objet par la suite de visites d'entretien* », Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 42-43.

3- Fatou KHOLLE, op-cit., pp. 19 et s.

4- Maryse GRANDBOIS, op-cit., p. 186.

مما يبين نجاعة المعايير التقنية لتشييد السفن المنبثقة من الملحق الأول من هذه الإتفاقية في الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### القواعد المتعلقة بالمعاينات التي تجريها الدول الأطراف في الإتفاقية على السفن التابعة لها

لضمان خضوع السفن المندرجة ضمن نطاق تطبيق قواعدها للمعايير الدولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية، ألزمت الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 الدول الأطراف فيها بإخضاع سفنها للمعاينات اللازمة (أولاً)، لكي تتكفل بعد ذلك دولة العلم بتزويد كل سفينة تابعة لها بشهادة دولية تشهد على مراعاتها لقواعد الوقاية من مخاطر التلوث البحري (ثانياً)، مع إلزام الدول الأطراف في الإتفاقية الحالية بممارسة الرقابة على تلك الشهادات للتأكد من مصداقيتها (ثالثاً).

#### أولاً- إلزام الدول الأطراف في الإتفاقية بإخضاع سفنها للمعاينات اللازمة:

نصت الاتفاقية على إلزام الدول الأطراف فيها بإخضاع السفن التابعة لها لمجموعة من المعايينات « **Inspections** »<sup>(2)</sup>، لإرغامها على الانصياع للقواعد الدولية الهادفة إلى الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، إذ أنه من خلال هذا الإجراء التنفيذي تتمكن دولة العلم من ممارسة سلطاتها الفعلية على السفن التابعة لها، علاوة عن تنفيذ إلزاماتها الدولية المتعلقة بمراعاة القواعد و المعايير الدولية لسلامة الملاحة البحرية و تلك الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث المترتب عن النقل البحري للمواد ذات الطبيعة الملوثة مثل المحروقات. فاستناداً على هذه المعايينات تتكفل دولة العلم بتسليم أو تجديد الشهادات الدولية للوقاية من التلوث البحري، كدليل رسمي على مراعاة السفينة لأحكام الإتفاقية، حيث يقوم بهذه المعايينات موظفون رسميون تعينهم دولة العلم، علماً أنه يجوز لهذه الأخيرة أن تعهد بهذه المهمة إلى خبراء معايينة تنتدبهم خصيصاً لهذه الغاية أو إلى منظمات تحظى باعترافها، غير أن دولة العلم تظل هي الجهة الضامنة لإنجاز هذه المعايينات و فعاليتها<sup>(4)</sup>. فمن هذا المنطلق أشار الملحق الأول من هذه الإتفاقية، إلى أنه تلتزم الدول الأطراف بإخضاع كافة ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر، بالإضافة إلى السفن الأخرى غير ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، للمعاينات الآتي تلخيصها:

#### أ- المعاينة الأولية:

تعرف المعاينة الأولية « **L'inspection initiale** »، على أنها الفحوص التقنية التي يجريها الضباط التابعون لإدارة التفتيش في دولة العلم، أو هيئة من الهيئات المتخصصة التي تعهد لها هذه

1- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 13.

2- المادة 5 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

3- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1629-1630.

4- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 211.

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 133-134.

- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., p. 63.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 61-62.

- Théophile ZOGNOU, op-cit. p. 80.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 222.

الدولة بالقيام بمهمة الكشف عن السفينة التابعة لها، قبل دخولها مجال الخدمة أو قبل إصدار أول شهادة دولية للوقاية من التلوث البحري، إذ تشمل هذه المعاينة الفحص الكامل لهيكل السفينة و مختلف التجهيزات و المعدات التي من شأنها الحد من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات<sup>(1)</sup>، للتأكد من مدى مطابقتها لقواعد و معايير الوقاية من التلوث الواردة في الملحق الأول من هذه الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

#### ب- المعاينة الدورية:

تجرى المعاينة الدورية « **L'inspection périodique** » على فترات منتظمة تحددها دولة علم السفينة، شريطة ألا تتجاوز مدتها خمس سنوات، إذ تتشابه هذه المعاينة مع المعاينة الأولية، بحكم أنها تشمل هيكل السفينة و تجهيزاتها و معدات<sup>(3)</sup>، مما يسمح لدولة العلم من مراقبة مدى توافر معايير السلامة البحرية في سفنها، ناهيك عن مدى مواظبة هذه المنشآت على الخضوع لقواعد و معايير الوقاية من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات المنصوص عليها في الملحق الأول من هذه الإتفاقية<sup>(4)</sup>.

#### ج- المعاينة البينية:

تتلخص المعاينة البينية « **L'inspection intermédiaire** »، في تلك المراقبة التقنية الجزئية التي تقوم بها دولة العلم، للتأكد من أن التجهيزات و المعدات الخاصة بمنع التلوث في السفينة مثل أجهزة رصد و مراقبة المكونات الحقيقية للمواد الملوثة التي يتم تصريفها إلى مياه البحر أو آلات تنظيف صهاريج الناقلات بالنفط الخام، هي في حالة تطابق كامل مع قواعد و معايير الوقاية من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات الواردة في أحكام الملحق الأول من الإتفاقية، إذ ينبغي أن تخضع كل سفينة لمعاينة بينية واحدة على الأقل خلال فترة صلاحية الشهادة الدولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية<sup>(5)</sup>.

في الواقع إن التعرض لمعايير السلامة البحرية، يقودنا بصورة تلقائية للحديث عما يعرف في القانون البحري بدرجة السفينة « **La côte du navire** »، و هي العبارة التقنية التي تطلق على جودة المواصفات التقنية الموجودة في السفينة، حيث تلعب هذه العلامة وظيفة جد هامة في الممارسات البحرية الدولية، باعتبارها تعكس بالفعل الثقة التي يمكن منحها لسفينة معينة فيما يتعلق بشروط السلامة الموجودة فيها، فإدراجها في أي درجة من درجات التصنيف يقوم على أساس أسلوب بنائها و عمرها و حسن صيانتها<sup>(6)</sup>. كما تنسم درجة السفينة بأهمية كبيرة في مختلف المعاملات التجارية البحرية و النقل الدولي للبضائع، فضلا عما لها من تأثير في مجال التأمين البحري<sup>(7)</sup>. و للإشارة فإنه تتولى مهمة تقدير درجة السفينة هيئات متخصصة كثيرة تسمى بشركات التصنيف « **Sociétés de classification** »، غير أن اللجوء إلى بعض الشركات دون غيرها في الحصول على هذه الخدمة، يرجع إلى ما تحتله تلك الشركات من شهرة عالمية يجعل من الشهادات التي تمنحها للسفن ذات أهمية على النطاق الدولي<sup>(8)</sup>، إذ نذكر من أهم تلك الشركات: شركة « **Lloyd's Register of Shipping** » التي يقع مقرها الرئيسي في العاصمة الإنجليزية "لندن"، علاوة عن شركة « **Bureau Veritas** » المحدثة للمرة الأولى في بلجيكا،

1- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 250-251.

2- Philippe VINCENT, op-cit., p. 184.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 211-212.

4- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 61-63.

5- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 251.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 212.

7- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 122.

8- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 37.



ليتم نقل مقرها فيما بعد إلى فرنسا، دون أن يفوتنا في هذه المناسبة ذكر شركة التصنيف الأمريكية « **American Bureau of Shipping** » التي يقع مقرها الرئيسي في مدينة نيويورك<sup>(1)</sup>، و هي شركات - تتكفل بفضل خبراتها- بمعاينة السفن لتزويد ملاكها بشهادة تثبت درجة السفينة، حيث تبدأ هذه المعاينة منذ مرحلة البناء و تستمر أثناء حياة السفينة للتأكد من مدى محافظتها على الدرجة التي تحصلت عليها سابقا<sup>(2)</sup>.

تكتسي الدرجة الممنوحة للسفينة من طرف شركات التصنيف قيمة قانونية عالية عندما يتعلق الأمر بإثبات حالة سلامتها<sup>(3)</sup>، في حين أن وضعيتها غير القانونية بالنسبة للدرجة تعد قرينة على عدم صلاحيتها للملاحة، الأمر الذي قد يؤدي إلى تشديد مسؤولية المجهز في حالة تعرض السفينة لحادث بحري و هي لم تخضع لعملية التصنيف اللازمة. فمن الملاحظ في الآونة الأخيرة تعرض بعض هذه الشركات لانتقادات لاذعة من طرف ضحايا حوادث التلوث البحري على وجه الخصوص، بسبب ضعف الصرامة في المعايير التي تمارسها هذه الشركات على السفن، بعد سيطرة الأهداف التجارية على هدف سلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن<sup>(4)</sup>، و لعل ذلك ما تبين في الجدل الذي خيم على الساحة القانونية في فرنسا على إثر وقوع حادث ناقله النفط « **Erika** » سنة 1999، عندما أثيرت مسؤولية شركة التصنيف الإيطالية « **Registro Italiano Navale** »، عن أضرار التلوث الوخيمة الناجمة عن هذه الكارثة المدمرة<sup>(5)</sup>.

#### ثانيا - التزام دولة العلم بتزويد السفينة التابعة لها بشهادة دولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية:

بعد إجراء المعايير الضرورية التي بينت في نهاية المطاف خضوع السفينة لمتطلبات الملحق الأول من الاتفاقية، تلتزم دولة العلم بتزويدها بشهادة دولية للوقاية من التلوث البحري<sup>(6)</sup>، تكون صالحة لمدة زمنية أقصاها خمس سنوات<sup>(7)</sup>، كإثبات رسمي على مراعاة تلك المنشأة لقواعد و معايير حماية البيئة البحرية من التلوث عند دخولها إلى ميناء من موانئ الدول المتعاقدة<sup>(8)</sup>، حيث يتم تحرير هذه الشهادة بإحدى اللغات الرسمية للدول الأطراف التي أصدرتها، طبقا للنماذج المدرجة في مرفق هذه الاتفاقية، مع الإشارة إلى أنه إذا كانت اللغة المستعملة ليست الإنجليزية أو الفرنسية، فمن الواجب أن يشتمل نص الشهادة على ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين<sup>(9)</sup>.

جدير بالذكر في هذا المقام أنه تفقد هذه الشهادة صلاحيتها في حالة حدوث تغييرات جوهرية في هيكل السفينة أو معداتها أو تركيباتها أو موادها دون موافقة دولة العلم، فضلا عن حالة تغيير السفينة لجنسيتها، حيث يتعين على الحكومة الجديدة عندما تقتنع بأن تلك السفينة خاضعة لمتطلبات هذه الاتفاقية

#### 1- انظر كل من:

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 52-54.
- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 220-222.
- Jean-François COMMARET, La responsabilité des sociétés de classification : « Analyse comparative », Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2008-2009, pp. 5 et s.
- 2- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 122.
- 3- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 220-221.
- 4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 213.
- 5- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 248-250.
- 6- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 251.
- 7- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1630.
- 8- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 222.
- 9- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 214.

أن تصدر لها شهادة جديدة. أما في حالة تغيير الجنسية بين دولتين متعاقبتين في الإتفاقية، فينبغي على حكومة الدولة التي كانت تتبعها السفينة سابقا أن ترسل للدولة الجديدة نسخة من الشهادة التي كانت تحملها السفينة قبل تغييرها الجنسية، مع نسخة من تقرير المعاينة في ظرف ثلاثة أشهر من تاريخ إنتقال الجنسية<sup>(1)</sup>. كما خولت الإتفاقية لدولة طرف فيها، الحق في أن تحل محل دولة العلم لإجراء معاينة على سفينة تحمل جنسية هذه الأخيرة و تصدر لها شهادة دولية لمنع تلوث البيئة البحرية، إذا تولدت لديها الفناعة بانصياعها للقواعد و المعايير الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية. مفاد ذلك أنه في الحالة التي لا تستطيع فيها دولة العلم القيام بهذه العملية بنفسها لعدم توافرها على الإمكانيات الضرورية مثلا، فيمكن لها أن تطلب من حكومة دولة طرف في هذه الإتفاقية، إجراء معاينة على السفينة ثم تزويدها بالشهادة الدولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية، عقب تحققها من مراعاة تلك المنشأة للمتطلبات المنبثقة من الإتفاقية في هذه المسألة. بالمقابل لا يجوز تسليم هذا النوع من الشهادات إلى السفينة التي ترفع علم دولة غير طرف في الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

### ثالثا - إلتزام الدول الأطراف في الإتفاقية بممارسة الرقابة على الشهادات الدولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية:

طبقا للمادة 5/ فقرة 1 من الاتفاقية الراهنة، ينبغي على كل دولة طرف فيها الإلتزام بقبول الشهادة التي تصدرها أي دولة أخرى من الدول الأطراف للسفينة، مشيرة إلى أن هذه الشهادة تتمتع بصلاحيات لا تقل أهمية عما تتمتع به شهادة صادرة عنها<sup>(3)</sup>. و للتأكد من التزود بتلك الشهادة و مدى صلاحيتها، فقد أجازت هذه الإتفاقية لسلطات دولة الميناء و الدولة الساحلية إخضاع السفن للتفتيش، حيث يتعين أن يقتصر هذا التفتيش على التحقق من وجود شهادة صحيحة على متن السفينة، إلا إذا كانت هناك أسباب جلية تبعث على الإعتقاد بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها تختلف إختلافا جوهريا عما ورد وصفه في تلك الشهادة. ففي هذه الحالة أو حين لا تتوافر شهادة صحيحة على ظهر السفينة، فإن على الدولة الطرف القائمة بالتفتيش أن تتخذ الخطوات الكفيلة بمنعها من الإبحار إلى أن يكون بمقدورها التقدم صوب البحر دون أن يؤدي ذلك إلى تعريض البيئة البحرية لتهديد مفرط، على أنه يجوز لتلك الدولة السماح للسفينة بمغادرة الميناء للتوجه إلى أقرب حوض متاح لإصلاح السفن<sup>(4)</sup>. و في حالة رفض إحدى الدول الأطراف السماح لسفينة أجنبية بالدخول إلى الموانئ الخاضعة لولايتها القضائية أو إتخذت أي إجراء ضد تلك السفينة لأنها لا تتماشى مع متطلبات الإتفاقية، فإن عليها أن تقوم في الفور بإخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها أو الإدارة التي تتبعها السفينة إن إستحال ذلك. كما يجب إخطار الإدارة أيضا حينما لا تمتلك السفينة شهادة صحيحة تتماشى مع أحكام اللوائح الواردة في الإتفاقية<sup>(5)</sup>. أما فيما يتعلق بالسفن التابعة للدول غير الأطراف في الإتفاقية، فإن على الدول الأطراف تطبيق متطلبات هذه الإتفاقية بدرجة تكفل عدم منح تلك السفن معاملة تفضيلية<sup>(6)</sup>.

لتسهيل مراقبة السفن و التحقق من مدى خضوعها لمتطلبات الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، فقد سلكت هذه الأخيرة نفس السبيل الذي سلكته سابقتها، عندما فرضت

1- ريان منحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 252.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 214.

3- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1630.

4- المادة 5/ فقرة 2 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

5- المادة 5/ فقرة 3 من نفس الإتفاقية.

6- المادة 5/ فقرة 4 من نفس الإتفاقية.

على جميع ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 150 طن فأكثر و كل السفن الأخرى التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، مسك سجلا للمحروقات<sup>(1)</sup>، تدون فيه كافة المعلومات المتعلقة بالعمليات التي تتم على متن السفينة<sup>(2)</sup>، مثل شحن و تفريغ بضاعة المحروقات منها و تحويل شحنة من المحروقات من صهريج إلى صهريج آخر داخل ناقلة النفط، فضلا عن عمليات ضخ مياه الصابورة في صهاريج البضاعة و تصريف تلك المياه الملوثة برواسب المحروقات في البيئة البحرية، أضف إلى ذلك عمليات التخلص من فضلات المحروقات الموجودة في الصهاريج المخصصة للنفايات و التفريغ الدوري لزيوت السفينة في البحر... إلخ<sup>(3)</sup>. فقد نص الملحق الأول من هذه الإتفاقية على إلزامية تحرير هذه العمليات ضمن سجل المحروقات بصورة كاملة و دون تأخير، حيث يوقع الضابط المسئول أو الضباط المسئولون عن هذه العمليات على كل جزء من أجزاء السجل ثم يصادق ربان السفينة على ذلك. كما أشارت إلى إلزامية حفظ هذا السجل في مكان يسهل فيه فحصه في أي وقت معقول، علما أنه يجوز لسلطات دولة الميناء الطرف في الإتفاقية أن تقوم بالتدقيق في مضمونه على متن السفينة عندما تكون راسية في الموانئ و المحطات البحرية التابعة لها<sup>(4)</sup>. زيادة عن ذلك يجوز لهذه السلطات أن تأخذ نسخة من البيانات المدونة في سجل المحروقات موقعة بواسطة الربان، ذلك لأن كل نسخة مطابقة لما جاء في هذا الدفتر و موقع عليها من طرف ربان السفينة، تعترف بها جميع الهيئات القضائية كدليل لإثبات الوقائع الواردة فيه. بيد أنه على سلطات دولة الميناء عند مباشرتها للإختصاصات المشار إليها أعلاه، مراعاة عدم تعريض السفينة لأي تأخير بدون مبرر<sup>(5)</sup>.

### الفرع الثالث

#### القواعد الخاصة بمنع تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية

بالنظر إلى ما يشكله التلوث المترتب عن التشغيل الإعتيادي للسفن من مخاطر جسيمة على سلامة البيئة البحرية، فقد عمدت هذه الإتفاقية في ملحقاتها الأولى إلى إقرار مناطق بحرية خاصة يمنع فيها بصورة مطلقة إقدام السفن على تصريف المحروقات (أولا). لكن رغم ذلك، نلاحظ أنه يسمح للسفن اللجوء إلى التصريف خارج تلك المناطق بمراعاة مجموعة من الشروط (ثانيا). كما يتضح بصورة جلية، و هي من أبرز النقاط السلبية التي شابت الإتفاقية الراهنة، أن هذه الأخيرة لم تتضمن أية أحكام تتعلق بإمكانية إثارة المسؤولية الدولية لمعاقبة حالات خرق قواعدها (ثالثا).

#### أولا- منع تصريف السفن للمحروقات داخل المناطق البحرية الخاصة:

يقصد بالمناطق الخاصة « **Les zones spéciales** » طبقا لهذه الإتفاقية، كل منطقة بحرية يتم الإعتراف بها، لأسباب فنية معروفة تتعلق بظروفها الأوقيانوغرافية و الإيكولوجية مع الطابع الخاص للملاحة فيها، الأمر الذي يستدعي بشأنها إرساء مناهج إلزامية خاصة بهدف الوقاية من التلوث البحري<sup>(6)</sup>. كما تجدر الإشارة إلى أن القواعد المتعلقة بالمناطق الخاصة لا تخص فقط الملحق الأول من

1- ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 253-254.

2- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 339.

3- Liamine CHEBLI, op-cit., pp. 80-81.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 216-217.

5- ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 254.

6- « *L'expression "zones spéciales" désigner une zone maritime qui pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des*

هذه الإتفاقية<sup>(1)</sup>، بل تشمل أيضا الملحق الثاني و الملحق الخامس<sup>(2)</sup> و الملحق السادس منها<sup>(3)</sup>، غير أنه تتفاوت المناطق البحرية المندرجة ضمن فئة المناطق الخاصة من ملحق إلى ملحق آخر<sup>(4)</sup>. بيد أنه بحكم دراستنا لموضوع الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، فمن البديهي أن نوجه جل تركيزنا على المناطق البحرية الخاصة الواردة في الملحق الأول من هذه الإتفاقية، التي تشمل ما يأتي: منطقة البحر الأبيض المتوسط، منطقة بحر البلطيق، منطقة البحر الأسود، منطقة البحر الأحمر، منطقة خليج عدن، منطقة الخلجان، منطقة سواحل البحر العربي في عمان، منطقة القطب الجنوبي، ناهيك عن منطقة مياه إفريقيا الجنوبية و منطقة مياه شمال غرب القارة الأوروبية التي تضم بصورة متوالية بحر الشمال و مداخله، بحر أيرلندا و مداخله، بحر السلتيك، بحر المانش و مداخله و جزء من شمال شرق المحيط الأطلنطي الواقع أساسا في غرب أيرلندا<sup>(5)</sup>.

بمقتضى أحكام الملحق الأول من الاتفاقية<sup>(6)</sup>، يمنع منعاً تاماً على جميع ناقلات النفط و كافة السفن الأخرى غير ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 فأكثر، تصريف المحروقات أو خليط المحروقات في المناطق البحرية الخاصة<sup>(7)</sup>، إذ يتعين على السفن المبحرة داخل هذه المناطق الإحتفاظ على متنها بمخلفات المحروقات و أي خليط لهذه المواد و مياه تنظيف الصهاريج و فضلات السفن، إلى حين الوصول إلى موانئ أو محطات بحرية مجهزة بالمنشآت الضرورية لمعالجة هذه المواد الملوثة بطرق تراعي المعايير البيئية التي عملت هذه الإتفاقية على تحديدها<sup>(8)</sup>.

كما تتعهد كل دولة طرف في الإتفاقية تتأخم سواحلها منطقة بحرية خاصة معينة، بأن تتكفل في أسرع وقت ممكن بتجهيز محطات شحن المحروقات و موانئ تصليح السفن الموجودة ضمن نطاق تلك المنطقة البحرية الخاصة، بمرافق كافية لاستقبال و معالجة الصابورة الملوثة و المياه المتأتية من عمليات تنظيف الصهاريج بالنسبة لجميع ناقلات النفط، مع إلزامية تزويد كل الموانئ الواقعة داخل المنطقة البحرية الخاصة، بمرافق مناسبة لاستقبال المخلفات الأخرى و أي مزيج للمحروقات من جميع السفن الأخرى<sup>(9)</sup>. و من المهم التنويه بأنه عمدت المنظمة البحرية الدولية إلى دعوة الدول الأطراف في الإتفاقية لإقامة تعاون تقني لتسهيل عملية تشييد المرافق الخاصة باستقبال نفايات المحروقات المترتبة عن تشغيل السفن في الدول التي تحتاج إلى الدعم المادي، بالنظر إلى ما يتطلبه بناء هذه المنشآت من توظيف أساليب تكنولوجية متقدمة و ما يستدعيه ذلك من توفير أغلفة مالية كبيرة، الأمر الذي سيقف عائقاً أمام الدول الفقيرة المعنية ببنائها<sup>(10)</sup>.

---

*mers* », Règle 1 § 10 de la première annexe de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973.

1- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 96 et s.

2- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1631.

3- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 55.

4- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., pp. 44-45.

5- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 54.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 58-60.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 182.

6- Leslie MONTEIL, op-cit., pp. 127-128.

7- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 13.

8- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 183.

9- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 231.

10- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 184.

## ثانيا - منع تصريف السفن للمحروقات خارج المناطق البحرية الخاصة:

على عكس المناطق البحرية الخاصة، التي تفرض فيها قاعدة الحظر المطلق و التام لتصريف المحروقات أو خليط المحروقات من طرف ناقلات النفط و السفن الأخرى غير ناقلات النفط في البيئة البحرية، فقد سمح الملحق الأول من الإتفاقية للسفن اللجوء إلى التصريف خارج تلك المناطق، شريطة التقيد بالمتطلبات الآتي ذكرها:

أ - بالنسبة لناقلات النفط: يمنع على جميع ناقلات النفط الإقدام على تصريف المحروقات أو خليط المحروقات في البيئة البحرية، إلا في الحالات التي تراعي فيها الشروط التالية: 1/ ألا تكون ناقلة النفط داخل منطقة خاصة؛ 2/ أن تكون ناقلة النفط على مسافة تتجاوز 50 ميلا بحريا من أقرب أرض؛ 3/ أن تكون ناقلة النفط في حالة إبحار؛ 4/ ألا يتجاوز المعدل اللحظي لتصريف المحتوى النفطي 30 لتر في الميل البحري الواحد؛ 5/ ألا تتجاوز الكمية القصوى للمحروقات التي يتم تصريفها خلال الرحلة البحرية بالنسبة لناقلات النفط الموجودة 15000/1 من الكمية الإجمالية للحمولة التي تأتي منها المخلفات. أما بالنسبة لناقلات النفط الجديدة، فينبغي ألا تتجاوز الكمية القصوى للمحروقات التي يتم تصريفها خلال الرحلة البحرية 30000/1 من الكمية الإجمالية للحمولة التي تأتي منها المخلفات؛ 6/ أن تتوفر ناقلة النفط على الاشتراطات التالية: مجموعة من الصهاريج المخصصة لاستقبال نفايات المحروقات، نظام دائم لرصد و مراقبة عمليات تصريف المحروقات في البيئة البحرية، نظام لفصل المياه عن المحروقات، فضلا عن نظام لمعالجة خليط المحروقات قبل تصريفه في البحر<sup>(1)</sup>.

ب - بالنسبة للسفن الأخرى: يمنع على جميع السفن الأخرى غير ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 400 طن فأكثر، القيام بتصريف المحروقات أو خليط المحروقات في البيئة البحرية، إلا في الحالات التي تراعي فيها الشروط التالية: 1/ ألا تكون السفينة داخل منطقة خاصة؛ 2/ أن تبعد السفينة عن أقرب أرض بما لا يقل عن 12 ميلا بحريا؛ 3/ أن تكون السفينة في حالة إبحار؛ 4/ ألا تتجاوز كمية المحروقات التي يتم تصريفها خلال الرحلة البحرية 15 جزء في المليون (1000000/15) من الخليط؛ 5/ أن تتوفر السفينة على ما يلي: نظام دائم لرصد و مراقبة عمليات تصريف المحروقات في البيئة البحرية، نظام لفصل المياه عن المحروقات، ناهيك عن نظام لمعالجة خليط المحروقات قبل تصريفه في البحر<sup>(2)</sup>. و لابد من الإشارة إلى أن هذه الشروط و المعايير المفروضة على السفن لمنع تصريف المحروقات في البيئة البحرية، لا تنتم بطابع الإطلاق، بل هناك بعض الحالات الاستثنائية الواردة في الملحق الأول من الاتفاقية، التي تعفى فيها ناقلات النفط و السفن الأخرى غير ناقلات النفط من الخضوع للقواعد المشار إليها أعلاه، إذ يجوز تصريف المحروقات أو خليط المحروقات عند مواجهة السفينة لقوة قاهرة، أو كان الغرض من ذلك هو ضمان سلامتها أو سلامة سفينة أخرى، أو لإنقاذ أرواح

1- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 53.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 182-183.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 57-58.

- Eric LE GENTIL, « Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la Convention MARPOL 73/78 (Annexe 1) et l'évolution des rejets opérationnels d'hydrocarbures des navires au large de la Bretagne », in : Revues Norois, N°= 198, Rennes, 2006/1, p. 52.

2- أنظر كل من:

- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 12.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 183.

بشرية في البحر، أو نتيجة لإصابة السفينة بعطب أو تلف في معداتها<sup>(1)</sup>. و بالطبع تشترط هذه الإتفاقية على السفينة المعنية، أن تتخذ جميع الاحتياطات المعقولة، لمنع التصريف أو التخفيف منه إلى أقصى حد ممكن، بعد حدوث العطب أو التعرف على مصدر التصريف<sup>(2)</sup>.

ثالثا - عدم تضمن الإتفاقية أية أحكام تتعلق بإمكانية إثارة المسؤولية الدولية لمعاقبة حالات خرق قواعدها:

لا ريب في أن هذه الإتفاقية، تعد من أهم و أشمل الإتفاقيات الدولية التي أبرمت بغرض حماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره و في جميع نطاقات البيئة البحرية، علاوة عن أنها تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن، من التلوث غير العمدى للبحار بأية مواد ضارة تتسرب من السفن. لكن فيما يتعلق بالالتزامات الدولية الواردة في هذه الاتفاقية، فنلاحظ أنها قد عكفت على فرض بعض المتطلبات القانونية، التي يأتي في مقدمتها إلزام عام يقضي بواجب الانصياع للأحكام المقررة فيها<sup>(3)</sup>، و هذا الأخير ليس له في تقديرنا أي قوام قانوني، إذ لا يعدو أن يكون مجرد تعهد من الأطراف باحترام أحكام الإتفاقية الراهنة، و هي في الواقع مسألة بديهية تتحقق تلقائيا بمجرد قبول كل طرف التوقيع عليها. في حين لم تتضمن هذه الإتفاقية أية أحكام تتعلق بالمسؤولية الدولية في حالة قيام السفن بخرق قواعدها، علما أن المادة الرابعة منها تبتعد بنا عن التطبيق المباشر لقواعد القانون الدولي، حيث أنها أحات فيما يتعلق بتوقيع الجزاء عند مخالفة متطلبات الإتفاقية إلى القانون الوطني لدولة علم السفينة، أيا كان مكان وقوع المخالفة<sup>(4)</sup>. فطبقا للمادة 4/ فقرة 1 من الإتفاقية الراهنة، يحظر الإقدام على أي خرق لمتطلباتها و تحدد العقوبات الخاصة بذلك في ظل قانون الإدارة التي تخضع لها السفينة المعنية، بصرف النظر عن مكان وقوع الخرق. و في حالة إخطار الإدارة بوقوع مثل هذا الخرق و إقتناعها بتوافر الأدلة الكافية لمباشرة الإجراءات بشأن الخرق المزعوم، فإن عليها أن تتخذ الإجراءات الضرورية في أقرب وقت بمقتضى قوانينها<sup>(5)</sup>.

يظهر من ذلك، أن نطاق الفقرة السابقة، يتحدد بالمخالفات التي تقع خارج نطاق الولاية القضائية لأي طرف في الإتفاقية غير الدولة التي تتبعها السفينة، أو في المخالفات التي ترى دولة متضررة من الدول الأطراف أن تحيلها للدولة التي تتبعها السفينة، ذلك أن الفقرة الثانية من المادة الرابعة أيضا، و التي حظرت وقوع أية مخالفة لأحكام الإتفاقية داخل نطاق الولاية القضائية لأي طرف، خولت الإختصاص لصالح الدولة الطرف التي تقع في نطاق ولايتها أية مخالفة، في أن تضطلع بالإجراءات المناسبة و توقع العقوبات وفق قانونها الداخلي، أو أن توكل الأمر للدولة التي تتبعها السفينة لتتخذ التدابير الملائمة بشأن هذه المخالفة بعد أن تزودها بالمعلومات و الأدلة التي تثبت وقوع الانتهاك<sup>(6)</sup>. و ينبغي على إدارة السفينة عند تلقيها لتلك المعلومات و الأدلة، المبادرة في الفور إلى إعلام كل من الطرف الذي قدمها و المنظمة البحرية الدولية، بالتدابير المتخذة فيما يتعلق بالخرق المرتكب من طرف السفينة التابعة لها<sup>(7)</sup>. و يتعين

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 131-132.

2- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 188.

3- المادة 1/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

4- لمزيد من المعلومات، راجع: صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رافت للطباعة، القاهرة، 1991، ص 214-222.

5- جاء تعريف "L'administration" في الإتفاقية الراهنة بأنها حكومة الدولة التي تعمل السفينة في ظل سلطتها، في حين تكون الإدارة هي حكومة الدولة ذاتها، فيما يتعلق بسفينة يحق لها رفع علم دولة معينة، المادة 2/ فقرة 5 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

6- المادة 4/ فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

7- المادة 4/ فقرة 3 من نفس الإتفاقية.

في ذات الصدد أن تكون العقوبات المحددة بموجب قوانين الأطراف طبقاً للمادة الحالية، صارمة بقدر يكفل تثبيط عمليات خرق الإتفاقية، و يجب ممارسة هذه الصرامة بالدرجة ذاتها، بقطع النظر عن مكان وقوع الخرق<sup>(1)</sup>.

خلاصة القول أن الإتفاقية الراهنة، لم تنص بتاتا على إمكانية إثارة المسؤولية الدولية في حالة خرق متطلباتها<sup>(2)</sup>، مكتفية بالإحالة فيما يتعلق بهذه المسألة إلى القوانين المحلية للدول الأطراف، و التي يتحدد مجال أعمالها بمكان وقوع المخالفة<sup>(3)</sup>. و رغم هذا القصور، فقد تضمنت الإتفاقية جملة من الأحكام التي يؤدي تطبيقها الفعلي إلى الوقاية الفعالة من التلوث البحري، إذ قضت مثلاً بأنه يجب أن تتعاون الأطراف في الإتفاقية في مجال كشف حالات الخرق و تجاوز أحكام الإتفاقية الحالية، متخذة لذلك الغرض جميع التدابير المناسبة و العملية للكشف و الرصد البيئي و الإجراءات الملزمة للإبلاغ و جمع الأدلة<sup>(4)</sup>. كما يمكن أن تخضع السفن المندرجة ضمن نطاق تطبيق هذه الإتفاقية، للتفتيش في أي ميناء أو محطة بحرية لطرف ما، من قبل موظفين يعينهم ذلك الطرف أو يأذن لهم بالتأكد مما إذا كانت هذه السفن قد قامت بتصريف مواد ضارة خارقة بذلك أحكام اللوائح. و إذا بين التفتيش وقوع خرق للإتفاقية، فمن الواجب تقديم تقرير عن ذلك إلى الإدارة لكي تتخذ التدابير الملزمة<sup>(5)</sup>.

يتعين على أي طرف في الإتفاقية أن يقدم للإدارة الأدلة، إن وجدت، على قيام السفينة بتصريف مواد ضارة أو خليط يحتوي على هذه المواد خارقة بذلك أحكام اللوائح، و من واجب السلطة المسؤولة التابعة للطرف المذكور أن تقوم، إن أمكن ذلك، بإخطار ريان السفينة بالخرق المزعوم<sup>(6)</sup>. و حال تسلم هذه الأدلة، فإن على الإدارة المبلغة أن تقوم بالتحقيق في المسألة، و بإمكانها أن تطلب من الطرف الآخر أدلة أوفى أو أفضل عن المخالفة المزعومة. و إذا كانت الإدارة مقتنعة بتوافر أدلة كافية للقيام بمباشرة الإجراءات بشأن الخرق المزعوم، فإن عليها أن تدفع إلى إتخاذ هذه الإجراءات بأسرع ما يكون في ضوء قوانينها. و يجب أن تقوم الإدارة في الفور، بإخطار الطرف الذي أبلغ عن الخرق المزعوم، فضلاً عن المنظمة البحرية الدولية، بالتدابير المتخذة<sup>(7)</sup>. كما يجوز أيضاً لكل طرف تفتيش سفينة تنطبق عليها قواعد الإتفاقية الحالية عند دخولها إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايته القضائية، و ذلك عند تلقيه من أي طرف طلباً بإجراء تحقيق مرفقاً بالأدلة الكافية على أن هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة أو خليط يحتوي على تلك المواد في مكان معين، حيث أنه ينبغي في هذه الحالة إرسال تقريراً عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب إجراءه و إلى الإدارة التي تنتمي إليها السفينة، حتى يتسنى إتخاذ التدابير المناسبة<sup>(8)</sup>. و يتعين في جميع الأحوال بذل كل الجهود الممكنة، لتفادي الاحتجاز أو التأخير غير المسوغ للسفينة، مع العلم أنه يحق للسفينة تلقي تعويض عن أي خسارة أو عطب يلحق بها من جراء الاحتجاز أو التأخير الذي تعرضت له بشكل غير مبرر، في ظل الأحكام المذكورة في موضع سابق<sup>(9)</sup>.

1- المادة 4/4 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

2- نصر الدين هونوي، مرجع سابق، ص 367-368.

3- صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 219.

4- المادة 6/1 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

5- المادة 6/2 من نفس الإتفاقية.

6- المادة 6/3 من نفس الإتفاقية.

7- المادة 6/4 من نفس الإتفاقية.

8- المادة 6/5 من نفس الإتفاقية.

9- المادة 7 من نفس الإتفاقية.

فيما يتعلق بالتقارير عن الأفعال التي تشمل مواد مؤذية، قضت المادة الثامنة من هذه الإتفاقية بأنه يتعين تقديم تقرير عن أي حدث دون تأخير و بأكمل صورة ممكنة طبقاً لأحكام البروتوكول الأول من الإتفاقية الحالية<sup>(1)</sup>. و يجب على كل طرف في الإتفاقية أن يتخذ جميع الترتيبات اللازمة لكي يضطلع موظف مختص أو وكالة مختصة بتسلم و تجهيز كافة التقارير عن الحوادث، فضلاً عن إخطار المنظمة البحرية الدولية بالتفاصيل الكاملة لهذه الترتيبات بغية تعميمها على الأطراف الأخرى و الدول الأعضاء في المنظمة<sup>(2)</sup>. و عندما يستلم طرف ما تقريراً بمقتضى أحكام هذه المادة، فإن عليه أن يقوم بدون تأخير بنقله إلى إدارة السفينة المعنية و أي دولة أخرى قد تتأثر بالأمر<sup>(3)</sup>. كما يتعهد كل طرف في الإتفاقية بإصدار التعليمات إلى سفن و طائرات التفتيش البحري التابعة له و إلى الإدارات المختصة الأخرى، لتقوم بإخطار سلطاته بأية حادثة يتناولها البروتوكول الأول منها. كما يقوم هذا الطرف، إذا كان ذلك مناسباً في رأيه، بتقديم تقرير عن الأمر إلى المنظمة البحرية الدولية و إلى أي طرف معني آخر<sup>(4)</sup>. علاوة عن هذه التدابير الوقائية الهامة، قضت المادة 11/1 من هذه الإتفاقية بأنه: "تتعهد الأطراف بإرسال ما يلي إلى المنظمة البحرية الدولية: أ) نصوص القوانين، و الأوامر، و المراسيم، و اللوائح و غير ذلك من الصكوك الصادرة بشأن مختلف المسائل الواقعة في إطار هذه الإتفاقية؛ ب) قائمة بالوكالات غير الحكومية المخولة بالعمل نيابة عنها في المسائل المتعلقة بتصميم و بناء و تجهيز السفن الناقلة لمواد ضارة بمقتضى أحكام اللوائح؛ ج) أعداد كافية من نماذج الشهادات الصادرة بمقتضى أحكام اللوائح؛ د) قائمة فيما يتعلق بمرافق الاستقبال بما في ذلك مواقعها و طاقاتها و تسهيلات المتاحة، و غير ذلك من السمات؛ هـ) التقارير الرسمية أو ملخصات لها فيما يتعلق بنتائج تطبيق الإتفاقية الحالية؛ و) تقرير إحصائي سنوي، في نموذج موحد تضعه المنظمة، عن العقوبات المفروضة فعلاً نتيجة خرق الإتفاقية الحالية". و تتكفل هذه الهيئة الدولية المتخصصة، بتبليغ الأطراف بتسلّمها أية معلومات طبقاً للمادة الحالية، و تعمم عليها جميعاً ما يرد إليها بموجب الفقرات الفرعية للفقرة الأولى من هذه المادة<sup>(5)</sup>.

مما يحمد أيضاً على هذه الإتفاقية، أنها وجهت عنايتها لما قد يلحق بالبيئة البحرية ذاتها من أضرار، بصرف النظر عما إذا كان هذا الضرر قد لحق بدولة طرف في الإتفاقية أم ليست طرفاً فيها<sup>(6)</sup>، بما أنها تعهدت كل إدارة بإجراء تحقيق في الحوادث التي تتعرض لها سفنها الخاضعة لأحكام اللوائح، في الحالة التي تسفر فيها هذه الحوادث عن إلحاق أذى جسيم بالبيئة البحرية. كما يتعهد كل طرف في الإتفاقية بمد المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات المتعلقة بنتائج مثل هذا التحقيق، إذا رأى أن هذه المعلومات، يمكن أن تساعد على تحديد التغييرات التي قد يكون من المرغوب إدخالها على هذه الإتفاقية<sup>(7)</sup>. أما فيما يتعلق بتسوية المنازعات، فقد أشارت الإتفاقية الراهنة إلى أنه في حالة نشوب منازعة بين طرفين أو أكثر في هذه الإتفاقية، بخصوص تفسيرها أو تطبيقها، و تعذر تسوية الأمر بالتفاوض بين الأطراف المعنية، فمن الواجب أن ترفع المنازعة، ما لم تتفق الأطراف على خلاف هذا الإجراء، إلى التحكيم على الشكل المعروض في أحكام البروتوكول الثاني من الإتفاقية الحالية، إن طلب ذلك طرف

1- المادة 8/1 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

2- المادة 8/2 من نفس الإتفاقية.

3- المادة 8/3 من نفس الإتفاقية.

4- المادة 8/4 من نفس الإتفاقية.

5- المادة 11/2 من نفس الإتفاقية.

6- صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 221.

7- المادة 12 من الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.



ما<sup>(1)</sup>. و نشير في الختام إلى أنه عندما توصل المجتمع الدولي إلى إبرام هذه الاتفاقية، تم التأكيد صراحة على أنه بمجرد نفاذها، ستحل محل الاتفاقية المبرمة سنة 1954 في صيغتها المعدلة، و ذلك بالنسبة للأطراف في تلك الاتفاقية<sup>(2)</sup>. كما أنه ليس في هذه الاتفاقية ما يُخل بتقنين و تطوير قانون البحار من جانب مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار المنعقد بناء على قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم (C/XXV2750)، و لا بالمطالبات و الآراء القانونية لأية دولة بشأن قانون البحار في الحاضر أو في المستقبل، و لا بطبيعة و مدى الولاية القضائية للدولة الساحلية و دولة العلم<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثالث

## الحاجة إلى خضوع السفن للقواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية بهدف تحقيق وقاية ناجعة ضدّ التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

تتلخص القواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية، في مجموعة من الضوابط المتعلقة بأساليب تشييد السفن و بمختلف التجهيزات التقنية المرافقة لها و بمناهج إدارتها، التي ينبغي مراعاتها سواء من طرف السفينة نفسها قبل خوضها غمار الملاحة البحرية أو من قبل دولة علمها من خلال الإلتزامات الدولية الملقة على عاتقها في هذه المسألة. كما يمكن حصر تلك القواعد في مجموعة من المقاييس الهادفة إلى ضمان السلامة في البحار و المحافظة على الأرواح البشرية و الوقاية من التصادم البحري، مع ما يقتضيه ذلك كله من توافر المؤهلات و الكفاءات الضرورية من جانب الربانة و طواقم السفن، ناهيك عن إخضاع هذه السفن للمعاينة من قبل المؤهلين من ذوي الخبرة في هذا الميدان<sup>(4)</sup>. و لتوفير الوقاية الناجعة للبيئة البحرية ضد مخاطر التلوث الجسيمة التي تكتنف نشاط النقل البحري للمحروقات، لا يكفي فقط تفعيل النصوص الدولية المعتمدة خصيصا لغاية تنظيم هذه المسألة، بل يقتضي الأمر خلق علاقة تكاملية بينها و بين القواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية، بالحرص على مراعاة السفينة للمعايير التقنية للسلامة البحرية التي تمكنها من القيام برحلاتها بصورة آمنة (الفرع الأول)، أضف إلى ذلك إلزامية خضوع السفينة للقواعد الدولية الخاصة بالوقاية من التصادمات البحرية (الفرع الثاني)، دون إغفال المساهمة الكبيرة و المحورية لطاقم السفينة في تجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بتحقيق سلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

## الحرص على مراعاة السفينة للمعايير التقنية للسلامة البحرية التي تمكنها من القيام برحلاتها بصورة آمنة

لا شك أن تحقيق هدف الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، يتطلب زيادة على ما تضمنته القواعد و المعايير الدولية التي سبق لنا التطرق إليها، أن يتم ربطها بالقواعد و المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، حيث ساهم وقوع مجموعة من كوارث التلوث البحري، على رأسها

1- المادة 10 من الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

2- المادة 9/ فقرة 1 من نفس الاتفاقية.

3- المادة 9/ فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

4- أنظر كل من:

- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 124.

- Daniel VIGNES, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer... », in : Le navire en droit international, op-cit., pp. 134 et s.

حادث « Torrey-Canyon »، و حادث « Amoco-Cadiz »، و حادث « Erika »، في إثبات فرضية وجود تلك العلاقة الوطيدة بين آفة التلوث الطارئ و قضية السلامة البحرية، الأمر الذي فرض على المجتمع الدولي ضرورة إقامة جسر متين بين القواعد و المعايير الدولية الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث و تلك التي تتعلق بسلامة الملاحة البحرية عموماً<sup>(1)</sup>، بخلق الظروف المناسبة لإبحار السفن في أمان<sup>(2)</sup>، عبر إقراره لعدد من الصكوك الدولية لتنظيم هذا الموضوع التقني البحت، لعل من أهمها ما يلي:

#### أولاً- الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974:

بعد الواقعة المروعة التي تعرضت لها السفينة « Titanic » سنة 1912، بدأ الإهتمام الدولي بموضوع السلامة في البحار<sup>(3)</sup>، من خلال إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار « SOLAS »<sup>(4)</sup> بتاريخ 20 جانفي سنة 1914<sup>(5)</sup>، ثم أعقبت هذه الإتفاقية إتفاقيات أخرى مماثلة لها في سنوات 1929 و 1948 و 1960، سعياً وراء معالجة الفراغات التي كانت تشوب أحكام كل صك من تلك الصكوك<sup>(6)</sup>، غير أن النسخة المبرمة بتاريخ 1 نوفمبر سنة 1974<sup>(7)</sup>، تعد بمثابة الركيزة الأساسية التي يقوم عليها النظام القانوني الدولي للسلامة البحرية<sup>(8)</sup>، حيث نصت هذه الأخيرة على مجموعة من القواعد الإلزامية<sup>(9)</sup>، تمحورت أساساً حول ضوابط تشييد و تجهيز و إدارة السفن، زيادة عن المقاييس التقنية التي يتعين مراعاتها لضمان السلامة على متنها<sup>(10)</sup>، فضلاً عن إلزام دولة العلم بمعاينة و تفتيش السفن التابعة لها قبل وضعها حيز الخدمة و إخضاع هذه المنشآت إلى معاينة دورية مرة واحدة كل سنة و كلما دعت الضرورة إلى ذلك. كما تجدر الإشارة إلى أن معاينة و تفتيش السفينة للتأكد من مدى توافرها على ضوابط السلامة البحرية، لا يقتصر فقط على دولة العلم وحدها، بل خولت هذه الإتفاقية بمقتضى أحكامها الحق في إخضاع السفن الأجنبية للرقابة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف فيها من قبل ضباط يتم تعيينهم من طرف دولة الميناء المعنية، إلى درجة أنه عمدت إلى منح مفتشي دولة الميناء صلاحية التنفيذ العملي لما تقتضيه هذه الرقابة، باتخاذ التدابير الضرورية التي تكفل عدم إبحار السفينة في حالة

1- « Selon Mme. Martine REMOND-GOUILLOUD, désormais en effet il ne suffit plus de protéger le navire contre la mer : il faut protéger la mer contre le navire. La menace de pollutions, accidentelles ou volontaires, s'accroît avec le développement des transports maritimes de substances dangereuses : celles-ci représentent plus de la moitié des cargaisons », Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 215.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 200-201.

3- Arnaud REGLAT-BOIREAU, « L'équipage et le droit international », in : Le navire en droit international, op-cit., pp. 59 et s.

4- « International Convention for the Safety of Life at Sea ».

5- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 10 et s.

- Dimitrios NASSIOS, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal, Août 2002, pp. 1 et s.

6- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 124-126.

7- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 25 ماي سنة 1980، و صادقت الجمهورية الجزائرية عليها و على بروتوكول سنة 1978 المتمم لها، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 510-83، المؤرخ في 27 أوت سنة 1983، ج.ر.ج.ج، العدد 36، الصادر سنة 1983. كما صادقت على ملحق هذه الإتفاقية الموقع في لندن بتاريخ 11 نوفمبر سنة 1988، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 ديسمبر سنة 2000، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادر سنة 2000.

8- Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 190-191.

9- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 85.

10- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 216.

ثبوت تهديدها المصدق بسلامة الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، عقب التحقق من عدم إمكانية تدارك هذه العيوب و تصحيحها، مع إحاطة ذلك بسلسلة من التدابير و الإجراءات القانونية، مثل إخطار ريان السفينة أو قنصل دولة علمها أو أقرب ممثل دبلوماسي للسلطة البحرية للدولة التي تحمل السفينة علمها<sup>(1)</sup>.

من أبرز القواعد التي تضمنتها الاتفاقية، نجد تلك التي أشارت إلى الأجهزة و المخططات الهادفة إلى الوقاية من الحرائق، و وسائل الإنذار، و خدمات الأرصاد الجوية، و معدات الإتصال داخل السفينة، و الأنظمة الرامية إلى الحفاظ على ثبات السفينة عقب تعرضها للحوادث البحرية<sup>(2)</sup>، علاوة عن القواعد المعتمدة لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>، علما أنه عند نهاية أشغال المؤتمر الدولي بشأن سلامة السفن الصهرجية و الوقاية من التلوث البحري بتاريخ 17 فيفري سنة 1978، تم تتيم أحكام هذه الإتفاقية بموجب بروتوكول<sup>(4)</sup> جاء بقواعد بالغة في الأهمية لتحسين معايير السلامة على متن ناقلات النفط<sup>(5)</sup>، خاصة تلك التي فرضت تزويد كافة ناقلات النفط التي تبلغ حمولتها الإجمالية 20000 طن فأكثر بنظام الغاز الخامل « **Gaz inerte** »، للوقاية من وقوع الحريق و الانفجار داخل السفينة<sup>(6)</sup>. كما فرض هذا البروتوكول تجهيز جميع السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 1600 طن فأكثر برادار واحد، في حين ألزم تجهيز السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية 10000 طن فأكثر برادارين إثنين يعمل كل واحد منهما بصورة مستقلة عن الآخر. زيادة عن ذلك نص نفس البروتوكول على إلزامية تزويد كافة السفن الصهرجية التي تبلغ حمولتها الإجمالية 10000 طن فأكثر بنظامين للتحكم عن بعد بالنسبة لجهاز القيادة « **L'appareil à gouverner** »، بحيث يستطيع كل نظام العمل بشكل منفصل عن الآخر إنطلاقا من جسر الملاحة الخاص بالسفينة<sup>(7)</sup>، في الوقت الذي نصت المراجعة التي خضع لها هذا البروتوكول بتاريخ 20 نوفمبر سنة 1981<sup>(8)</sup>، عقب الأضرار الكارثية الناجمة عن حادث ناقله النفط الليبيرية « **Amoco-Cadiz** » سنة 1978<sup>(9)</sup>، على إلزامية توافر جميع السفن الصهرجية على نظام للقيادة المزدوجة<sup>(10)</sup>.

زيادة عما تقدم ذكره، ثمة تدابير أخرى تلتزم السفن بمراعاتها بالنظر إلى دورها الفعال في تحقيق سلامة الملاحة البحرية، إذ نجد مثلا نظام الإبلاغ عن مواقع السفن الذي تعود جذوره في حقيقة الأمر إلى إتفاقية "SOLAS" لسنة 1960، حيث تقوم السفن بمقتضاه بالإشعار عن موقعها حيثما تبحر قصد تسهيل مأمورية البحث عنها خاصة عقب مجابقتها لحالة طارئة، فضلا عن إقرار خرائط ملاحية دقيقة تكاد تكون حاليا موحدة بالرغم من تنوعها و تباين طرق رسمها، بالإضافة إلى الواجبات الملقاة على عاتق الدول المتعاقدة في مجال وضع المساعدات الملاحية المتمثلة في كل الأجهزة و المعدات المتواجدة سواء خارج السفينة أو على متنها، و التي يتعين على هذه الأخيرة الخضوع لمتطلباتها لضمان خط سيرها

1- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 126-127.

2- Guillaume CHANTELAUVE, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : « Cas du secteur maritime - Tendances et applications », Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2006, p. 37.

3- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 14 et s.

4- دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 1 ماي سنة 1981.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 202-203.

6- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 39.

7- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 13-14.

8- دخلت هذه المراجعة حيز التنفيذ بتاريخ 1 سبتمبر سنة 1984.

9- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 8.

10- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 13-14.

الآمن و لمساعدتها على تفادي المخاطر و العوائق الملاحية<sup>(1)</sup>. كما يقتضي الأمر أيضا أن تلتزم كل سفينة بالتقيد بعلامات الإرشاد التي تكون محددة بإشارات واضحة على الخرائط الملاحية، حتى تتمكن من القيام بالملاحة بصورة آمنة<sup>(2)</sup>.

من المهم الإشارة في هذا المقام إلى أن التطور الهائل الذي مس مجال الإتصالات عبر الأقمار الإصطناعية، قد فتح الباب أمام المجتمع الدولي للاستفادة من هذا التطور التكنولوجي في الميادين المتصلة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن الحوادث البحرية<sup>(3)</sup>، إذ تمخضت أشغال المؤتمر الدولي المنعقد تحت إشراف المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات بهدف دراسة إمكانية إدخال أنظمة جديدة في ميدان الإتصالات البحرية<sup>(4)</sup>، عن إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بنظام الإتصال البحري عبر الأقمار الإصطناعية « INMARSAT »<sup>(5)</sup> المعتمدة بتاريخ 3 سبتمبر سنة 1976<sup>(6)</sup>. كما نذكر في ذات الصدد النظام الشامل للإستغاثة و السلامة البحرية « SMDSM »<sup>(7)</sup>، و هو نظام دولي جد متطور في ميدان الإتصالات البحرية<sup>(8)</sup>، تم إقراره من طرف المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 11 نوفمبر سنة 1988<sup>(9)</sup>، ثم ألحق بالباب الرابع من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، إذ أدخلت بموجب هذا النظام تحسينات بالغة في الأهمية على كل من نظام الإتصالات اللاسلكية في الميدان البحري و إجراءات الإستغاثة و السلامة البحرية، سعيا وراء جعل التقنيات المستخدمة مواكبة للتطور الذي طرأ في مجال الإتصالات بالأقمار الإصطناعية و الإتصالات الأرضية، بصورة غير معقدة تتيح للأفراد تشغيل أغلبية وسائل الإتصال الخاصة بالنظام المذكور أعلاه مع السرعة الفائقة في تحذير المحطات المختصة المتواجدة في البر و السفن في حالة وقوع حادث بحري، الأمر الذي سيحقق سرعة تحريك عمليات الإنقاذ<sup>(10)</sup>. و بالموازاة مع الأنظمة التقنية المذكورة سابقا، ثمة نظام آخر تم إقراره من طرف المنظمة البحرية الدولية لتنظيم النشاط الملاحي للسفن في الممرات البحرية التي تعرف كثافة معتبرة في الحركة الملاحية مثل المضائق، فضلا عن وظيفته المحورية في المحافظة على سلامة الأرواح البشرية في البحار و الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية<sup>(11)</sup>، حيث نخص هنا بالذكر نظام الخدمات المتعلقة بالنقل البحري « STM »<sup>(12)</sup> المعتمد بموجب التعديل الذي خضعت له إتفاقية "SOLAS" لسنة 1974 بتاريخ 4 جوان سنة 1997<sup>(1)</sup>.

1- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 26-28.

2- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 137.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 209.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 32-33.

5- « Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites ».

6- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 16 جويلية سنة 1979.

7- « Système mondial de détresse et de sécurité en mer ».

8- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 16.

9- دخل هذا النظام حيز التنفيذ بتاريخ 1 فيفري سنة 1992.

10- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 209.

11- Eric LE GENTIL, Pollution par les hydrocarbures en Manche..., op-cit., p. 224.

12- « Une nouvelle règle sur les services de trafic maritime (STM) a été adoptée. Les STM sont des systèmes de gestion du trafic utilisés, par exemple, dans les détroits où le volume du trafic est important. La règle 8-2 du chapitre V de la Convention SOLAS (Sécurité de la navigation) précise les conditions dans lesquelles les Etats peuvent établir les STM. Elle stipule notamment que ces systèmes devraient être conçus de telle sorte qu'ils contribuent à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation, ainsi que la protection du milieu marin, des zones côtières adjacentes, des lieux de travail et des installations au large contre les effets

لا يمكن التطرق لاتفاقية "SOLAS" لسنة 1974، دون تسليط الضوء على المدونة الدولية بشأن سلامة إدارة السفن و الوقاية من التلوث « Code ISM »<sup>(2)</sup>، التي تم إقرارها لأول مرة من طرف جمعية المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 4 نوفمبر سنة 1993 بموجب التوجيهية (A 741-18)، ثم ألحقت بأحكام الاتفاقية الحالية بمناسبة التعديل الذي خضعت له بتاريخ 24 ماي سنة 1994، إذ نصت هذه المدونة على مجموعة من المتطلبات و الضوابط التي ينبغي مراعاتها من طرف المستغل لضمان الإدارة الجيدة و الاستغلال السليم للسفينة، مع تحسين مستوى الكفاءات لدى طواقم السفن، خاصة عند الحالات الطارئة<sup>(3)</sup>، فضلا عن تحقيق هدف الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية<sup>(4)</sup>.

### ثانيا - الإتفاقية الدولية المتعلقة بخطط الشحن لسنة 1966:

من أبرز الإتفاقيات الدولية الأخرى التي فرضت على السفن مراعاة مجموعة من القواعد و المعايير التقنية لكفالة صلاحيتها لمباشرة الملاحة البحرية، نجد الإتفاقية الدولية المتعلقة بخطط الشحن « International Convention on Load Lines »<sup>(5)</sup> المعتمدة في "لندن" بتاريخ 5 أبريل سنة 1966<sup>(6)</sup>. فقد عكفت هذه الأخيرة على تحديد معايير الاستغلال في السفن التجارية، و هي ضوابط تتعلق في الأساس بحدود الغطس المسموح به، حسب الجهات التي تبحر فيها و المواسم و عائم السفينة « Le franc-bord » المتمثل في تلك المسافة الموجودة بين مستوى المياه خارج السفينة و الجزء الأعلى من السطح و تجسده أسطوانة مسجلة على متن السفينة مقسمة بخط في الوسط<sup>(7)</sup>. كما أوردت هذه الإتفاقية أحكاما ألزمت بمقتضاها إخضاع السفن للمعاينة و التفتيش من طرف ضباط مؤهلين حتى عند تواجدها في موانئ الدول الأخرى المتعاقدة، بهدف التثبت من أن السفينة غير محملة بما يتجاوز

*défavorables éventuels du trafic maritime. Elle indique en outre que les gouvernements peuvent établir des STM lorsque, à leur avis, le volume du trafic ou le degré de risque justifie ces services. Cependant, les STM ne devraient en aucun cas porter atteinte aux "droits et obligations des gouvernements en vertu de droit international" et leur utilisation ne peut être rendue obligatoire que dans des zones maritimes situées à l'intérieur des eaux territoriales d'un Etat* », OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 24.

1- دخل هذا النظام حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية سنة 1999.

### 2- « International Safety Management Code ».

3- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 133.

4- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 18 et s.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 187.

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1633.

*« Le Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires est devenu obligatoire le 1er juillet 1998 pour les navires à passagers, les pétroliers, les chimiquiers, les transporteurs de gaz et les engins à grande vitesse à cargaison d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonnes. Il le deviendra en 2002 pour les autres navires. Il se propose de garantir la bonne gestion et la bonne exploitation des navires : ses objectifs exprès "sont de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels" »* », OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., pp. 39-40.

### 5- « Convention internationale sur les lignes de charge ».

6- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 21 جويلية سنة 1968.

7- لمزيد من المعلومات حول أبرز ما تضمنته هذه الإتفاقية من أحكام، راجع كل من: إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر و التوزيع، عمان، 2012، ص 68-74.

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 26-28.

- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 202.

- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 217.

الحد المسموح به في شهادتها، زيادة على أن وضعية خط الشحن الخاص بها مطابق للبيانات المحددة بموجب تلك الشهادة<sup>(1)</sup>. و تضمنت ملاحق هذه الإتفاقية الأسس الفنية التي بموجبها يتم تحديد خط الشحن بالنسبة للسفينة، بالنظر إلى نوعها و طرازها و حجمها و الحمولة المحددة لها و وجه تخصيصها في نقل الركاب أو نقل البضائع. بيد أنه إذا كانت أحكام خطوط الشحن تسري على السفن الخاضعة للإتفاقية الحالية، و التي يتم تشييدها بعد دخولها حيز التنفيذ على المستوى الدولي، إلا أنها تضمنت بعض الأحكام الخاصة التي يتعين على الدول المتعاقدة مراعاتها بالنسبة للسفن القائمة وقت نفاذ الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

### ثالثاً - الإتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن لسنة 1969:

هذه الإتفاقية الدولية المبرمة بتاريخ 23 جوان سنة 1969 تحت إشراف المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات<sup>(3)</sup>، في حقيقة الأمر كان لها الفضل الكبير في إرساء، لأول مرة، نظام عالمي موحد لقياس حمولة السفن<sup>(4)</sup>. فقد أوردت الإتفاقية الحالية عدة أحكام فيما يتعلق بمعاينة و تفتيش السفن، خاصة المادة 12 منها، التي نصت على وجوب إخضاع السفن التي تحمل أعلام الدول المتعاقدة، إلى تفتيش من طرف ضباط مؤهلين يتم تفويضهم من قبل حكومات تلك الدول، حيث يهدف عمل هؤلاء الضباط إلى التحقق من مدى مطابقة أسلوب تشييد السفينة و خصائصها و تصاميمها للبيانات المسجلة في شهادة الطنية الدولية، علاوة على أن هذه الشهادة ذاتها التي تحملها السفينة سارية المفعول<sup>(5)</sup>.

### الفرع الثاني

#### أهمية خضوع السفينة للقواعد الدولية الخاصة بالوقاية من التصادمات في البحر بهدف حماية البيئة البحرية من التبعات الوخيمة المترتبة عن الحوادث الملاحية

لتنظيم حركة المرور البحري « **La circulation maritime** »، توصل المجتمع الدولي، عبر المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات<sup>(6)</sup>، إلى إبرام الإتفاقية المتعلقة بالنظام الدولي للوقاية من التصادمات في البحر « **Convention COLREG** »<sup>(7)</sup> المعتمدة في "لندن" بتاريخ 20 أكتوبر سنة

1- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 127-128.

2- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 52-56.

3- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 46-47.

4- « Cette convention, adoptée par l'O.M.C.I. en 1969, a réussi pour la première fois à instituer un système universel de jaugeage. Divers systèmes étaient utilisés auparavant pour calculer la jauge des navires de commerce. Ils s'inspiraient tous de la méthode mise au point en 1854 par George MOORSOM du Ministère britannique du commerce, mais différaient considérablement et l'on s'accordait à reconnaître qu'il était absolument nécessaire d'instituer un système international unique.

*La Convention de 1969 sur le jaugeage des navires permet de déterminer la jauge brute et la jauge nette, qui toutes deux sont calculées indépendamment. La jauge brute est fonction du volume total de tous les espaces fermés du navire. La jauge nette est calculée à l'aide d'une formule qui est fonction du volume total des espaces à cargaisons du navire. La jauge nette ne doit pas être inférieure à 30 % de la jauge brute », OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 70.*

5- سامية مخلوف، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 109.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 28-30.

7- « Convention on the International Regulations for Preventing Collision at Sea ».

1972<sup>(1)</sup>. فقد أرست هذه الأخيرة مجموعة من القواعد الدولية الهادفة إلى منع وقوع التصادمات بين السفن أثناء ملاحتها، تمحورت في الأساس حول ما يلي: قواعد الإبحار و المناورة التي تحكم قيادة السفن تحت أية ظروف للرؤية، قواعد قيادة السفن أثناء الرؤية المحدودة، قواعد الأنوار و العلامات، ناهيك عن قواعد الإشارات الصوتية و الضوئية. و يشار إلى أنه ركزت الإتفاقية الراهنة بصفة خاصة على نظام تقسيم المرور في البحر « **La séparation du trafic en mer** »<sup>(2)</sup>. و لا شك أن القواعد الخاصة بتنظيم حركة المرور البحري تلعب وظيفة محورية في الوقاية من التلوث المترتب عن السفن<sup>(3)</sup>، غير أن المخاطر الجسيمة التي تشكلها ناقلات النفط على سلامة البيئة البحرية مع كثافة توظيف عددا من الطرق البحرية، قد فرض تتميم هذه القواعد بأنظمة لتقسيم المرور، إذ أنه منذ مدة زمنية مديدة عمدت مجموعة من الدول إلى فرض على السفن الرافعة لعلمها ممارسة الملاحة البحرية في طرق محددة، على الأقل في المناطق التي تعرف كثافة في الحركة الملاحية<sup>(4)</sup>. فهذه الطرق التي ينبغي أن تسلكها السفن في أحد الإتجاهين صعودا أو هبوطا، و التي تم الفصل بينها بمنطقة عازلة يحظر المرور فيها، مثلما هو معمول به في مجال الطرق السيارة « **Les autoroutes** »، تعرف في الممارسة البحرية بنظام تقسيم المرور. و يعد هذا النظام أسلوبا في تنظيم حركة المرور البحري، حيث أخذت به تشريعات وطنية في البداية ليتم فيما بعد تعميمه إقليميا، من خلال معاهدتين إقليميتين أبرمتا سنتي 1929 و 1948 بشأن منطقة شمال الأطلسي، ثم أقدم المجتمع الدولي في فترة موالية على إضفاء الطابع العالمي عليه، بمقتضى القرارات التي أصدرتها المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات في هذه المسألة<sup>(5)</sup>، بالإضافة إلى القواعد الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار في نسخة 1960 و نسخة 1974، ناهيك عن إدراجه ضمن أحكام الإتفاقية المتعلقة بالنظام الدولي للوقاية من التصادمات في البحر لسنة 1972<sup>(6)</sup>، ليصبح بالتالي نظام تقسيم المرور، نظاما إلزاميا تجبر السفن على مراعاته و أن الإخلال بمتطلباته تترتب عنه مسؤولية ريان السفينة المعنية أو تجهزها<sup>(7)</sup>.

جدير بالذكر في هذا المقام أنه بالنظر إلى التبعات الكارثية اللاحقة بالسواحل الفرنسية عقب وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « **Amoco-Cadiz** » سنة 1978، أقدمت المنظمة البحرية الإستشارية

1- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 15 جويلية سنة 1977.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 205-206.

- Tullio TREVES, « Le navire et la comptabilité entre les utilisations de la mer », in : Le navire en droit international, op-cit., pp. 155-156.

- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 179 et s.

- Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 35 et s.

3- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 179-181.

4- Pierre DELFAUD, op-cit. p. 36.

5- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », op-cit., pp. 710-712.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 29.

7- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 206-208.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 217.

- Eric LE GENTIL, Pollution par les hydrocarbures en Manche..., op-cit., p. 224.

- Laurent LUCCHINI, « A propos de l'Amoco-Cadiz - la lutte contre la pollution des mers : Evolution ou révolution du Droit international », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 24, 1978, pp. 730-731.

- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, « Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco-Cadiz », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 24, 1978, p. 757.

للحكومات، بإلحاح من الدولة الفرنسية، على مراجعة نظام تقسيم المرور في بعض المناطق البحرية المعروفة بكثافتها الملاحية العالية، بهدف إبعاد السفن ذات الحمولات الخطيرة من السواحل قدر المستطاع، للوقاية من كوارث التلوث<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### طاقم السفينة كطرف محوري في تجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بتحقيق سلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن

يقصد بطاقم السفينة، بصفة عامة، العنصر البشري الذي يسير شؤونها<sup>(2)</sup>، مع العلم أن ملاحه هذه الأخيرة تتطلب تواجد عددا معينا من الأفراد على متنها بغرض إدارتها و صيانتها و المحافظة على سلامتها و سلامة الأرواح البشرية التي عليها و ما عليها من بضائع<sup>(3)</sup>. كما يعرف طاقم السفينة، على أنه مجموع الأشخاص العاملين على ظهرها، أيا كانت طبيعة العمل الذي يكون كل واحد منهم مؤهلا للاضطلاع به، الأمر الذي يدل على أن هذه العبارة تشمل الريان و ضباط الملاحة و المهندسين البحريين و غيرهم. و لما كان الريان و ضباط الملاحة و المهندسون البحريون يؤدون جميعا عملا فنيا خطير الشأن، فإن أي تصرف خاطئ يصدر عن أي واحد منهم في قيادة السفينة و إدارتها، يؤدي حتما إلى خسارة محققة في الأرواح و البضائع، ناهيك عن الإضرار بالبيئة البحرية<sup>(4)</sup>.

من المؤكد أن أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بتحقيق سلامة الملاحة البحرية و توفير الحماية الفعالة للبيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، لا تتجسد فقط عبر إقرار قواعد و ضوابط دولية تهم أساليب تشييد السفن و تجهيزها بالمعدات الضرورية لخوض غمار الملاحة البحرية و مواجهة كافة الشدائد التي قد تعترض رحلاتها البحرية، بل ينبغي أيضا تسليط الضوء على موضوع سلامة الملاحة البحرية من منظور العنصر البشري العامل على متن تلك السفن<sup>(5)</sup>، الأمر الذي يؤدي بنا بصورة تلقائية للإقرار بأنه كان من الضروري بالنسبة للمجتمع الدولي، عقب توصله إلى معالجة مسألة سلامة الملاحة البحرية في جانبها المتعلق بأساليب بناء السفن و تجهيزها بمختلف المعدات، المبادرة إلى إرساء قواعد و ضوابط أخرى لتنظيم المسائل الجوهرية المرتبطة بطواقم السفن<sup>(6)</sup>.

بالموازاة مع الصكوك الدولية المستعرضة فيما تقدم من أطوار دراستنا، لاسيما تلك التي تضمنت أحكاما خاصة تتعلق بمعايير تصميم السفن و تجهيزها بالمعدات اللازمة لخوض غمار الملاحة البحرية

1- « Suite à la catastrophe de l'Amoco-Cadiz en 1978, il a été mis en place un dispositif obligeant les navires à naviguer sur une autoroute de mer avec trois voies de circulation séparant les navires montant des navires descendant. La 3<sup>ème</sup> située à une trentaine de miles d'Ouessant est dédiée à la circulation des cargos transportant des matières dangereuses. Dans les années 80, une tour radar de 72 m est construite sur l'île d'Ouessant pour la surveillance des voies de circulation avec la mise en place d'un Centre Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage à la pointe de CORSEN (CROSS CORSEN). Le CROSS CORSEN maintient une veille radio et radar 24h/24 », Pierre DELFAUD, op-cit. p. 36.

2- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 175 et s.

3- أنظر كل من:

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, op-cit., pp. 90-100.

- سامية مخلوف، مرجع سابق، ص 65-79.

4- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 49.

5- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 130-134.

6- Arnaud REGLAT-BOIREAU, op-cit., pp. 43-68.



بصورة آمنة، ثمة قواعد دولية أخرى تتمحور أساسا حول سلامة السفينة من زاوية الطاقم الذي يعمل على متنها<sup>(1)</sup>، و يتعلق الأمر بتلك الشروط و المعايير الدولية الخاصة بالكفاءة المهنية و مراعاة قواعد الشغل بالنسبة للعنصر البشري المكلف بقيادة السفينة أو العمل على متنها. فهي قواعد دولية تحدد المعايير الدنيا لتأهيل البحارة و تشغيل طواقم السفن و توفير ظروف أفضل لعملهم و معيشتهم<sup>(2)</sup>. فمن هذا المنطلق يتضح جليا أنه لتجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بتحقيق سلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، ينبغي على الدول إيلاء الاهتمام اللازم لتكوين و تأهيل طواقم السفن التابعة لها (أولا)، علاوة عن إيلاء العناية الضرورية للشؤون الاجتماعية و المهنية للأفراد العاملين على ظهر تلك السفن (ثانيا). بيد أنه من الصعب جدا بلوغ هذه الغايات إذا لم تتوافر هناك إرادة قوية لدى الدول لتجسيدها على أرض الواقع، خاصة أن التجربة العملية، قد أثبتت في العديد من المرات أنه دائما ما يوجد هناك ما يسمى بالسفن غير المنضبطة، التي لا تراعي المعايير الدنيا لتأهيل رجال البحر و ضوابط تشغيل طواقم السفن، إذ تبرز في هذه الوضعية أهمية التطبيق الصارم لاتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية (ثالثا).

#### أولا- ينبغي على الدول إيلاء الاهتمام اللازم لتكوين و تأهيل طواقم السفن التابعة لها:

تعتبر مسألة التكوين الممتاز لطاقم السفينة، عاملا رئيسيا في ميدان الوقاية من التلوث المترتب عن الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، إذ تشير الإحصائيات إلى أن حوالي 80% من الحوادث البحرية تقع بسبب الخطأ البشري<sup>(4)</sup>. و الحقيقة أن موضوع كفاءة و تأهيل رجال البحر، قد حظي بالاهتمام المتزايد منذ إنشاء المنظمة الأممية عموما و إنعقاد المؤتمر الدولي بشأن سلامة الأرواح في البحار لسنة 1948 بصفة خاصة، حيث تنبه هذا الأخير إلى أهمية مسألة مؤهلات الربانة و الطواقم و تزويد السفن بالعدد الكافي من العاملين على ظهرها من ذوي الكفاءة و الخبرة، فعمد إلى إصدار توصية بالغة في الأهمية مدلولها أن: "سلامة الأرواح لا تعتمد فقط على بناء السفن و تجهيزها بالمعدات الضرورية، بل ينبغي أن يقترن ذلك بتزويدها بطواقم تمتلك المؤهلات و الكفاءات اللازمة التي تمكنها من التحكم في الجوانب

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 63 et s.

2- سامية مخلوف، مرجع سابق، ص 65.

3- أنظر كل من:

- Arnaud REGLAT-BOIREAU, op-cit., pp. 62-65.

- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 20 et s.

« *L'attention portée aux équipages est essentielle à la sécurité du navire. L'importance du facteur humain dans les accidents maritimes est aujourd'hui très largement mise en évidence par les assureurs et les autorités portuaires. Cependant, les accidents maritimes ont rarement une cause unique et le facteur humain ne saurait se résumer à l'erreur technique de l'équipage en raison d'une formation insuffisante ou d'une discipline défaillante. Des négligences et des erreurs sont souvent commises à tous les échelons de la chaîne des intervenants qui sont conduits à sacrifier, plus ou moins consciemment, les options les plus sûres à des impératifs économiques. La décision d'un armateur d'exposer l'équipage à des conditions de navigation rendues particulièrement difficiles par l'inadaptation du navire, l'impréparation des hommes et souvent leur méconnaissance du bateau sur lequel ils embarquent, faciliteront évidemment les défaillances humaines. Une erreur qui serait peut être restée sans conséquence lorsque les dispositions destinées à assurer globalement la sécurité du navire auront été prises, se révélera fatale lorsque les négligences antérieures auront accumulé les périls sur le navire et sur son équipage* », Catherine BATTUT, « Avis sur les conditions de travail et d'emploi des marins de la marine marchande », in : Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Conseil Economique et Social, France, Le 29 mars 2000, p. 87.

4- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 39.

الإدارية و الملاحية لهذه السفن". كما حث المؤتمر على ضرورة التنسيق بين المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات و بين منظمة العمل الدولية « O.I.T »<sup>(1)</sup>، بهدف تحديد الاختصاصات المخولة لكل منهما في موضوع رجال البحر، علاوة عن الإهتمام بوضع مشروع نموذجي خاص بالحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم قصد تعميم تطبيقه على الصعيد الدولي<sup>(2)</sup>.

تتوجها لجهود المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات و منظمة العمل الدولية، في مجال وضع الشروط و المعايير الخاصة بالكفاءة المهنية لرجال البحر و توفير الظروف الضرورية لعملهم و معيشتهم على متن السفينة، تم إبرام الإتفاقية الدولية لمعايير تكوين رجال البحر، و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة « Convention STCW »<sup>(3)</sup>، بتاريخ 7 جويلية سنة 1978<sup>(4)</sup>. و الجدير بالذكر أنه خضعت هذه الأخيرة لعملية مراجعة و تحديث واسعة النطاق بتاريخ 7 جويلية سنة 1995<sup>(5)</sup>، لتتوافق أحكامها مع التطورات التقنية الهائلة التي حصلت في ميدان الملاحة البحرية<sup>(6)</sup>، زيادة عن تفسير معايير الكفاءة التي ينبغي أن يتمتع بها البحارة و توفير آليات فعالة لإعمال أحكامها، حيث كانت من أهم نتائج الاستعراض الذي أجري على الإتفاقية الراهنة سنة 1995، إعداد المدونة الدولية الخاصة بمعايير التكوين و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لرجال البحر، التي تتضمن لوائح تقنية مختلفة كانت مدرجة في وقت سابق ضمن المرفق التقني للإتفاقية، ناهيك عن نصها على مجموعة من المعايير الدنيا لكفاءة البحارة مصحوبة بالإرشادات المستصوبة لغاية تنفيذ الإتفاقية الحالية<sup>(7)</sup>.

تعتمد سلامة الأشخاص في البحر و حماية البيئة البحرية على مهنة البحارة و كفاءتهم بمقدار كبير<sup>(8)</sup>، إذ على هذا الأساس حددت الإتفاقية الراهنة المتطلبات الأساسية بشأن تكوين و تسليم شهادات ربابنة السفن و رئيس الميكانيكيين و ضباط الآلات. كما تجيز هذه الإتفاقية لصالح دولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية ذاتها، مشترطة في نفس الوقت معادلتها لقواعد هذه الأخيرة مع إعلام المنظمة البحرية الدولية بكافة التدابير المتخذة في هذا الشأن<sup>(9)</sup>. زيادة عن ذلك، فرضت هذه الإتفاقية بمقتضى نص المادة 10 منها، إخضاع كل سفينة أثناء تواجدها في ميناء دولة طرف في الإتفاقية للرقابة من قبل ضباط يتم تفويضهم من طرف حكومة تلك الدولة للقيام بهذه الأمور<sup>(10)</sup>، للتحقق من أن الشهادات الصادرة بموجب أحكامها صحيحة و سارية المفعول على الصعيد الدولي<sup>(11)</sup>. و لقد وضع المؤتمر الدولي لمعايير تكوين رجال البحر، و إصدار الشهادات و أعمال

1- « Organisation Internationale du Travail ».

2- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 131.

3- « International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers ».

4- دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 28 أبريل سنة 1984، و صادقت الجمهورية الجزائرية عليها، بموجب المرسوم رقم 88-88، المؤرخ في 26 أبريل سنة 1988، ج.ر.ج.ج، العدد 22، الصادر سنة 1988.

5- دخلت هذه المراجعة حيز التنفيذ بتاريخ 1 فيفري سنة 1997.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 34-37.

7- لمزيد من المعلومات عن هذه الإتفاقية، راجع: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2011، ص 154.

8- Eric LE GENTIL, Pollution par les hydrocarbures en Manche..., op-cit., pp. 184 et s.

9- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 203-204.

- OMI : « MARPOL a 25 ans », op-cit., p. 40.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 64-66.

10- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 135 et s.

11- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 133.

المناوبة لسنة 1978، الحد الأدنى من الشروط الفنية الواجب توافرها في أفراد الطاقم، من أجل ضمان سلامة السفينة و تشغيلها و سلامة الأرواح و البضائع<sup>(1)</sup>، حيث تتلخص هذه الشروط فيما يلي: يجب أن يكون الشخص سليماً من الناحية الصحية، يجب أن يكون مؤهلاً أكاديمياً، يجب أن تكون لديه خبرة كافية، يجب أن ينجح في مسابقة تقييمها الدولة، يجب أن يحصل على شهادة من جهة حكومية تؤهل الشخص للقيام بالوظيفة. كما إشتراط المؤتمر في العاملين على متن السفن الناقلة للنفط شروطاً إضافية، فضلاً عن الشروط السابقة، تنحصر فيما يلي: الحصول على دورات تكوينية في سلامة الأرواح من خطر الحريق، الحصول على دورات تكوينية في إجراءات الإنقاذ، علاوة عن الحصول على دورات تكوينية في مجال مكافحة التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه<sup>(2)</sup>. و يذكر أنه تم تطوير مقاييس التكوين في ضوء المدونة الدولية الخاصة بتكوين و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لرجال البحر لسنة 1995، لتتماشى مع المتطلبات الجديدة في ميدان الملاحة البحرية، خاصة فيما يتعلق بمسألة الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات<sup>(3)</sup>.

تمخض مؤتمر الدول الأطراف المنعقد في مدينة "مانيل" بدولة الفلبين، في الفترة الزمنية الممتدة من 21 إلى غاية 25 جوان سنة 2010، برعاية المنظمة البحرية الدولية، عن عدد من التعديلات المهمة على كل من الإتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر، و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لسنة 1978، و المدونة الدولية الخاصة بمعايير تكوين و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لرجال البحر لسنة 1995، حيث قرر آنذاك أنه ستصبح هذه التعديلات نافذة بتاريخ 1 جانفي سنة 2012، بموجب إجراء القبول الضمني و ستنجح معايير معززة لتدريب البحارة. و لقد عدلت الإتفاقية الحالية مع المدونة في عدة مناسبات أخرى، بيد أن التعديلات المعتمدة سنة 2010، تمثل ثاني مراجعة رئيسية لهذه الإتفاقية<sup>(4)</sup>، إذ من بين التغييرات المهمة ما يلي: أ) تحسين تدابير منع ممارسات تزوير شهادات الكفاءة و تعزيز عملية التقييم (رصد خضوع الأطراف للإتفاقية)؛ ب) مراجعة المتطلبات فيما يتعلق بساعات العمل و الراحة و متطلبات جديدة لمنع سوء إستخدام المخدرات و الكحول، فضلاً عن معايير محدثة لمعايير اللياقة الطبية للبحارة؛ ج) متطلبات إجازة جديدة للبحارة المهرة؛ د) متطلبات جديدة للتدريب على

1- Catherine BATTUT, op-cit., pp. 89-90.

2- إيناس الخالدي، مرجع سابق، ص 50.

3- « *Ce point couvre principalement la formation spécialisée sur le transport et le transbordement des produits pétroliers destinés aux officiers en charge des opérations lors des escales du pétrolier. Le Code Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW) spécifie deux niveaux de formation, soit celui pour le niveau opération et celui pour le niveau gestion. Dans le cas de la main-d'œuvre, c'est au chapitre V du Code STCW que les États membres se sont assurés une présence effective de personnes en charge dûment formées et entraînées lors des opérations de transport et de transbordement d'hydrocarbures à bord des navires. La convention STCW distingue deux niveaux de formation associés à la manutention de produits pétroliers : le niveau opération, s'adressant aux chefs de quart des sections passerelle et machine qui ont à superviser et assurer le bon déroulement des opérations de transbordement selon les instructions du capitaine ou du chef officier, puis le niveau gestion; qui s'adresse aux détenteurs de brevets supérieurs (capitaine, chef officier) en charge de la gestion des opérations dans leur ensemble* », Institut maritime de Québec - Innovation maritime : « Examen des mesures de prévention, de préparation et d'intervention en cas d'accident majeur résultant du transport maritime d'hydrocarbures », Rapport final présenté au : Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, Canada, Le 23 octobre 2015, pp. 25-26. [www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GTVS02.pdf](http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GTVS02.pdf)

4- Roseline GUITARD, Le contrat de gestion du navire ou Contrat de shipmanagement, Mémoire de Master II, Faculté de droit et science politique, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, 2010-2011, pp. 64-65.

التقنيات الجديدة مثل النظام الإلكتروني لعرض الخرائط و المعلومات؛ ه) متطلبات جديدة بشأن التدريب على الوعي بالبيئة البحرية و التدريب على القيادة و العمل الجماعي؛ و) متطلبات جديدة لتدريب العاملين الكهربائيين - التقنيين و إجازتهم؛ ز) تحديث متطلبات كفاءة العاملين على متن جميع أنواع الناقلات الصهرجية، بما في ذلك متطلبات جديدة للعاملين على متن ناقلات الغاز المسيل الصهرجية؛ ح) معايير جديدة للتدريب الأمني، و أحكام تكفل حسن تدريب البحارة على التصرف حين تعرض سفينتهم لهجوم من القرصنة؛ ط) إدخال منهجية حديثة للتدريب، بما في ذلك التعلم عن بعد و التعلم المستند إلى شبكة الإنترنت؛ ي) إرشادات جديدة للتدريب موجهة للعاملين على متن السفن العاملة في المياه القطبية؛ ك) إرشادات جديدة للتدريب موجهة للعاملين الذين يشغلون النظم الدينامكية لتحديد المواقع<sup>(1)</sup>.

## ثانياً - ينبغي على الدول إيلاء العناية الضرورية للشؤون الاجتماعية و المهنية لطواقم السفن التابعة لها:

لا شك أن الأوضاع الاجتماعية المزرية التي يعيشها الطاقم على متن السفينة، تؤثر سلبيًا على نوعية العمل الذي ينتجه هؤلاء الأفراد<sup>(2)</sup>، حيث أنه في العديد من الحالات كانت تلك الظروف السبب المباشر في وقوع البحارة في أخطاء فادحة تمخضت عنها نتائج وخيمة على سلامة الأرواح البشرية و على صحة البيئة البحرية<sup>(3)</sup>. لهذه الاعتبارات نلاحظ أنه عمدت منظمة العمل الدولية إلى إبرام العديد من الإتفاقيات<sup>(4)</sup>، بهدف تنظيم الشؤون الاجتماعية و المهنية لرجال البحر<sup>(5)</sup>، إذ نذكر في هذا السياق على سبيل المثال الإتفاقيات التالية: الإتفاقية رقم 7 لسنة 1920 تتعلق بالسن الأدنى للالتحاق بالعمل البحري؛ الإتفاقية رقم 53 لسنة 1936 تتعلق بتكوين رجال البحر؛ الإتفاقية رقم 73 لسنة 1946 تتعلق بالفحص الطبي لرجال البحر؛ الإتفاقية رقم 92 لسنة 1949 تتعلق بإسكان الطواقم على متن السفن؛ الإتفاقية رقم 68 لسنة 1946 تتعلق بخدمات الإطعام لرجال البحر؛ الإتفاقيتين رقم 55 و رقم 56 لسنة 1936 تتعلقان بالالتزامات الواقعة على عاتق مجهز السفينة في حالة مرض رجل البحر أو تعرضه لحادث؛ الإتفاقية رقم 130 لسنة 1969 تتعلق بالإسعافات الطبية و تعويضات المرض لرجال البحر؛ الإتفاقية رقم 91 لسنة 1949 تتعلق بالعطل المدفوعة الأجر بالنسبة لرجال البحر؛ الإتفاقية رقم 22 لسنة 1936 تتعلق بعقد الالتزام الخاص ببحارة السفن التجارية؛ الإتفاقية رقم 180 لسنة 1996 تتعلق بالفترة الزمنية لعمل رجال البحر<sup>(6)</sup>.

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 154.  
2- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 143 et s.

3- ذكرت الأستاذة « Catherine BATTUT » في هذا الصدد ما يلي:

« Les conditions de vie à bord en tant qu'elles rejaillissent sur l'organisation du travail, les effectifs et la durée du travail, l'état sanitaire des équipages ne sont pas non plus sans lien avec la survenance de l'erreur humaine. La fatigue, le surmenage peuvent altérer le jugement d'un individu compétent et bien formé. Une étude réalisée en 1994 par un institut allemand (Institute of shipping economics and logistics) portant sur 330 accidents survenus entre 1987 et 1991 et concernant 481 navires de commerce a fait ressortir deux facteurs principaux : une charge de travail trop importante pour l'équipage, en particulier au port, et une formation spécialisée insuffisante », Catherine BATTUT, op-cit., pp. 87-88.

4- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 132.

5- Arnaud REGLAT-BOIREAU, op-cit., pp. 58-59.

6- أنظر كل من:

- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », in : Les Cahiers Scientifiques du Transport, N°= 35, France, 1999, pp. 60 et s.

- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 132.

خلص التحقيق بخصوص سلامة السفن الذي قامت به اللجنة الدولية المعنية بالشحن، و الذي نشر في مارس من سنة 2001، إلى أن "الحياة التي يحياها آلاف من البحارة الدوليين في أيامنا هذه في عرض البحر هي حياة عبودية معاصرة و أن مقر عملهم هو سفينة للرقيق". كما قدمت اللجنة عددا من التوصيات التي تتصل أساسا بمسائل البحارة و بأنشطة المراقبة من قبل دول الميناء و هي موجهة إلى الأطراف التالية لاتخاذ إجراءات بشأنها: دول العلم، الدول الساحلية، مجالس الشاحنين، رابطات تصنيف السفن، حكومة الولايات المتحدة، اللجنة الأوروبية، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية، منظمة التغذية و الزراعة، المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض، ناهيك عن منظمات الشحن الدولية و مالكي السفن. كما تم خلال الاجتماع الحادي عشر للدول الأطراف في الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، إبراز المشاكل التي يواجهها البحارة، و لاسيما الخطر المتزايد الناشئ عن هجمات القراصنة، بالإضافة إلى التخلي عن هؤلاء البحارة و تدهور حقوقهم التقليدية. و في هذا الصدد أقر فريق الخبراء المشترك بين المنظمة البحرية الدولية و منظمة العمل الدولية، و المعني بالمطالبات في حالات وفاة البحارة و الأضرار الشخصية التي تلحق بهم و التخلي عنهم، خلال إجتماعه المنعقد في الفترة الزمنية الممتدة من 30 أبريل إلى غاية 4 ماي سنة 2001، مشروع قرار و مبادئ توجيهية بشأن مسؤوليات مالكي السفن فيما يتعلق بالمطالبات التعاقدية للتعويض عن الأضرار الشخصية التي تلحق بالبحارة أو عن وفاتهم، حيث قام الفريق العامل بتقديم هذه النصوص إلى اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بقصد الموافقة عليها و تقديمها إلى جمعية المنظمة لاعتمادها<sup>(1)</sup>.

توصل المجتمع الدولي إلى إبرام صك دولي جديد بالغ في الأهمية في هذا المجال، تمثل في الإتفاقية الدولية المتعلقة بالعمل البحري « **Convention du travail maritime** »، المعتمدة في مدينة "جنيف" السويسرية بتاريخ 23 فيفري سنة 2006<sup>(2)</sup>. فعلى إثر مصادقة الإتحاد الروسي و الفلبين على الإتفاقية الحالية في 20 أوت سنة 2012، دخلت هذه الأخيرة حيز التنفيذ بتاريخ 20 أوت سنة 2013. و لقد عكفت هذه الإتفاقية المبرمة برعاية مشتركة من منظمة العمل الدولية و المنظمة البحرية الدولية، على إرساء أكثر من 68 معيارا من معايير العمل الدولية ذات الصلة بالبحارة و تحديد المسؤوليات الواقعة على عاتقهم و حقوقهم في مسائل العمل و المسائل الإجتماعية في القطاع البحري، حيث تعتبر الإتفاقية الحالية ركيزة أساسية رابعة، جاءت لاستكمال إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الثلاث الرئيسية، المتمثلة في الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، و الإتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر، و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لسنة 1978، فضلا عن الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973. و تستهدف هذه الاتفاقية تهيئة ظروف عمل كريمة لبحارة العالم الذين يفوق عددهم 1,2 مليون بحار و إتاحة ظروف المنافسة النزيهة لمالكي السفن، إذ بعد نفاذها، ستغطي الإتفاقية الجديدة البحارة العاملين في حوالي 70% من سفن النقل البحري

---

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 أكتوبر سنة 2001، ص 12-13.

3- أنظر كل من:

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 66-68.

- Pierre GALLAVARDIN, L'échouement du navire, Mémoire de Master II, Centre de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et de science politique d'Aix-Marseille III, 2007, p. 76.

- BIT : « Rapport du Directeur général sur l'évolution du secteur maritime », Conférence internationale du Travail, 94<sup>ème</sup> session (maritime), Organisation internationale du Travail, Genève, 2006, pp. 1-54.

في العالم. و تحدد الإتفاقية المتطلبات الدنيا لظروف عمل البحارة من جميع وجوها تقريبا، و هي تمثل آلية دولية ناجعة فيما يتعلق بالإمتثال للمعايير و أعمالها، عبر التفتيش الذي تجريه دولة العلم لظروف عمل البحارة و عيشهم و إجازتها.

تتضمن الاتفاقية الراهنة ثلاثة أجزاء مختلفة و لكنها مترابطة فيما بينها، هي: المواد و اللوائح التنظيمية و المدونة، حيث تحدد المواد و اللوائح التنظيمية الحقوق و المبادئ و الإلتزامات الأساسية للدول الأطراف التي تصادق على الإتفاقية، في الوقت ذاته تتضمن المدونة معلومات مستفيضة بخصوص تنفيذ اللوائح التنظيمية. و هي بدورها تتألف من الجزء ألف (المعايير الإلزامية) و الجزء باء (المبادئ التوجيهية غير الإلزامية). و تنتظم اللوائح التنظيمية و المدونة الواردة في الإتفاقية في خمسة مجالات عامة تدرج تحت خمسة عناوين، تشمل مجموعات من الأحكام ذات الصلة بحق أم بمبدأ بعينه، بما في ذلك (أ) الشروط الدنيا الواجب أن تستوفيها البحارة للعمل على متن السفينة؛ (ب) شروط العمل؛ (ج) السكن و مرافق الترفيه و الغذاء و الخدمات المتعلقة بالإطعام؛ (د) الوقاية الصحية و الرعاية الطبية و الرفاه و الحماية الخاصة بالضمان الإجتماعي؛ (هـ) الإمتثال و الأعمال.

تفرض الاتفاقية الخاصة بالعمل البحري على الدول الأطراف بعض الوثائق الإلزامية أيضا، و بناء على ذلك، تطلب طل دولة طرف من السفن التي تتجاوز حمولتها 500 طن إجمالي و تقوم برحلات دولية أن تحمل على متنها شهادة للعمل البحري و إعلانا بالإمتثال للعمل البحري وفق نموذج تنص عليه المدونة و تثابر على تحديثهما. و يرد أدناه بيان لشروط عمل البحارة و ظروف معيشتهم التي ينبغي أن تتحقق منها دولة العلم و توافق عليها قبل إجازة السفينة: العمر الأدنى؛ الشهادة الطبية؛ مؤهلات البحارة؛ الإتفاقات الخاصة بعمالة البحارة؛ إستخدام أي خدمة توظيف أو تعيين خاصة مرخصة أو مجازة؛ ساعات العمل أو الراحة؛ مستويات تطبيق السفينة؛ السكن؛ مرافق الترفيه المتنوية؛ الغذاء و الخدمات المتعلقة بالإطعام؛ الصحة و السلامة و الوقاية من الحوادث؛ الرعاية الطبية على متن السفينة؛ إجراءات الشكاوى على متن السفينة؛ دفع الأجور للبحارة. و لا بد من الإشارة في ختام هذا العنصر إلى أنه أصدرت منظمة العمل الدولية في الآونة الأخيرة كتيبين لمساعدة الدول الأطراف في تنفيذ المسؤوليات الواقعة على عاتقها بموجب إتفاقية العمل البحري لسنة 2006. و يتضمن الكتيب الأول نمودجا للأحكام القانونية المنفذة لهذه الإتفاقية، فُصد منه أن يكون مُعينًا للمشرعين الوطنيين. بينما يغطي الكتيب الثاني مسائل الضمان الإجتماعي للبحارة و هو يورد المعلومات الأساسية الضرورية عن هذه المسألة و معلومات عملية عن تنفيذ الإتفاقية، ناهيك عن نصه على الإرشادات الموجهة لمشغلي السفن عن الرقابة من قبل دولة الميناء التي أصدرتها المنظمة العالمية لمالكي السفن و الغرفة الدولية للنقل البحري<sup>(1)</sup>.

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2013، مرجع سابق، ص 122.  
- أنظر أيضا:

- Pierre GALLAVARDIN, op-cit., pp. 76-77.

- BIT : « Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime de 2006 », Organisation internationale du Travail, Genève, 2009, pp. 1-82.

- BIT : « Rapport final du Groupe de travail ad-hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer », ILO/IMO/WGPS/8/2008/5, Organisation internationale du Travail, Genève, 21-24 juillet 2008, pp. 1-29.

- Catherine CHABAUD, « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ? », Rapport du Conseil économique, social et environnemental, Les éditions des journaux officiels de la république française, France, Juillet 2013, pp. 196-197. [www.lecese.fr](http://www.lecese.fr)

### ثالثاً - أهمية التطبيق الصارم لاتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية:

بهدف محاربة ظاهرة السفن غير المنضبطة، لاسيما السفن المسجلة تحت أعلام المجاملة، فإن إتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 بشأن المعايير الدنيا التي يقتضي الأمر مراعاتها على متن السفن التجارية، المبرمة بتاريخ 29 أكتوبر سنة 1976، قد ألزمت الدول الأطراف فيها بسن قوانين ترسي بموجبها معايير للسلامة في السفن المسجلة على أراضيها، بما في ذلك معايير الكفاءة المهنية و ساعات العمل و تزويد السفن بالطواقم الكافية، تأميناً لسلامة الحياة البشرية على متنها<sup>(1)</sup>. كما تلزمها هذه الإتفاقية باتخاذ التدابير الملائمة للضمان الإجتماعي و توفير ظروف العمل على متن السفن، فضلاً عن إقرار هذه الإتفاقية و بروتوكول سنة 1996 الملحق بها، بأحقية دولة الميناء في مراقبة السفن المتوقفة في موانئها أثناء مسار نشاطها العادي أو لسبب يتعلق بتشغيلها للتحقق من مراعاة تلك السفن للضوابط الواردة في هذه الإتفاقية، بل و يحق لها إتخاذ التدابير الضرورية لتصحيح أي وضع يحدث على ظهر السفينة من شأنه الإخلال بالسلامة و الصحة<sup>(2)</sup>.

1- « Dès sa création, en 1919, l'Organisation internationale du travail s'est efforcée de maîtriser les répercussions « fâcheuses » de la concurrence internationale sur les conditions de travail et de vie des salariés, à travers son œuvre normative. Mais les conventions adoptées par la conférence de l'O.I.T. se heurtent à la souveraineté des États, qui ratifient peu de conventions. Au mieux, les ratifications des conventions concernant les gens de mer portent sur la moitié de la flotte marchande mondiale. En 1976, la 62<sup>ème</sup> conférence maritime s'est donc attachée à élaborer et adopter une convention reprenant de nombreuses prescriptions minimales antérieures en matière de marine marchande. Ces prescriptions s'imposent à l'État du pavillon, s'il ratifie la convention n° 147 : il doit alors édicter une législation nationale suffisante, assurer un contrôle efficace des conditions d'emploi à bord par des inspections, effectuer une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire (art. 2). Il n'y a là que le rôle classique de l'État du pavillon », Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 58-61.

2- انظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 204-205.

- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 61-62.

- Eric LE GENTIL, Pollution par les hydrocarbures en Manche..., op-cit., pp. 217-221.

- Patrick CHAUMETTE, « Chronique de droit maritime social », in : Revue Juridique de l'Ouest, N°= 1, France, 1993, p. 77.

- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 158 et s.

- قالت الأستاذة « Catherine BATTUT » عن هذه الإتفاقية ما يلي:

« La convention n° 147 innove sur deux points essentiels : la référence à d'autres conventions et l'élargissement de la portée du contrôle.

Pour la première fois, une convention de l'OIT non seulement fait référence à d'autres conventions internationales mais y renvoie explicitement. En effet, la ratification de la convention n° 147 est subordonnée à l'adhésion des normes de sécurité établies par l'OMI. Sont ainsi visées par l'article 5 : les conventions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS de 1960 et 1974), sur les lignes de charge (1966), sur la prévention des abordages en mer (1960, 1972). Dans ces conditions, si le pays qui ratifie cette convention n'est pas partie prenante de l'OMI, il prend en même temps, au moment de la ratification, l'engagement de satisfaire aux conventions mentionnées. Cette forme d'interpénétration de conventions internationales qui rend possible l'extension du champ des conventions de l'OMI résulte d'un travail commun OMI/OIT dans lequel étaient représentés les gouvernements, les employeurs et les travailleurs. Il s'agit d'une avancée importante qui permet de lier étroitement les conditions de travail et d'emploi à la sécurité maritime. La convention n° 147 fait aussi référence à quinze autres conventions de l'OIT spécifiques ou non aux gens de mer mais leur étant de toutes façons applicables (...).

## المبحث الثاني

### التوصل إلى إرساء إطار قانوني دولي للمكافحة الميدانية لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات

بغرض الحد من أضرار التلوث المدمرة المترتبة عن الحوادث المهولة التي تتعرض لها ناقلات النفط، كان لزاما على المجتمع الدولي، علاوة عن إرساء تدابير وقائية تلتزم السفن بمراعاتها للحيلولة دون وقوع التلوث البحري، الإهتمام بجانب المكافحة الميدانية للتلوث في حالة وقوعه أو التهديد بوقوعه، من خلال تخويل الدولة الساحلية حق التدخل ضد السفن في أعالي البحار لحماية سواحلها من مخاطر التلوث بالمحروقات (المطلب الأول)، ثم بمراجعة القواعد الدولية التقليدية للمساعدة و الإنقاذ في البحر و الإلتزام بعدم الإضرار بالبيئة البحرية عند تنفيذ عمليات المساعدة (المطلب الثاني). كما كان لحوادث التلوث التي وقعت في سنوات الثمانينات، خاصة كارثة ناقلة النفط « Exxon-Valdez » سنة 1989، الأثر البالغ في دفع المنظمة البحرية الدولية، إلى التأكيد على أهمية التأهب الدائم للدولة الساحلية بهدف مكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول

### تخويل الدولة الساحلية حق التدخل ضد السفن في أعالي البحار لحماية سواحلها من مخاطر التلوث بالمحروقات

بعد وقوع الحادث المأساوي لناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon »، قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية، بتاريخ 18 مارس سنة 1967، أقدم سلاح الطيران البريطاني على قصف هذه السفينة عقب فشل كافة عمليات الإنقاذ الممارسة عليها، بهدف إحراق باقي حمولة المحروقات العالقة في الحطام للتقليل قدر المستطاع من العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن هذه الكارثة<sup>(1)</sup>. لكن هذا التدبير الذي قامت به بريطانيا آنذاك ترتبت عنه مجموعة من ردود الأفعال شديدة اللهجة، حيث وصلت بعض الدول إلى غاية تكييفه بأنه تعديا على سيادة دولة العلم المتمثلة في ليبيريا، علما أن هذه العملية تمت في منطقة

---

*La convention n° 147 innove aussi dans la mesure où son article 4 autorise le contrôle par l'Etat du port. En effet, lorsque l'Etat du port est saisi d'une plainte ou acquiert la preuve que le navire qui fait escale n'est pas conforme aux normes de la convention, il peut non seulement faire un rapport au gouvernement du pays mais aussi « prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé ». Directement inspiré des procédures utilisées en matière de sécurité maritime, cette disposition ne confère pas le droit à l'Etat du port de réaliser des contrôles de façon automatique. Toutefois, il les rend possible en cas de plaintes (par exemple, d'une organisation syndicale...) ou de manquements qui peuvent être constatés lors de contrôles effectués dans le cadre d'autres dispositions internationales (OMI...) ou nationales. De plus, la convention de l'OIT admet le droit pour l'Etat du port de prendre des mesures de coercition à l'égard de tous les navires même ceux n'appartenant pas à un des pays ayant ratifié la convention n° 147. Il est bien évident que ces nouvelles dispositions dépassent la vocation traditionnellement dissuasive et persuasive des conventions internationales et ouvrent la voie une action à la fois plus responsable et éventuellement plus répressive de l'Etat du port. Cependant, la faiblesse du dispositif réside dans l'impossibilité pour l'Etat du port de prendre l'initiative de contrôles dans le domaine social », Catherine BATTUT, op-cit., pp. 98-100.*

1- Guido STARKLE, « Les épaves de navires en haute mer et le droit international. Le cas du Mont-Louis », in : Revue Belge de Droit International, 1984/1985-1, pp. 521-523.



أعالي البحار و خارج حدود المياه الإقليمية للمملكة المتحدة البريطانية، الأمر الذي أثار معه أزمة قانونية على الصعيد الدولي حينئذ<sup>(1)</sup>.

من بين القواعد الأساسية في القانون الدولي، هو كون سلطة الدولة الساحلية في موانئها و مياهها الداخلية و بحرها الإقليمي هي سلطة واسعة، إذ تعتبر هذه القاعدة مماثلة للسيادة التي تمارسها على إقليمها البري، مما يخولها سلطة تقديرية لحظر الدخول إلى موانئها و تنظيم أنشطة السفن الأجنبية. فلا يحدها في هذه الميزة إلا قيد واحد بالنسبة للبحر الإقليمي هو "حق المرور البريء" الذي تستفيد منه السفن الأجنبية وفقا للقانون الدولي العرفي و الاتفاقية. فعليه إذا ما تعرضت سفينة أجنبية لحادث عند إبحارها في البحر الإقليمي التابع لدولة معينة، و ترتب عنه تلوث، فإنه يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ضد هذه السفينة التدابير التي تقتضيها ضرورة مكافحة التلوث البحري، إذ يمكن للدولة الساحلية أن تبرر عملها في مثل هذه الحالة الطارئة، بكون مرور هذه السفينة الأجنبية في بحرها الإقليمي قد فقد طابعه البريء، حيث أصبحت السفينة في حد ذاتها مصدر خطورة على سلامة بيئتها، و أن تدخلها يهدف إلى حماية نفسها و مصالح رعاياها من الأضرار الناتجة عن هذا الحادث. لكن إذا تعرضت سفينة معينة لحادث بحري في أعالي البحار، ثم نتج عن هذا الحادث تسرب لمواد ملوثة، فإن من شأن الخصائص الطبيعية للمياه البحرية، و من شأن هبوب الرياح و توجه التيارات البحرية مع حركة المد و الجزر، أن تؤدي إلى وصول هذا التلوث إلى سواحل كل دولة قريبة من موقع الحادث. فالتساؤل المطروح هو هل في مثل هذه الحالة يحق للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار ضد السفينة المسببة للتلوث؟ و هل يجوز لهذه الدولة المهددة بتلوث ناجم عن حادث بحري وقع فيما وراء بحرها الإقليمي، أن تتخذ بصورة تلقائية التدابير المناسبة ضد السفينة مصدر التلوث للقضاء أو الحد من أضرار هذا التلوث؟ ففي مثل هذه الحالة فإن إقدام الدولة الساحلية على هذا العمل ضد سفينة أجنبية لن يصطدم هذه المرة بحق المرور البريء كما رأينا أعلاه، و إنما بمبدأ حرية الملاحة و بالإختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها، و بمصالح مالك السفينة التي تعرضت للحادث البحري<sup>(2)</sup>.

من أبرز المبادئ الراسخة في القانون الدولي، نجد مبدأ حرية أعالي البحار و منع أي تدخل للدولة الساحلية ضد السفن الأجنبية فيما وراء حدود مياهها الإقليمية<sup>(3)</sup>، مما يدل على أن طرح هذا التساؤل لا يدخل في باب الافتراض، بل يعد إشكالا حقيقيا واجه الدول و رجال القانون عقب وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967<sup>(4)</sup>، إذ سيصبح مبدأ الحرية كأحد الأعمدة الأساسية لقانون البحار التقليدي، موضوع جدل فقهي و قانوني كبير: بالطبع تجسد قاعدة عدم تدخل الدولة الساحلية في أنشطة السفن الأجنبية المبحرة خارج مياهها الإقليمية، إحدى القواعد الأكثر أساسية في إطار قانون

#### 1- أنظر كل من:

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1622.

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 442-444.

- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 344-346.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 188-189.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 229.

3- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 241.

#### 4- أنظر كل من:

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », op-cit., pp. 716-718.

- Laurent LUCCHINI, « A propos de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 736 et s.

- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., pp. 763-767.

- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 330-335.

البحار التقليدي، طبقا لمبادئ حرية أعالي البحار و الإختصاص الخالص لدولة العلم على السفن التابعة لها. غير أنه سيتضح في العقود الزمنية اللاحقة عدم ملائمة المنظور المطلق لهذه القواعد مع التطورات الإقتصادية و التكنولوجية السريعة في ميدان الملاحة البحرية و تداعياتها السلبية على سلامة البيئة، بعدما تأكد بشكل ملموس حجم الخسائر و الأضرار التي تتعرض لها البيئة من جراء الحوادث البحرية، الأمر الذي فرض على المجتمع الدولي ضرورة تجاوز عدد من القواعد القانونية المتقدمة و تمكين الدولة الساحلية من التدخل فيما وراء مياهها الإقليمية للتصدي لمخاطر التلوث التي تهدد بيئتها البحرية. كما أن الإعتراف بهذا الحق للدولة الساحلية يجد تبريره في كون البيئة البحرية تشكل كتلة متجانسة تتواصل أجزاؤها فيما بينها بكل حرية، زيادة على أن التلوث يجهل الحدود القانونية التي تضعها الدول، علما أنه إذا حدث التلوث في أعالي البحار، فإنه لن يتوقف في إلحاق أضراره عند حدود البحر الإقليمي مراعاة للقواعد القانونية، لذلك نقر بأن قيام الدولة الساحلية بتأمين حماية فعالة لسواحلها من العواقب الوخيمة للتلوث، يتطلب توافرها على الوسائل القانونية اللازمة لمكافحة الخطر أينما ظهر<sup>(1)</sup>.

يشار في هذا المقام إلى أنه تعد هذه المسألة، واحدة من الإنشغالات الأساسية المطروحة ضمن أشغال المؤتمر الدولي، المنعقد تحت رعاية المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات في العاصمة البلجيكية "بروكسل" من 10 إلى غاية 29 نوفمبر سنة 1969<sup>(2)</sup>، و الذي أسفر في يومه الأخير عن إبرام صكين دوليين في ميدان التلوث البحري بالمحروقات: يتمثل الصك الأول في الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات الهادفة إلى كفالة تعويض عادل يمنح لفائدة ضحايا التلوث الناجم عن حوادث ناقلات النفط<sup>(3)</sup>. أما الصك الثاني، فيكمن في الإتفاقية موضوع دراستنا في هذه الآونة، أي الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات<sup>(4)</sup>، التي جاءت لتقر بحق تدخل الدولة الساحلية فيما وراء مياهها الإقليمية ضد السفن في الحالات الطارئة، لحماية مصالحها المهددة بخطر التلوث<sup>(5)</sup>. و لا شك أنه يعد الاعتراف لصالح الدولة الساحلية بهذا الحق، من بين الاستثناءات الجوهرية الواردة على ما تقتضيه القواعد العامة لقانون البحار

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 230-238.

« *La catastrophe du Torrey-Canyon en mars 1967, qui a sensibilisé l'opinion publique sur la gravité du problème de la pollution a mis en évidence la nécessité pour l'Etat côtier, afin de lutter contre la pollution, de pouvoir intervenir au-delà de ses eaux territoriales (...). Aussi, première manifestation du souci de la préservation du milieu marin dans le droit de la mer, le droit international s'est développé dans le sens d'une extension du droit d'intervention des Etats côtiers* », Claude DOUAY, op-cit., pp. 244-245.

2- Jean-Pierre QUENEDEC, « Chronique de droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 15, 1969, pp. 747 et s.

3- دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 19 جوان سنة 1975، و صادقت عليها الجمهورية الجزائرية بمقتضى الأمر رقم 17-72، المؤرخ في 7 جوان سنة 1972، ج.ر.ج، العدد 53، الصادر في سنة 1972. (لم ينشر مضمون الإتفاقية في الجريدة الرسمية).

4- دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 6 ماي سنة 1975، و انضمت الجمهورية الجزائرية إليها و إلى بروتوكولها المبرم بمدينة "النن" بتاريخ 2 نوفمبر سنة 1973، بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 11-246، المؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، ج.ر.ج، العدد 45، الصادر في 14 أوت سنة 2011.

5- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 41-42.

- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 27-28.

- Edwige BELLARD, « Aspects généraux liés au droit international », in : L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la Marine nationale, Etudes Marines, N°= 1, Publication du Centre d'études supérieures de la Marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, pp. 74-75.

التقليدي، من حرية أعالي البحار و خضوع السفينة لقانون دولة العلم عندما تبحر في مثل هذه الأرجاء البحرية<sup>(1)</sup>. لكن خشية منهم من تأثير التدابير الاستثنائية المتخذة من قبل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفينة الأجنبية مصدر التلوث، على كل من مبدأ حرية أعالي البحار و مصالح دول العلم، حرص واضعي الإتفاقية الراهنة على تأكيد التوازن الدقيق الذي يتعين المحافظة عليه، بين الإقرار لصالح الدولة الساحلية بحق التدخل في أعالي البحار أثناء الحوادث البحرية التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى تلوث بالمحروقات، و بين مبدأ حرية أعالي البحار<sup>(2)</sup>، عن طريق تقييد هذا الحق بمجموعة من الضوابط، التي إرثينا الخوض فيها من خلال دراستنا للعناصر الأساسية التالية:

## الفرع الأول

### شروط تطبيق الدولة الساحلية لحق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات

أفصحت هذه الإتفاقية عن نطاق سريان أحكامها، من خلال الشروط الموضوعية و الشكلية التي تلتزم الدولة الساحلية بمراعاتها عند إقدامها على ممارسة حق التدخل في أعالي البحار للتصدي لمخاطر التلوث بالمحروقات.

#### أولاً- الشروط الموضوعية اللازمة لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات:

يرتبط حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار للتصدي لخطر التلوث الذي يهددها، بمواجهة هذه الدولة لحادث بحري، و هذا الحادث ينبغي أن تتورط فيه سفينة خاصة، مما يترتب عنه سواء وقوع تلوث بالمحروقات أو وجود تهديد بوقوعه.

#### أ- يجب أن تكون الدولة الساحلية أمام حادث بحري:

لتنتمكن الدولة الساحلية من تفعيل أحكام الإتفاقية الراهنة، ينبغي أن تكون هذه الأخيرة أمام حادث بحري « **Accident de mer** »<sup>(3)</sup>، الأمر الذي يتبين معه جليا بأن التلوث العمدي المترتب عن

---

1- Donat PHARAND, op-cit., p. 447.

« *La reconnaissance de ce droit d'intervention est exorbitante du droit commun à la fois par l'exception qu'elle représente aux règles classiques de liberté de la haute mer et de la loi du pavillon et par l'étendue des pouvoirs conférés à l'intervenant. Pourtant, elle ne semble pas avoir posé de problème de conscience aux négociateurs, si l'on en juge par la facilité avec laquelle l'accord s'est réalisé au sein de la Conférence de Bruxelles (...). L'optique essentiellement pratique adoptée par les négociateurs les a ainsi détournés de la recherche d'un fondement théorique à ce droit. Certains auteurs ont estimé qu'un tel droit existait déjà en dehors de la reconnaissance opérée par la Convention. On peut également penser qu'il est l'expression de la légitime défense, de l'autoprotection ou de l'état de nécessité* », Laurent LUCCHINI, « A propos de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 736-737.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 490.

3- أنظر كل من:

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 131-134.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 189.

- Donat PHARAND, op-cit., p. 447.

- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : Revue Belge de Droit International, 1975-1, pp. 92-93.

التشغيل الإعتيادي للسفن، غير مندرج ضمن نطاق تطبيق قواعد هذه الإتفاقية<sup>(1)</sup>. و بمقتضى نص المادة 2/فقرة 1 من الإتفاقية الحالية، يقصد بالحادث البحري: "تصادم سفن أو جنوحها أو أي حادث ملاحى آخر، أو أي حادث يقع على ظهر سفينة أو خارجها، ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي لسفينة أو بضاعة". يستفاد من ذلك أنه في حالة تعرض سفينة معينة لحادث بحري، يحق للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار لغاية التصدي لخطر التلوث، إلا أن هذه الإتفاقية لم تفصح عن مكان الحادث البحري المسبب للتلوث، الأمر الذي يدل على أنه يجوز ممارسة حق التدخل مهما كانت المنطقة البحرية التي وقع فيها الحادث، إذ كما يتبين من خلال أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، فإنه يحق للدولة الساحلية الاضطلاع بالتدابير الضرورية ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، حتى في حالة وقوع الحادث في المياه الإقليمية لدولة ساحلية أخرى، ذلك لأن من شأن التيارات البحرية القوية، أن تدفع إلى المياه الدولية بحطام السفينة التي تعرضت لحادث بحري في المياه الإقليمية لدولة معينة<sup>(2)</sup>. و لقد واجهت الدولة الفرنسية ما يشابه الحالة المشار إليها أعلاه، إذ يتعلق الأمر في هذا السياق بناقلة النفط اليونانية « Cavo-Cambanos » التي تعرضت لحادث على مستوى ميناء "برشلونة" في ربيع سنة 1981، ثم قامت السلطات الإسبانية بإبعاد حطامها من الميناء صوب عرض البحر، حيث أفضت التيارات البحرية القوية التي كان هذا الحطام عرضة لها لمدة زمنية قدرت بثلاثة أشهر إلى الإلقاء به في أعالي البحار، مُشكلاً بذلك قبلة موقوتة للتلوث تهدد سلامة و مصالح الدول الساحلية القريبة من موقعه، السبب الذي دفع بالحكومة الفرنسية في شهر جويلية من سنة 1981، إلى تطبيق أحكام الإتفاقية موضوع دراستنا في هذه الساعة، بإقدامها على تفجير ذلك الحطام الذي غرق عقب تنفيذ هذه العملية تحت عمق حوالي 2500 متر<sup>(3)</sup>.

أثناء المناقشات التي دارت في إطار اللجنة الأولى لمؤتمر بروكسل لسنة 1969<sup>(4)</sup>، طرح تساؤل لمعرفة ما مدى إمكانية تطبيق القواعد المتعلقة بحق التدخل أيضا في المياه الإقليمية لدولة ساحلية معينة<sup>(5)</sup>، غير أنه أعرب الوفد الممثل للمملكة المتحدة البريطانية، عن تخوفه من تعسف الدولة الساحلية في توظيف سيادتها على بحرها الإقليمي، و عدم مراعاتها لضوابط تطبيق هذا الحق تماشيا مع التعريفات التي نصت عليها الإتفاقية في هذه المسألة، ذلك ما أدى بالمؤتمر في نهاية المطاف إلى الإقرار بأن حق التدخل يكون فقط في أعالي البحار، و لا ينبغي ممارسته على مستوى المياه الإقليمية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية طبقا لاتفاقية "جنيف" للبحر الإقليمي لسنة 1958<sup>(6)</sup>.

#### ب- يجب أن يصدر خطر التلوث الذي تواجهه الدولة الساحلية عن سفينة خاصة:

لا يمكن للدولة الساحلية تفعيل أحكام الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، إلا إذا كان الحادث البحري قد

1- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 749.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 241.

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 750.

- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., p. 95.

- Donat PHARAND, op-cit., p. 447.

- Louis BALMOND, « L'épave du navire », op-cit., p. 90.

3- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1623.

4- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 344.

5- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 194.

6- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 750.

تورطت فيه سفينة خاصة<sup>(1)</sup>، لأنه طبقا للمادة 1/ فقرة 2 من هذه الاتفاقية: "لا يجوز إتخاذ أية إجراءات بموجب الاتفاقية الحالية ضد سفينة حربية أو أية سفينة أخرى تملكها أو تشغلها دولة ما و تستعملها، في الوقت الراهن، في الخدمات الحكومية غير التجارية". أما بالنسبة للسفن الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية الحالية، فنذكر بأنها تسري على مختلف أنواع السفن و ليس فقط على صنف معين مثل السفن الصهرجية، و بغض النظر عن حجم السفينة المعنية<sup>(2)</sup>، ذلك لأن أحكامها تستهدف كل عمارة بحرية مهما كان نوعها و أية منشأة عائمة، باستثناء التجهيزات و المرافق الأخرى المستعملة في تنفيذ عمليات الاستكشاف و الاستغلال الخاصة بموارد قيعان البحار و المحيطات و طبقاتها التحتية<sup>(3)</sup>. غير أنه لم توضح هذه الاتفاقية ما إذا كان حق التدخل يطبق إزاء جميع السفن دون تمييز، بما في ذلك السفن التي لا تحمل جنسية الدول الأطراف، أم يطبق فقط على السفن التابعة للدول الأطراف فيها. لكن الرأي الراجح يعتبر أن حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار يهم جل السفن مهما كان علمها<sup>(4)</sup>، أي سواء كانت سفنا تابعة لدول أطراف في الاتفاقية أم لا<sup>(5)</sup>، و هو في الواقع استثناء يرد على القاعدة القانونية الدولية المعروفة بـ «*Res inter alios acta*»<sup>(6)</sup>، حيث يبرر جانب من الفقه دواعي و أسباب الاعتراف لصالح الدولة الساحلية بهذه الميزة الهامة، التي تسمح لها بالتدخل في أعالي البحار ضد كافة السفن مهما كانت الجنسية التي تحملها، في حق هذه الأخيرة في تأمين الوقاية الفعالة لسواحلها و المصالح ذات الصلة من التبعات المدمرة للتلوث المترتب عن حوادث الملاحة البحرية، و في حقها في الحماية الذاتية «*Le droit d'auto-protection*»<sup>(7)</sup>.

ج- يجب أن يترتب عن الحادث البحري الذي تواجهه الدولة الساحلية سواء وقوع تلوث بالمحروقات أو وجود تهديدا بوقوعه:

لا يجوز للدولة الساحلية التدخل فيما وراء مياهها الإقليمية للتصدي لمخاطر التلوث التي تهددها، إلا إذا تعلق الأمر بحادث بحري أسفر أو من شأنه أن يسفر عن حدوث تلوث بالمحروقات و ليس بالمواد

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 491.

2- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 749-750.

3- المادة 2/ فقرة 2 من الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969.

4- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 242.

5- Claude DOUAY, op-cit., p. 245.

6- « *La Convention de Bruxelles de 1969 s'applique à l'égard de tout navire, quelle que soit sa nationalité. En principe, une telle dérogation au droit de la mer traditionnel ne saurait toucher les navires battant pavillon d'un Etat qui ne serait pas partie à la Convention, tout comme un Etat non contractant ne pourrait invoquer la Convention pour prendre des mesures à l'encontre d'un Etat étranger. Res inter alios acta... En fait cependant, plusieurs Etats ont déjà agi ou légiféré unilatéralement dans ce domaine et il semble que le droit de l'Etat riverain de se protéger contre une menace grave et imminente de pollution soit en voie d'être tacitement admis par la communauté internationale* », Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., pp. 94-95.

7- أنظر كل من:

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 749.

- Laurent LUCCHINI, « A propos de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 738-747.

- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1622.

- Guido STARKLE, op-cit., p. 522.

- Jacqueline BENDEDDOUCHE, La prévention de la pollution accidentelle des milieux marins : « Etude de la Résolution de l'Institut de Droit international de 1969 », Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme des études supérieures (D.E.S.) de Droit Public, Faculté de droit et des sciences économiques, Université d'Alger, Septembre 1971, pp. 2 et s.

الكيميائية أو بأية مواد ملوثة أخرى، حيث يقصد بالمحروقات بمقتضى نص المادة 2/ فقرة 3 من الاتفاقية الراهنة: "النفط الخام، زيت الوقود، زيت الديزل و زيت التشحيم". لكن بالنظر إلى الزيادة المعتبرة التي شهدتها العالم في مجال نقل المواد الخطيرة بطريق البحر في بداية السبعينات، و التخوف الكبير من العواقب الوخيمة المترتبة عن تسرب هذه المواد إلى البيئة البحرية نتيجة للحوادث البحرية، عمد المجتمع الدولي عبر المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات، إلى تمديد نطاق المواد الملوثة الخاضعة لتطبيق أحكام هذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>، من خلال إبرام بروتوكول إضافي بتاريخ 2 نوفمبر سنة 1973<sup>(2)</sup>، يخول للدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بمواد أخرى غير المحروقات « **Les substances autres que les hydrocarbures** »<sup>(3)</sup>. و طبقا لنص المادة 1/ فقرة 2 من هذا البروتوكول، يقصد بالمواد الأخرى غير المحروقات، المواد المدرجة ضمن القائمة التي ستتکفل في وقت لاحق هيئة مختصة تابعة للمنظمة البحرية الإستشارية للحكومات بوضعها، ثم تفرق بالبروتوكول الحالي، فضلا عن المواد الأخرى التي من شأنها أن تعرض الصحة البشرية للمخاطر، أو تضر بالموارد الحية و الحياة البحرية، أو تمس بالمرافق الإستجمامية، أو تتسبب في عرقلة الاستخدامات المشروعة الأخرى للبحر<sup>(4)</sup>.

نصت المادة 1/ فقرة 1 من هذه الاتفاقية على ما يلي: "يجوز للدول الأطراف في الاتفاقية الحالية أن تتخذ في أعالي البحار ما تراه ضروريا من تدابير لمنع أو تخفيف أو القضاء عن المخاطر الجسيمة المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة، و الناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالمحروقات، و ذلك في أعقاب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بهذه الحادثة، و التي من شأنها أن تسفر عن نتائج بالغة الضرر". نستنتج من هذه المادة أنه تربط الاتفاقية ممارسة الدولة الساحلية لحق التدخل في أعالي البحار في حالة الحادث الذي يؤدي أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات، بوجود تلوث أو تهديد بالتلوث « **Une pollution ou une menace de pollution** »<sup>(5)</sup>. بعبارة أخرى فإن إقدام الدولة الساحلية على ممارسة هذا الحق متوقف على وقوع تلوث أو على الأقل احتمال وقوع مثل هذا التلوث. كما أضافت هذه الاتفاقية شرطا آخر تقيد من خلاله حق الدولة الساحلية في التدخل فيما وراء مياهها الإقليمية للتصدي لمخاطر التلوث التي تهددها، يتمثل في إلزامية أن يشكل هذا التلوث مخاطر جسيمة و وشيكة « **Des dangers graves et imminents** » على سواحل الدولة المعنية و المصالح المرتبطة بها، مما يدل على أن وجود حالة تلوث أو تهديد بالتلوث غير كافية لوحدها طبقا لهذه الاتفاقية من أجل ممارسة حق التدخل في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري معين، بل يجب أيضا أن يتسم هذا التلوث بخطورة مزدوجة جسيمة و وشيكة<sup>(6)</sup>. و يشار إلى أن جسامه خطر التلوث تقاس، بطبيعة الحال، ليس فقط بالنظر إلى كمية المحروقات المتسربة أو التي يحتمل تسربها إلى المياه البحرية، و لكن تقاس أيضا إنطلاقا من المصالح الحيوية التي تسعى الدولة الساحلية إلى تأمين الحماية الناجعة لها و المحافظة عليها<sup>(7)</sup>. فعلى هذا الأساس أوردت المادة 2/ فقرة 4

1- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1623.

2- دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 30 مارس سنة 1983.

3- المادة 1/ فقرة 1 من هذا البروتوكول.

4- أسكندري أحمد، مرجع سابق، ص 198-199.

5- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., p. 93.

6- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 246.

- Claude DOUAY, op-cit., pp. 245-246.

7- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 751.

من الإتفاقية ما سمته بالمصالح ذات الصلة « **Les intérêts connexes** »، و عرفت بأنها مصالح الدولة الساحلية المتضررة أو المهددة بصورة مباشرة بالحادثة البحرية مثل الأنشطة البحرية على السواحل أو الموانئ أو مصبات الأنهار، بما في ذلك أنشطة مصايد الأسماك، و التي تشكل وسيلة رئيسية من وسائل كسب الرزق بالنسبة للأشخاص المعنيين. كما تندرج ضمن نطاق المصالح ذات الصلة، المرافق السياحية المتواجدة على مستوى المنطقة المعنية، ناهيك عن صحة سكان السواحل و رفاهية المنطقة المعنية، بما في ذلك المحافظة على الموارد البحرية الحية و حياة النباتات و الحيوانات<sup>(1)</sup>.

أما فيما يتعلق بخطر التلوث الذي يكون وقوعه وشيكا، فقد تركت المادة الأولى من هذه الإتفاقية مهمة تقديره للدول المعنية التي يتعين عليها أن تستند في ذلك بصورة كبيرة على الجانب الواقعي، فضلا عن ضرورة أخذ تلك الدولة بعين الاعتبار، أثناء تقييمها لخطر وشيك الوقوع، مجموعة من العناصر المتعلقة بالحدث البحري الذي تكون بصدد مواجهته، مثل المعارف العلمية بخصوص المنطقة البحرية المعنية، و التأثير الممكن و المحتمل للرياح و التيارات البحرية المسيطرة على المنطقة البحرية التي وقع فيها الحادث، دون صرف النظر عن التداعيات المحتملة للبقعة النفطية و الأحوال الجوية السائدة في تلك الآونة<sup>(2)</sup>. و لابد من التذكير أنه لم تضع الإتفاقية الحالية أية حدود جغرافية فيما يتعلق بالمنطقة البحرية الواقعة في أعالي البحار و التي ينبغي على الدولة الساحلية ممارسة حق التدخل على مستواها، إلا أنها فتحت المجال للدول الأكثر عرضة للخطر أو الدول المهددة بكثرة بخطر مباشر لتقدير المنطقة التي يقتضي التدخل فيها. كما لم تنفي هذه الإتفاقية من جهة أخرى إمكانية التدخل المشترك لدولتين أو أكثر من الدول الساحلية التي تكون مهددة بتلوث مياهها<sup>(3)</sup>. و يذكر أن الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، أكدت على حق الدولة الساحلية في إتخاذ تدابير فيما وراء مياهها الإقليمية لتفادي التلوث الناجم عن الحوادث البحرية<sup>(4)</sup>، ففضت بموجب المادة 221/فقرة 1 منها بأنه: "ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون الدولي العرفي منه و الإتفاقي، في أن تتخذ و تنفذ خارج بحرهما الإقليمي تدابير تتناسب و الضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى". لكن يتضح جليا من هذه المادة، أن الإتفاقية العامة لقانون البحار، ألغت شرط "خطر التلوث الجسيم و الوشيك" الذي كانت تشترطه الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969، لتطبيق أحكامها على الحوادث البحرية. فقد أثبتت التجربة العملية أنه في الكثير من الأحيان ما يلعب هذا الشرط دور المعيق، و يحول دون التدخل المبكر للدولة الساحلية ضد سفينة تعرضت لمشكلة معينة من شأنها إلحاق أضرار تلوث وخيمة لسواحلها و المصالح ذات الصلة، بسبب الصعوبات الجمة التي تواجهها هذه الأخيرة أثناء تقييمها لمدى توافر كافة متطلبات هذا الشرط و التي تتعذر المعرفة الجيدة لها، الأمر الذي قامت الإتفاقية الجديدة لقانون البحار باستدراكه، إذ سمحت للدولة الساحلية، عقب إلزاحتها لهذا الشرط، باتخاذ و تنفيذ تدابير خارج بحرهما الإقليمي في فترة زمنية وجيزة بالمقارنة مع التدابير المتخذة في ضوء الإتفاقية السابقة<sup>(5)</sup>.

1- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., p. 93.

2- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 751.

3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 194.

4- Philippe VINCENT, op-cit., p. 189.

5- انظر كل من:

- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., pp. 765-766.

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 443.

- Laurent LUCCHINI, « A propos de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 737-738.

جدير بالملاحظة أنه صاغت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، نفس التعريف المعتمد من طرف الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969، بالنسبة للحدث البحري، ذلك ما أفصحت عنه الفقرة 2 من المادة 221 المشار إليها أعلاه. زيادة عن هذه المسألة، يتضح جليا توافق هاتين الإتفاقيتين على الشرط الثاني، المتمثل في ضرورة أن يسفر التلوث أو التهديد بالتلوث عن تبعات بالغة الضرر « **Des conséquences dommageables très importantes** » تصيب سواحل الدولة و المصالح المرتبطة بها، حيث يرى الأستاذ "محمد البزاز" أن هذا الشرط، يقيد حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار ضد السفينة مصدر التلوث، و يقيم توازنا غير متكافئ يخدم مصالح دولة العلم، فضلا على أن التقدير المسبق لحجم الأضرار مسألة صعبة و أن التكهّن بالآثار السلبية للتلوث على سواحل الدولة و المصالح المرتبطة بها يتوقف على عناصر عديدة لا يمكن حصرها<sup>(1)</sup>.

**ثانيا - الشروط الشكلية اللازمة لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات:**

لتمكن الدولة الساحلية من التدخل في أعالي البحار لمجابهة خطر التلوث الذي يهددها، يقتضي الأمر علاوة عن مراعاتها للشروط الموضوعية التي تطرقنا إليها سابقا، أن تتقيد بعدد من الشروط الشكلية المتمثلة أساسا في ضرورة تشاورها في وقت مسبق مع الأطراف المعنية بالحدث البحري، بالإضافة إلى إلزامية إبلاغها للأشخاص المعنيين بالتدابير التي تسعى إلى إتخاذها.

**أ - يجب أن تقوم الدولة الساحلية بالتشاور المسبق مع الأطراف المعنية بالحدث البحري:**

طبقا للمادة 3- (أ) من الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969، تلتزم الدولة الساحلية، قبل الاضطلاع بأية تدابير طبقا للمادة الأولى المذكورة أعلاه، بالتشاور مع غيرها من الدول المتأثرة بالحدث البحري و لاسيما دولة أو دول العلم<sup>(2)</sup>. بعبارة أخرى، قبل شروع الدولة الساحلية المتدخلة فيما وراء مياهها الإقليمية باتخاذ تدابير ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري، فإنه ينبغي عليها إجراء مشاورات مع الدول الأخرى المعنية بالحدث، مثل الدول القريبة من موقع الحادث أو التي قد تتأثر من جراء هذا الحادث أو من جراء تدخل الدولة الساحلية على السفينة المتسببة في التلوث<sup>(3)</sup>، كذلك يتعين أن يشمل إجراء المشاورات دولة العلم<sup>(4)</sup>، باعتبارها صاحبة جنسية السفينة المنكوبة في أعالي البحار، لإعلامها و معرفة رأيها بشأن التدخل<sup>(5)</sup>. و لقد سمحت الاتفاقية بموجب المادة 3- (ج) منها، قبل قيام الدولة الساحلية باتخاذ أية تدابير ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، بأن تعتمد هذه الأخيرة إلى التشاور مع خبراء مستقلين يختارون من قائمة تحتفظ بها المنظمة البحرية الدولية<sup>(6)</sup>، حيث توضع هذه القائمة و تستكمل تحت إشراف المنظمة التي تصدر اللوائح اللازمة و المناسبة المتعلقة بها، بما في ذلك تحديد المؤهلات المطلوبة في هؤلاء الخبراء. بيد أنه يجوز للدول الأعضاء في الهيئة الدولية المذكورة أعلاه و الأطراف في الاتفاقية الحالية ترشيح خبراء لإدراجهم في القائمة، إذ تتكفل الدول التي تستعين بهم بدفع رواتبهم على أساس ما قدموه إليها من خدمات<sup>(7)</sup>.

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 248.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 492.

3- Claude DOUAY, op-cit., p. 246.

4- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 226-227.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 254.

6- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 753.

7- المادة 4 من الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969.



نستنتج من ذلك أنه على عكس المشاورات التي تجريها الدولة الساحلية المعنية بالتدخل مع غيرها من الدول المتأثرة بالحادث البحري، التي تعد خطوة إلزامية قبل إتخاذها لأية تدابير ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، فإن المشاورات التي تجريها مع الخبراء المستقلين تعتبر خطوة إختيارية بالنسبة لهذه الدولة<sup>(1)</sup>، حيث يمكن وصفها على أنها صلاحية منحت لفائدة الدولة الساحلية و هي ليست مجبرة على الانصياع لمضمونها، مما يدل على أن المشاورات التي قد تقوم بها الدولة المتدخلة مع هؤلاء الخبراء، هي مجرد خيار مفتوح في وجه الدولة الساحلية، للإستفادة من خبرتهم و تجربتهم في مجال مكافحة حوادث التلوث البحري<sup>(2)</sup>. لكن مع ذلك أجازت الإتفاقية الحالية للدولة الساحلية، في الحالات العاجلة جداً التي تتطلب تدابير فورية، بأن تتخذ الإجراءات التي تفرضها الحالة العاجلة بدون إشعار أو تشاور مسبقين، فضلاً عن إمكانية تخليها بصورة نهائية عما بدأت من مشاورات في وقت سابق<sup>(3)</sup>. فلا ريب أن الدولة الساحلية المهددة بخطر التلوث، هي الوحيدة صاحبة الإختصاص في تقدير درجة إستعجالية التدابير التي ينبغي إتخاذها، زيادة على أنها الوحيدة الأكثر أهلية لتقدير وشاكة المخاطر التي تهدد سواحلها و المصالح ذات الصلة، إلا أنه نلاحظ وجود تناقض واضح فيما يتعلق بشروط تنفيذ حق التدخل في أعالي البحار، بين إشتراط وشاكة الخطر، و ترك الفرصة للدولة الساحلية لإثارة الإستعجال بهدف التدخل دون إجراء مشاورات مسبقة، مما يعني أنه يمكن لهذه الدولة الإستناد على هذا المبرر للتوصل من الإلتزام باستقاء مجموعة من الآراء بصفة مسبقة، عند إتخاذها لتدابير ضد سفينة تسببت في التلوث في أعالي البحار<sup>(4)</sup>.

#### ب- يجب أن تقوم الدولة الساحلية بإبلاغ الأشخاص المعنيين بالتدابير التي تسعى إلى إتخاذها:

طبقاً لنص المادة 3- (ب) من الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، تقوم الدولة الساحلية بدون تأخير بتبليغ الإجراءات المقترحة بشأن عملية تدخلها فيما وراء مياهها الإقليمية ضد سفينة تهدد سواحلها و المصالح ذات الصلة بالتلوث، إلى الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين المعروفين لديها، أو الذين علمت أثناء مشاوراتها بأن لديهم مصالح من المتوقع أن تتأثر من جراء التدابير التي تسعى إلى إتخاذها، و أن تراعي أية آراء قد يقدمها هؤلاء الأشخاص لها<sup>(5)</sup>. و لعل من أمثلة الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين، المعنيين بالتدابير المتخذة من طرف الدولة الساحلية ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، نذكر ما يلي: مالك السفينة، مالك البضاعة، مجهز السفينة، مستأجر السفينة، الشاحن، ناهيك عن الجهة المؤمنة

1- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 753.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 255.

3- المادة 3- (د) من الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 255.

« L'Etat menacé sera évidemment seul compétent pour apprécier le degré d'urgence des mesures à prendre, de même qu'il est seul qualifié pour juger de l'imminence des dangers menaçant ses intérêts. Dès lors, comme il a déjà été remarqué, il y a une contradiction apparente, au niveau des conditions de mise en œuvre du droit d'intervention, entre l'exigence de dangers imminents et la possibilité laissée à l'Etat riverain d'invoquer l'urgence pour intervenir sans consultations préalables. Par ce biais, il serait sans doute possible à un gouvernement de se soustraire à l'obligation de recueillir certains avis préalablement à l'exercice du droit d'intervention. Cependant, même en pareil cas, l'Etat riverain ne peut adopter unilatéralement des mesures de protection qu'en se conformant aux modalités déterminées par la Convention », Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 753.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 102-103.

للسفينة المستهدفة بالتدخل<sup>(1)</sup>. بيد أن الدولة الساحلية الساعية إلى التدخل في أعالي البحار للتصدي لمخاطر التلوث الذي يهدد سواحلها و المصالح ذات الصلة، ليست ملزمة بالأراء التي يدلي بها هؤلاء الأشخاص و لا تؤثر على حقها في تنفيذ عملية التدخل<sup>(2)</sup>.

يشار إلى أنه ينبغي على الدولة الساحلية أن تبذل، قبل الاضطلاع بهذه التدابير و أثناء تنفيذها، كل ما في مقدورها من أجل الحيلولة دون تعريض الحياة البشرية لأي خطر، و لتقديم أية مساعدة قد يحتاج إليها الأفراد المكروبيين، علاوة على تسهيل إعادة طواقم السفن إلى أوطانهم في الأحوال المناسبة و عدم خلق أية عراقيل فيما يتعلق بهذه المسألة<sup>(3)</sup>. زيادة عن ذلك، يتعين على الدولة الساحلية القيام بتبليغ الإجراءات المتخذة تطبيقاً لنص المادة الأولى من الإتفاقية الحالية، بدون تأخير، إلى الدول المعنية و إلى الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين المعنيين و المعروفين لديها، فضلاً عن الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية<sup>(4)</sup>، إذ يتيح هذا الإجراء للدولة الساحلية إمكانية تبرير الأعمال المتخذة من طرفها، إضافة إلى أنه يسمح لغيرها من الدول المعنية، بالتحقق من أن الدولة الساحلية قد مارست حق التدخل في أعالي البحار ضمن الحدود و طبق الأشكال التي يفرضها القانون الدولي<sup>(5)</sup>.

## الفرع الثاني

### كيفية ممارسة الدولة الساحلية لحق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات

من أبرز المسائل التي ينبغي إبداء الملاحظة حولها، فيما يتعلق بالإتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969، أنها لم تفصح في أحكامها صراحة، عن طبيعة التدابير التي يتعين على الدولة الساحلية التقيد بها أثناء ممارستها لحق التدخل في أعالي البحار ضد السفينة المتسببة في التلوث<sup>(6)</sup>، الأمر الذي يدل على أنها منحت كامل الحرية لهذه الأخيرة، لاختيار الإجراءات التي تراها مناسبة للتصدي لحادث التلوث الذي تواجهه<sup>(7)</sup>، إذ سبق لنا الذكر في هذا الصدد، أنه بمقتضى نص المادة 1/1 من هذه الإتفاقية، يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ فيما وراء مياهها الإقليمية "ما تراه ضروريا من تدابير" لمنع أو تخفيف أو القضاء عن المخاطر الجسيمة المحدقة بسواحلها أو بالمصالح ذات الصلة، و الناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالمحروقات، و ذلك عقب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بهذه الحادثة، و التي من شأنها أن تسفر عن نتائج بالغة الضرر. فعلى هذا الأساس يتضح جليا أنه يحق للدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث، أن تتخذ كافة التدابير الإستثنائية التي تراها ضرورية لتوفير الحماية لنفسها من العواقب الوخيمة المترتبة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، حيث يمكن أن تصل درجة هذه التدابير إلى غاية تدمير السفينة و بضاعتها، في الحالة التي يكون فيها خطر التلوث جسيما<sup>(8)</sup>، تماما مثل ردة الفعل التي صدرت عن المملكة المتحدة البريطانية، في واقعة ناقلة النفط

1- أنظر كل من:

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 752-753.

- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., p. 93.

2- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 752-753.

3- المادة 3- (هـ) من الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969.

4- المادة 3- (و) من نفس الإتفاقية.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 256.

6- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 345-346.

7- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 251.

8- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 753-754.

الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967<sup>(1)</sup>، عندما أقدم سلاح الطيران البريطاني على قصف هذه السفينة في أعالي البحار، بهدف إحراق باقي حمولة المحروقات العالقة في حطامها عقب حادث الجنوح الذي تعرضت له، للتقليل قدر المستطاع من حجم التبعات المدمرة للتلوث الناجم عن هذه الكارثة المهولة<sup>(2)</sup>.

صحيح أن الإتفاقية الحالية، قد منحت للدولة الساحلية كامل الحرية لاختيار الإجراءات التي تراها ضرورية للتصدي لحادث التلوث الذي تواجهه، إلا أنه من الخطأ الاعتقاد أن حق تدخل هذه الأخيرة في أعالي البحار يعد حقاً بدون حدود، حيث حددت الإتفاقية خصائص التدابير الإستثنائية التي تتخذها الدولة الساحلية إزاء السفينة الأجنبية مصدر التلوث<sup>(3)</sup>، مؤكدة في نص المادة 5/ فقرة 1 منها بأنه يقتضي الأمر أن تتناسب هذه التدابير مع الأضرار الفعلية أو المجدقة بها<sup>(4)</sup>. بعبارة أخرى، ينبغي أن تكون التدابير التي تتخذها الدولة الساحلية ضد السفينة المنكوبة في أعالي البحار، متناسبة مع الأضرار التي تعرضت لها سواحلها بصورة فعلية أو التي تهددها<sup>(5)</sup>. ولقد نصت ذات المادة على أنه عند النظر فيما إذا كانت الإجراءات تتناسب مع تلك الأضرار، يتعين مراعاة العناصر التالية: (أ) مدى الأضرار الوشيكة ودرجة احتمال وقوعها في حالة عدم إتخاذ تلك الإجراءات؛ (ب) مدى احتمال فعالية تلك الإجراءات؛ (ج) مدى الأضرار التي قد تنجم عن تلك الإجراءات<sup>(6)</sup>. كما أضافت الإتفاقية الحالية خاصية أخرى، تتمثل في إلزامية عدم تجاوز الإجراءات المتخذة من طرف الدولة الساحلية، حدود ما هو ضروري بصورة معقولة من أجل بلوغ الغاية المحددة في نص المادة الأولى منها، و أن تتوقف بمجرد إدراك ذلك الهدف، فضلاً على أنه من الواجب ألا تتعارض تلك الإجراءات مع حقوق و مصالح دولة العلم أو غيرها من الدول الأخرى أو أي شخص طبيعي أو معنوي<sup>(7)</sup>.

### الفرع الثالث

#### الآثار المترتبة في حالة مخالفة الدولة الساحلية لشروط ممارسة حق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات

بمقتضى نص المادة السادسة من الإتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969، يلتزم أي طرف يقوم باتخاذ إجراءات مخالفة لأحكامها و يتسبب في الإضرار بالآخرين، بدفع تعويض عن الأضرار المترتبة عن الإجراءات التي تتجاوز الحدود الضرورية و المعقولة لبلوغ الغاية الأساسية المذكورة في المادة الأولى المشار إليها أعلاه، بمعنى منع أو تخفيف أو القضاء عن المخاطر الجسيمة المجدقة بالسواحل أو بالمصالح ذات الصلة للدولة الساحلية المتدخلة<sup>(8)</sup>. أما في حالة نشوب نزاع بين الأطراف بشأن ما إذا كانت الإجراءات المتخذة بموجب نص المادة الأولى هي إجراءات مخالفة لأحكام هذه الإتفاقية، و ما إذا كان من الواجب دفع تعويضات بمقتضى نص المادة السادسة، و بشأن قيمة هذه

1- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., p. 94.

2- Claude DOUAY, op-cit., p. 245.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 252.

4- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 103.

5- أنظر كل من:

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 754-755.

- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le pouvoir de police des... », op-cit., p. 94.

6- المادة 5/ فقرة 3 من الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969.

7- المادة 5/ فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

8- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 755-757.

التعويضات، و في حالة تعذر تسوية الأمر عن طريق التفاوض بين الأطراف المعنية أو بين الطرف الذي قام باتخاذ الإجراءات و المطالبين الطبيعيين و الاعتباريين، فإنه من الواجب رفع النزاع، ما لم تتفق الأطراف على خلاف هذه الخطوة، إلى التوفيق، فإن لم يثمر فإلى التحكيم على الشكل المعروض في ملحق الإتفاقية الحالية، إن طلب ذلك طرف ما<sup>(1)</sup>.

## المطلب الثاني

### الإلتزام بعدم الإضرار بالبيئة البحرية عند تنفيذ عمليات المساعدة البحرية

في الواقع لم يتنبه المجتمع الدولي للثغرات الكبيرة التي كانت تعاني منها القواعد التقليدية المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ في البحر، إلا عقب إدراكه للعوامل الرئيسية التي ساهمت في وقوع الكارثة المدمرة لناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978 (الفرع الأول). فانطلاقاً من هذه الحادثة الأساسية، بدأ التفكير الجدي في إلزامية إقرار قواعد دولية جديدة في هذا الميدان، تأخذ في عين الاعتبار الإهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة البحرية من المخاطر الجسيمة للتلوث الناجم عن الملاحة البحرية (الفرع الثاني)، فضلاً عن أنه ظهرت على إثر هذه التجربة ذات التبعات الوخيمة، و عقب وقوع حوادث تلوث أخرى، مشكلة أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد في البحر (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### الإهمال التام لمقتضيات حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث في ضوء القواعد الدولية التقليدية للمساعدة و الإنقاذ في البحر

تعرف المساعدة البحرية، على أنها تلك المعونة التي تقدمها سفينة لسفينة أخرى تحت خطر الهلاك<sup>(2)</sup>. و قديماً كان يتم التمييز بين المساعدة، حيث لا تزال السفينة مهددة بالخطر البحري، و بين الإنقاذ، حيث كان الخطر البحري قد تحقق أثره بإلحاق الضرر بالسفينة، إلا أنه في ظل القوانين المعاصرة لم يعد هناك أدنى تمييز بين الفرضين، ففي كل الأحوال التي تتعرض فيها سفينة لخطر بحري، تلتزم السفن الأخرى بتقديم العون لها متى كان ذلك مستطاعاً<sup>(3)</sup>. كما تجدر الإشارة في هذا المقام إلى أنه

1- المادة 8/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969.

2- عرف المشرع الجزائري المساعدة البحرية في نص المادة 332 من القانون البحري بأنها: "كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في عين الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

3- أنظر كل من:

- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 325.

- Arnaud MONTAS, Yohann ORTIZ DE ZARATE, « La force créatrice de droit du fait de la nature - Le risque de mer, fondement du droit maritime - », in : Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, N°= 4, France, 2010, pp. 2085-2090.

- قال الأستاذ « René RODIERE » في هذه المسألة ما يلي:

« Assistance et sauvetage des navires : C'est le secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de perte. On a pendant longtemps distingué l'assistance et le sauvetage des navires. L'un se serait distingué de l'autre par l'état de fait du navire : le navire assisté aurait été en danger de perte ; le navire sauvé aurait été perdu. Cette distinction conduisait à des difficultés sans fin. Il ne faut plus la faire. Le régime qui sera décrit ci-dessous concerne les navires en danger, que le danger soit consommé ou que son effet destructeur soit imminent ou prochain. Par contre, il ne concerne pas les épaves. L'épave peut être un ancien navire. Ce n'est plus juridiquement un navire », René RODIERE, Droit maritime, huitième édition, Dalloz, Paris, 1979, p. 443.

كانت المساعدة البحرية في الماضي عملاً تطوعياً<sup>(1)</sup>، إذ لم تكن التشريعات تفرض على ربان السفن الالتزام بتقديم المساعدة من بعضهم للبعض الآخر<sup>(2)</sup>. لكن بالنظر إلى أن المساعدة هي في الأساس من الواجبات الأدبية، و أن للربان من يقظة الضمير و روح التضامن ما يدعوهم إلى بذل المساعدة للسفن التي تكون في حالة الخطر، فضلاً عن إثبات التجارب العملية قصور الجزاء الأدبي و تقاعس الكثير من ربان السفن عن تقديم المساعدة مع قدرتهم عليها، الأمر الذي أصبح معه من الضروري جعل المساعدة البحرية إلزاماً قانونياً. فعليه تقرر الالتزام بالمساعدة أول الأمر في حالة التصادم البحري، حيث فرضت التشريعات على ربان كل سفينة تتصادم مع غيرها الالتزام بتقديم مساعدته للسفينة الأخرى. ثم جاءت الاتفاقية الدولية الخاصة بالتصادم البحري لسنة 1910، فأوجبت بمقتضى أحكامها على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يقدم مساعدته للسفينة الأخرى و بحارتها و ركابها بقدر ما يكون ذلك في مقدوره و بدون أن يعرض سفينته أو بحارتها أو ركابها لخطر جدي. غير أنه بدت عقب ذلك الحاجة ملحة إلى جعل المساعدة البحرية إلزاماً قانونياً ليس في حالة التصادم وحدها بل في جميع الحالات، الأمر الذي دفع بالمجتمع الدولي إلى إبرام الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ، المعتمدة في "بروكسل" بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1910، حيث فرضت هذه الأخيرة على ربان كل سفينة تابعة لدولة متعاقدة أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك، ناهيك عن إلزامها الدول المتعاقدة بأن تدخل في تشريعاتها النصوص اللازمة لمعاقبة من يخالف هذا الحكم<sup>(3)</sup>.

يعد الخطر « **Le péril** » العنصر الجوهرى للمساعدة البحرية، فلا يكون هناك مجال لتطبيق أحكام المساعدة البحرية، في الحالة التي تقدم فيها المعونة لمنشأة بحرية غير معرضة للخطر<sup>(4)</sup>. و لا بد من التوضيح أن الخطر المقصود هنا هو خطر الهلاك « **Le danger de perte** »، كأن تكون السفينة مشرفة على الغرق، أو شب حريق مهول فيها، أو كانت جانحة، أو فقد ربانها السيطرة على توجيهها ملاحياً نتيجة سوء الأحوال الجوية<sup>(5)</sup>. و لا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة أن يكون حالاً، بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع. فإذا فقدت السفينة دفتها أو تعطلت محركاتها في عرض البحر، فليس هناك خطر حال، و لكن هذا الخطر محتمل الوقوع، إذ يخشى بعد فترة زمنية من ذلك أن تسوء الأحوال الجوية و يهيج البحر فتتعرض السفينة للتحطم و الهلاك<sup>(6)</sup>. و تتمثل مكافأة المساعدة البحرية « **La rémunération de l'assistance maritime** »، في ذلك المقابل المادي الذي تستحقه السفينة مقدمة المعونة نظير الجهود المبذولة من طرفها من أجل إغاثة سفينة أخرى كانت معرضة لخطر الهلاك في البحر، شريطة أن تسفر تلك الجهود عن نتيجة مفيدة<sup>(7)</sup>.

بالنسبة لإنقاذ الأشخاص الذين يوشكون على الهلاك في البحر، لا يستحق المساعد أية مكافئة باعتبار أن إغاثة الأرواح البشرية من الواجبات الإنسانية المحضة، تطبيقاً للمادة 342 من القانون

1- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 453 et s.

2- René RODIERE, op-cit., pp. 447-448.

3- أنظر كل من:

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 337-338.

- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، 1998، ص 204-205.

4- Théophile MANTEAU, La rémunération de l'assistance maritime au sein de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, Diplôme technique, Ecole d'Administration des Affaires Maritimes (EAAM), France, Octobre 2015, pp. 13-14.

5- هاني دويدار، مرجع سابق، ص 335.

6- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 343.

7- عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 210.

البحري الجزائري، التي قضت بأنه: "لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم". أما فيما يتعلق بالمساعدة المقدمة للأموال الموجودة تحت خطر الهلاك في البحر، فيكافئ مقدمها في هذه الحالة فقط إذا أسفرت أعمال المساعدة عن نتيجة مفيدة « *Un résultat utile* »<sup>(1)</sup>، حيث أشارت في هذه المسألة المادة 336 من القانون البحري الجزائري، إلى ما يلي: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافئة عادلة. و تستحق المكافئة بالنسبة لإنقاذ الحمولة و ثمن الرحلة". بينما لا يخول القانون للمساعد حق الحصول على أية مكافأة من طرف مجهز السفينة المنكوبة، في الحالة التي يفشل فيها في عمله و لم يثمر مجهوده في نهاية المطاف عن إنقاذ السفينة<sup>(2)</sup>، تطبيقاً للقاعدة الشهيرة المعبر عنها باللغة الإنجليزية « *No cure - no pay* »<sup>(3)</sup>، أي في حالة غياب النتيجة المفيدة فلا مجال للحصول على المكافأة<sup>(4)</sup>، إذ أخذ المشرع الجزائري بهذه القاعدة، فأدرجها في المادة 337 من القانون البحري التي تضمنت النص على أنه: "لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى". فالمساعدة البحرية عملية يغلب عليها الطابع الإحتمالي، تقوم بها السفينة على مسؤوليتها، فإذا نجحت في عملها حصلت على مكافأة ضخمة، أما إذا فشلت فلا تحصل على أي شيء. بيد أنه لا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كاملاً، بمعنى من ينجح في إنقاذ البضائع أو ملحقات السفينة دون أن يتوصل إلى إنقاذ السفينة ذاتها يستحق مكافأة عن عمله، لأن النتيجة في هذه الحالة مفيدة جزئياً. أما إذا لم تسفر المساعدة عن نتيجة مفيدة، فإن السفينة مقدمة المعونة لا تستحق أية مكافأة في هذه الحالة، غير أن هذا لا ينفي حقها في المطالبة باسترداد المصاريف التي سوغتها الظروف و الحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقها بسبب محاولتها تقديم المعونة للسفينة المعرضة لخطر الهلاك في البحر<sup>(5)</sup>.

يستفاد من الأحكام السابقة، أن مسألة المساعدة البحرية، كانت منظمة منذ زمن مديد، بموجب الإتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ في البحر لسنة 1910<sup>(6)</sup>، المبرمة قصد تحقيق غايات إنسانية و لضمان سلامة الأموال في البحر<sup>(7)</sup>. و لا شك أن توصل المجتمع الدولي إلى إبرام هذه الإتفاقية، كانت خطوة مهمة بالنظر إلى الغايات الحميدة التي تهدف لتحقيقها، و المتمثلة في إغاثة كل شخص موجود في البحر و يوشك على الهلاك و ضمان سلامة الأموال في البحر، غير أنه في ذات الوقت، يلاحظ عدم مواكبة الإتفاقية الحالية للتطورات التكنولوجية الهائلة التي حصلت في ميدان الملاحة البحرية بصفة عامة، و في مجال تشييد ناقلات النفط و السفن الصهرجية ذات الأحجام العملاقة على وجه الخصوص، و المخاطر الفادحة التي يمكن أن تشكلها هذه السفن على سلامة البيئة البحرية<sup>(8)</sup>، علماً أن المخاطر المترتبة عن حوادث الملاحة البحرية، لم تعد مثل السابق محصورة في الخسائر البشرية أو في الأضرار اللاحقة بالأموال الخاصة بمجهز السفينة المنكوبة أو الشاحن، بل توسع

1- René RODIERE, op-cit., pp. 454-457.

2- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 344-354.

3- « *Pas de résultat, pas de payement* ».

4- أنظر كل من:

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 457-465.

- Martine REMOND-GOUILLOUD, L'exploration pétrolière en mer et le droit : « Droit maritime-Droit de la mer », Editions Technip, Paris, 1970, pp. 116-117.

5- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 345-346.

6- Guy LE BORGNE, La police en mer en deçà des 200 milles : « Doctrine et pratique françaises », Tome XXIV, Bibliothèque de droit maritime, fluvial aérien et spatial, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1986, pp. 214-216.

7- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., pp. 767-768.

8- Marine ESVELIN, op-cit., p. 35 et s.

نطاقها ليشمل المصالح الحيوية للدولة الساحلية، و ما يقتضيه ذلك من ضرورة توفير الحماية لبيئتها البحرية من التبعات المدمرة و العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن السفن<sup>(1)</sup>. كما أنه بعدما كان ريان السفينة المنكوبة في السابق أمام خيار بسيط: إما إنقاذ حطام السفينة و الشحنة أو الترك « **L'abondant** »، فإنه مع التطورات التكنولوجية الكبيرة الحاصلة في ميدان الملاحة البحرية، صار الأمر معقداً في حالة تعرض السفينة لحادث بحري، إذ يتطلب الوضع علاوة عن إنقاذ السفينة و شحناتها، التدخل لحماية البيئة البحرية من آثار التلوث، الأمر الذي يعني أن الجهة المساعدة ستتكدب مصاريف ضخمة من جراء عمليات منع تسرب المواد الملوثة إلى الوسط البحري، أو القيام بضخها في حالة وصولها إلى البحر<sup>(2)</sup>، علماً أن المساعد البحري الذي يفرض عمله إلى تفادي وقوع كارثة بيئية محققة، عقب قيامه مثلاً بقطر ناقلة نفط خارج منطقة بحرية تعرف بطابعها الإيكولوجي الهش، ثم لم يتمكن بعد ذلك من إنقاذ السفينة و لا بضاعتها من خطر الهلاك، أي لم تسفر عملية المساعدة في نهاية المطاف عن نتيجة مفيدة، فإنه في هذه الحالة لا يحق له الحصول على أية مكافأة من طرف مجهز السفينة المعرضة لخطر الهلاك في البحر، طبقاً لأحكام الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ لسنة 1910، أي إعمالاً للقاعدة الشهيرة « **No cure - no pay** »، رغم أنه بذل كل ما في وسعه لإبعاد خطر التلوث عن تلك المنطقة البحرية<sup>(3)</sup>، مما يؤدي حتماً إلى تهرب و عزوف سفن الإنقاذ من تقديم خدماتها لفائدة ناقلات النفط المتعرضة للعطب في البحر، لانعدام فرص نجاح عمليات الإنقاذ، و بسبب عدم حصولها على أي تعويض مقابل التكاليف الضخمة التي تبذلها في سبيل محاولتها إغاثة مثل هذه السفن و مكافحة التلوث البحري<sup>(4)</sup>.

بالإضافة إلى العوامل المستعرضة أعلاه، فعندما تتعرض سفينة لحادث بحري يصاحبه خطر التلوث، فإن تطبيق القواعد التقليدية للمساعدة و الإنقاذ لسنة 1910، ستجعل البيئة البحرية و مصالح الدولة الساحلية المرتبطة بها معرضة لخطر أكيد، في حالة عدم حصول الاتفاق بين الطرفين المعنيين بالمساعدة (مجهز السفينة المنكوبة و المساعد)، فضلاً عن الحالة التي يستغرق فيها هؤلاء الأشخاص وقتاً طويلاً في التوصل لاتفاق بسبب طول المفاوضات بشأن الأجور المترتبة عن عملية الإنقاذ، و هيمنة المصالح الخاصة على هذه المفاوضات و عدم الاكتراث بمصير البيئة البحرية المتضررة من كل تأخير تعرفه تدابير المساعدة<sup>(5)</sup>، حيث أثبتت التجربة العملية أنه من بين العوامل الرئيسية التي ساهمت في وقوع الكارثة المدمرة لناقلة النفط الليبيرية « **Amoco-Cadiz** » سنة 1978، نجد المماطلة الكبيرة التي عرفها

1- Françoise ODIER, « L'assistance maritime : Une institution en quête de reconnaissance », in : Droit de la mer, Etudes dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD, Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Pédone, Monaco, 1992, pp. 65-71.

2- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 270-271.

3- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 71.

4- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., pp. 767 et s.

« **Le mécanisme classique de l'assistance n'incitait pas le sauveteur à lutter contre la pollution : payé par l'armateur, il concentrait tous ses efforts sur le navire, même au risque de provoquer ou d'aggraver la pollution. Le déversement du pétrole à la mer ne l'incitait à agir que pour éviter la perte d'une valeur sur laquelle sa prime serait calculée. Pis, la crainte de voir sa responsabilité engagée l'incitait plutôt à prendre le large. C'est pourquoi à la suite des grandes marées noires des années soixante-dix, le système a été modifié : les Protecting and Indemnity Clubs, assureurs de responsabilité du navire, offrent désormais une couverture spéciale à l'assistant qui, ayant tenté d'éviter la pollution, n'est pas parvenu à sauver le navire** », Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 235.

5- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 272.

الإتفاق بشأن تقديم المساعدة لهذه السفينة، بين قائدها و ريان السفينة القاطرة « Pacific »، بسبب عدم توصلهما إلى أرضية تفاهم حول أجرة الإنقاذ<sup>(1)</sup>. فكل هذه المعطيات البيئية فرضت في الواقع على المجتمع الدولي واجب الأخذ بزمam المبادرة لغاية إقرار وثيقة دولية جديدة في هذه المسألة، تراعي ضرورة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة و تستدرك النقائص الفادحة التي كانت تشوب الإتفاقية السابقة في هذا الجانب<sup>(2)</sup>، حيث تحققت هذه المساعي بصورة فعلية على أرض الواقع عقب توصل الدول، تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، إلى إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية « International Convention on Salvage »، المعتمدة في العاصمة الانجليزية "لندن" بتاريخ 28 أبريل سنة 1989<sup>(3)</sup>.

## الفرع الثاني

### مراعاة الإهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث في ضوء القواعد الدولية الجديدة للمساعدة البحرية

عقب وقوع كارثة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » سنة 1978، تبين للعيان أن الإتفاقية المبرمة سنة 1910 أصبحت متجاوزة<sup>(4)</sup>، إذ بالنظر لارتفاع نسبة حوادث التلوث البحري، ظهرت الحاجة إلى مراجعة تلك القواعد حتى تستجيب للأهداف الجديدة للمجتمع الدولي في حماية البحار من التلوث و الحد ما أمكن من المخاطر التي تهدد بيئة الدولة الساحلية<sup>(5)</sup>. بعبارة أخرى، فقد فرضت هذه المعطيات البيئية على القانون الدولي التدخل أيضا في ميدان يهم العلاقات البحرية الخاصة، لتيسير عملية التصدي لحالات التلوث البحري الطارئ، عن طريق إدراج قواعد دولية جديدة ذات أهداف بيئية، و توفق بين المصالح البحرية الخاصة و الانشغال الدولي بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، حيث حاول المجتمع الدولي إرساء كافة هذه المبادئ ضمن قواعد الإتفاقية المعتمدة سنة 1989<sup>(6)</sup>.

عند قراءة القواعد التي تضمنتها الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، تظهر بصورة واضحة تلك الطفرة النوعية التي حققتها هذه الأخيرة في ميدان الإنقاذ البحري، و الأهمية الخاصة التي أولتها للجانب المتعلق بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن بالمقارنة مع الإتفاقية السابقة، باعتبار أنها عمدت إلى إلزام كل من مالك و ريان السفينة المنكوبة على التعاون مع

---

1- « *Le désastre de l'Amoco-Cadiz est la conséquence directe des conditions dans lesquelles s'opèrent actuellement l'assistance et le sauvetage : les attermolements du capitaine du remorqueur et du commandant de l'Amoco-Cadiz avant de s'accorder sur les conditions du sauvetage ont rendu inévitable là catastrophe. Le cas n'est pas isolé où les « charognards de la mer » attendent comme des vautours qu'il soit presque trop tard pour intervenir au prix fort. Mais cette fois, les conséquences ont été trop graves pour que la communauté internationale n'envisage pas de remédier à une situation qui a choqué l'opinion internationale et pourrait être modifiée sur le plan juridique* », Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., p. 767.

2- OMI : « *État récapitulatif des conventions de l'Organisation...* », op-cit., p. 71.

3- دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 14 جويلية سنة 1996، و إنضمت إليها الجمهورية الجزائرية بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 385-11، المؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، ج.ر.ج.ج، العدد 64، الصادر في 27 نوفمبر سنة 2011.

4- Françoise ODIER, op-cit., p. 66.

5- Guy LE BORGNE, *La police en mer en deçà des 200 milles...*, op-cit., pp. 214-216.

6- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 270-271.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 451 et s.

- Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 191-192.



المساعد لحماية البيئة البحرية من التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة (أولاً)، حيث أقرت الاتفاقية الراهنة، بهدف بلوغ هذه الغاية، بمنح تعويضاً خاصاً لفائدة مقدم المساعدة الذي بذل كل ما في مقدوره من أجل تفادي وقوع التلوث البحري، حتى في حالة عدم تمكنه في نهاية المطاف من إنقاذ السفينة المنكوبة (ثانياً)، ناهيك عن تخويلها للدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث سلطة التدخل لإعطاء توجيهات بخصوص عمليات المساعدة البحرية (ثالثاً).

#### أولاً- إلزام الاتفاقية لكل من مالك و ريان السفينة المنكوبة بالتعاون مع المساعد لحماية البيئة البحرية من التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة:

على عكس القواعد التقليدية الخاصة بالمساعدة و الإنقاذ لسنة 1910، قضت الاتفاقية المبرمة سنة 1989، بضرورة توفير الحماية للبيئة البحرية من العواقب الوخيمة للتلوث الذي يمكن أن يصدر عن السفينة المنكوبة في البحر<sup>(1)</sup>، حيث نستشف ذلك بالرجوع إلى ما ورد في مستهل الاتفاقية الحالية، من أن الدول الأطراف قد عمدت إلى إبرامها إدراكاً منها بأنه من المحبذ التوصل، بالاتفاق، إلى إقرار قواعد دولية موحدة فيما يتعلق بعمليات الإنقاذ، و أن التطورات الكبيرة، و لاسيما الإهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة من مخاطر التلوث، قد أكدت الحاجة إلى مراجعة القواعد الدولية المدرجة في الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ في البحر المبرمة في "بروكسل" بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1910، و إذ تعي الأهمية العظيمة للمساهمة التي يمكن أن تقدمها عمليات الإنقاذ الفعالة و المنفذة في الوقت المناسب في حماية البيئة من مخاطر التلوث، و إقتناعاً منها بالحاجة إلى ضمان توافر حوافز كافية تمنح لفائدة الأشخاص الذين يضطلعون بعمليات الإنقاذ المتعلقة بالسفن و الممتلكات الأخرى التي تكون تحت الخطر في البحر<sup>(2)</sup>. فمن أجل معالجة أوجه القصور الكثيرة و الثغرات الفادحة التي كان يعاني منها النظام الإقليمي السابق للمساعدة و الإنقاذ في البحر، خاصة عندما أهمل تماماً مقتضيات حماية البحار و المحيطات من مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، فرضت هذه الاتفاقية الجديدة على كل من مالك و ريان السفينة المنكوبة واجب التعاون مع الجهة القائمة بالإنقاذ لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة<sup>(4)</sup>، بمعنى يقتضي الأمر طبقاً للاتفاقية الحالية أن تتضافر جهود جميع هؤلاء الأطراف أثناء تقديم المساعدة للسفينة المنكوبة للحيلولة دون الإضرار بالبيئة البحرية<sup>(5)</sup>.

جاء تعريف "الضرر اللاحق بالبيئة" في المادة 1/ فقرة (د) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، على أنه: "ضرر مادي جسيم يلحق بالصحة البشرية أو الحياة أو الموارد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو ما جاورها، و ينجم عن التلوث، أو التلويث، أو الحريق أو الانفجار أو أي حادث رئيسي مماثل". فمن أبرز الملاحظات التي يمكن أن نبديها بخصوص التعريف الذي صاغته هذه الاتفاقية للضرر اللاحق بالبيئة، أنه ليس شاملاً لجميع الأضرار التي قد تترتب بمناسبة تقديم المساعدة لسفينة تتعرض لوضعية حرجة في البحر و تهدد بيئة الدولة الساحلية بالتلوث، باعتباره يستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية الحالية الأضرار المادية التي يمكن تلحق بالأموال و الممتلكات. كما يتضح بصورة جلية من خلال هذا التعريف عدم سريان أحكام هذه الاتفاقية على الأضرار اللاحقة بالبيئة على

1- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 36-37.

2- ديباجة الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

3- Françoise ODIER, op-cit., pp. 65-71.

4- المادة 8/ فقرة 1- ب و فقرة 2- ب من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

5- Marine ESVELIN, op-cit., p. 36.

مستوى أعالي البحار<sup>(1)</sup>. و هذا في الواقع يتناقض مع تعريف نفس الاتفاقية لـ "عملية الإنقاذ" على أنها: "أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت"<sup>(2)</sup>. بيد أن هذا التعريف الأخير يبين التوسع الكبير لنطاق تطبيق الاتفاقية الجديدة المتعلقة بالمساعدة البحرية بالمقارنة مع مجال سريان الاتفاقية السابقة، خاصة فيما يتعلق بوسائل المساعدة التي لم تظل كما في الماضي مقتصرة على السفن، بل تطورت في ظلها لتشمل كل وسيلة لها القدرة على تقديم المساعدة لسفينة تكون تحت الخطر في البحر، مثل آلات الرفع التي تباشر عملها على مستوى البر و الطوافات المخصصة للقيام بعمليات الإنقاذ البحري<sup>(3)</sup>، ناهيك عن الغطاسون الذين يساعدون السفينة التي تتعرض لحادث بحري معين، يتسبب على سبيل المثال في تصدع هيكلها، في تلحيم تلك التشققات للحيلولة دون غرق السفينة المتضررة<sup>(4)</sup>.

في سياق متصل بالتوسع الكبير الذي عرفه نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، بالمقارنة مع سابقتها، نلاحظ أيضا أن المكان الذي يمكن أن تقدم فيه المساعدة لا ينحصر فقط في المياه البحرية، حيث نستنتج من مضمون التعريف المذكور أعلاه أن المساعدة التي جاءت الاتفاقية الحالية لتنظيمها تخص المعونة المقدمة للسفن أو أية ممتلكات أخرى مهددة بالخطر على مستوى المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت، مما يدل على سريان قواعد هذه الاتفاقية كذلك على عمليات الإنقاذ المقدمة للسفن على مستوى مياه الملاحة الداخلية<sup>(5)</sup>، علما أن السفينة المقصودة في هذه الاتفاقية هي: "أي مركب أو مركبة أو أية منشأة قابلة للملاحة"<sup>(6)</sup>.

**ثانيا - إقرار الاتفاقية بمنح تعويضا خاصا لفائدة مقدم المساعدة الذي يحاول تفادي وقوع التلوث البحري حتى في حالة عدم تمكنه من إنقاذ السفينة المنكوبة:**

أمام تزايد وتيرة النقل البحري للمواد الضارة، و لاسيما نقل المحروقات بواسطة ناقلات النفط ذات الأحجام العملاقة « **Pétroliers géants** »، فقد تأكد بالنسبة للمجتمع الدولي أن عملية إنقاذ هذه الفئة من السفن جد مشكوك في نتائجها، بل و في بعض الحوادث البحرية يعرف المساعد مسبقا أن حظوظه في النجاح ضعيفة إن لم تكن منعدمة<sup>(7)</sup>، إذ بهدف تحفيز مقدم المساعدة البحرية على مكافحة التلوث أثناء عملية الإنقاذ و تشجيعه على بذل كل ما في مقدوره لمنع تسرب مواد ملوثة من السفينة المصابة بالعطب إلى البيئة البحرية<sup>(8)</sup>، فقد قررت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، منح تعويضا خاصا « **Une indemnité spéciale** » لفائدة الطرف المنقذ كمكافأة على محاولته تجنب

1- « *La définition du "Dommage à l'environnement" telle que libellée dans l'article 1 (d) de la Convention de Londres de 1989 ne s'étend pas à la haute mer. Tout se passe comme si les frontières symboliques tracées par le droit étaient matérialisées par de longs remparts qui empêcheraient qu'une pollution intervenue en haute mer ne se propage vers la côte et comme si la faune (et la flore ?) était soumise à un visa d'entrée dans le littoral dont l'obtention serait conditionnée par un bilan de santé positif ! Ne cherchera-t-on pas à remorquer puis à couler au large les navires trop difficiles à sauver ?* », Hocine ZEGHBIB, « L'assistance maritime face à la Convention de Londres de 1989 », in : Revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, Volume XXXI, N°= 3, 1993, p. 465.

2- المادة 1/ فقرة (أ) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

3- Françoise ODIER, op-cit., p. 67.

4- Hocine ZEGHBIB, op-cit., p. 464.

5- Françoise ODIER, op-cit., p. 67.

6- المادة 1/ فقرة (ب) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

7- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 276.

8- Françoise ODIER, op-cit., pp. 70-71.

وقوع التلوث البحري، حتى في حالة عدم تمكنه من إنقاذ السفينة المنكوبة<sup>(1)</sup>. بعبارة أخرى، ففي حالة تنفيذ المساعد البحري لعمليات الإنقاذ، فيما يتعلق بسفينة تشكل هي بذاتها أو بضاعتها تهديداً بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية، ثم عجز عن كسب أية مكافأة لعدم توافر النتيجة المفيدة، فإن من حقه الحصول من طرف مالكيها على تعويض خاص يعادل النفقات التي تحملها أثناء تنفيذه لعمليات الإنقاذ<sup>(2)</sup>، مما يدل على أن القاعدة التقليدية في مجال المساعدة و الإنقاذ « **No cure - no pay** » مستبعدة في ضوء أحكام الإتفاقية الحالية<sup>(3)</sup>، إذا تعلق الأمر بالجهود المبذولة من طرف سفن الإغاثة في العمليات الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث<sup>(4)</sup>، في حين نلاحظ قيام الإتفاقية بإقرار قاعدة جديدة من شأنها تشجيع هذه السفن على التدخل لمنع وقوع كوارث التلوث، دون التخوف من عدم حصولها في حالة فشلها في إنقاذ السفينة المنكوبة على أي تعويض يذكر مقابل النفقات الهائلة التي تبذلها في سبيل تنفيذ عمليات الإنقاذ، إذ نخص بالذكر هنا قاعدة « **No cure - little pay** »<sup>(5)</sup>، التي تعترف باستحقاق مقدم المساعدة تعويضاً خاصاً من قبل مالك السفينة المنكوبة نظير محاولته إبعاد الضرر عن البيئة البحرية أثناء تنفيذه لعمليات الإنقاذ<sup>(6)</sup>، بالرغم من عدم توصله في الأخير إلى إغاثة تلك السفينة التي توجد في وضعية حرجة في البحر<sup>(7)</sup>. أما في الحالة التي ينجح فيها المساعد أثناء تنفيذ عمليات إنقاذ السفينة المنكوبة، في منع إلحاق الضرر بالبيئة البحرية أو في التقليل منه إلى الحد الأدنى، فإنه يجوز الرفع من قيمة هذا التعويض الخاص الذي يلتزم مالك السفينة بتخصيصه لصالح المساعد، بنسبة يصل حدها الأقصى إلى 30% من النفقات التي تكبدها هذا الأخير. على أنه بمقدور المحكمة، إن رأت ذلك منصفاً و عادلاً، و مع مراعاة المعايير ذات الصلة المحددة في نص المادة 13 من الإتفاقية الحالية، زيادة مثل هذا التعويض الخاص من جديد، شرط ألا تتجاوز الزيادة الكلية بأي حال من الأحوال نسبة 100% من النفقات التي تكبدها المنقذ<sup>(8)</sup>.

### ثالثاً- تخويل الإتفاقية للدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث سلطة التدخل لإعطاء توجيهات بخصوص عمليات المساعدة البحرية:

في الحقيقة تتضح جلياً تلك الأهمية الخاصة الممنوحة للبيئة البحرية من طرف الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، عندما عمدت هذه الأخيرة إلى النص في المادة التاسعة منها على أنه: "ليس هناك في هذه الإتفاقية ما يؤثر على حق الدول الساحلية المعنية في إتخاذ تدابير بمقتضى مبادئ معترف بها عموماً من مبادئ القانون الدولي، لحماية سواحلها أو ما إلى ذلك من مصالح من التلوث أو خطر التلوث في أعقاب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بمثل هذه الحادثة التي قد ينتظر، بصورة معقولة، أن تسفر عن عواقب ضارة كبيرة، بما في ذلك حق الدولة الساحلية في إعطاء توجيهات فيما يتعلق بعمليات الإنقاذ". نستنتج من مضمون هذه المادة، أنه لا تمس الإتفاقية الراهنة بتاتا

1- المادة 14/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 276-277.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 451 et s.

- Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 191-192.

3- Marine ESVELIN, op-cit., p. 37.

4- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 318.

5- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 235.

6- Hocine ZEGHBIB, op-cit., pp. 473-479.

7- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 468-469.

8- المادة 14/ فقرة 2 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

بحق الدولة الساحلية في التدخل، طبقا لقواعد القانون الدولي التي تطرقنا إليها في السابق، ضد السفينة التي تهدد سواحلها و المصالح ذات الصلة بالتلوث. كما نلاحظ أنه أضفت هذه القواعد الإتفاقية الجديدة طابعا عموميا على مفهوم المساعدة البحرية، حينما خولت لسلطات الدولة الساحلية حق الإشراف على عملية المساعدة، إذ بالنظر إلى ما يمثله ذلك من حماية للمصلحة العامة، لم تعد عملية المساعدة مجرد عقد تحكمه قواعد القانون الخاص، بل ينبغي الأخذ في الحسبان حماية البيئة البحرية كمصلحة عامة. فمن بين نقاط القصور التي شابت الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، هو عدم توفيرها الحماية القانونية الكافية للدولة الساحلية المهددة بالتلوث البحري في الحالات الطارئة، فالتدابير التي قد تتخذها الدولة الساحلية يمكن أن تصطدم ببعض القواعد التقليدية للقانون البحري، لكون هذه الأخيرة تجعل من عملية إنقاذ السفينة المنكوبة في البحر، عملية خاصة يتم الحسم فيها من قبل مالك هذه السفينة و الجهة القائمة بعملية الإنقاذ. لكن بحكم التطورات الإقتصادية و التكنولوجية التي عرفها ميدان الملاحة البحرية من الناحيتين النوعية و الكمية، و بسبب أن أكثر من نصف حجم النقل البحري في العالم يهتم مواد ذات طبيعة ملوثة مثل المحروقات، فإن أي عطب يصيب سفينة ناقلة لهذه المواد يحولها بصورة تلقائية إلى مصدر خطر حقيقي يهدد البيئة البحرية و مصالح الدولة الساحلية المرتبطة بها، الأمر الذي يعني أن نجاح عملية إنقاذ سفينة معرضة للخطر في عرض البحر يتطلب مراعاة مصالح الدولة الساحلية، فضلا عن الأخذ بعين الاعتبار إرادتها عند التعاقد بين السفينة المنكوبة و جهة الإنقاذ<sup>(1)</sup>.

لهذه الاعتبارات صار ريان السفينة التي تكون في وضعية حرجة في البحر، و تواجه ظروفًا طارئة من شأنها أن تتسبب في تلوث البيئة البحرية، مرغما على قبول خدمات سفن القطر، و على وجه الخصوص عدم المماثلة بسبب المساومات حول تكاليف و شروط الإنقاذ، باعتبار أنه خولت الإتفاقية الحالية لفائدة الدولة الساحلية الحق في فرض خدمات المساعدة على سفينة أجنبية و في إخضاع هذه الأخيرة لتعليماتها، إذا كان العطب الذي أصاب تلك السفينة يهدد سواحلها و المصالح ذات الصلة بالتلوث<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث

#### مشكلة أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد في البحر

من أبرز الانشغالات المطروحة على المستوى الدولي في الآونة الأخيرة، نجد مسألة أماكن اللجوء « **Les lieux de refuge** »، التي يفترض أن توفرها الدولة الساحلية للسفن المتعرضة للوضعيات الحرجة في البحر « **Les navires en difficulté** »، بالنظر إلى الدور المحوري الذي يمكن أن تلعبه هذه الأماكن، في تقديم المساعدة و الإسعاف لكل سفينة تواجه حالة طارئة أثناء إبحارها، و في الحيلولة دون تعريض البيئة البحرية للمخاطر الفادحة للتلوث<sup>(3)</sup>. فمن هذا المنطلق يمكن تعريف أماكن اللجوء، على أنها تلك الموانئ البحرية و المراسي المخصصة من طرف الدولة الساحلية لاستقبال السفن التي هي بحاجة ملحة إلى تلقي مساعدة معينة، مثل إصلاح عطب ما لحق بأجهزة قيادتها أو بمحركاتها، أو تلحيم التشققات التي مست بهيكلها، أو إفراغ البضاعة المنقولة على السفينة بهدف تأمين سلامتها و سلامة

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 271-273.

2- Françoise ODIER, op-cit., pp. 68-71.

3- Marine ESVELIN, op-cit., p. 38.

الطاقم العامل فيها، ناهيك عن تحقيق هدف الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، و ضمانا لسلامة الملاحة البحرية بصفة عامة<sup>(1)</sup>.

جدير بالإشارة إلى أنه لا توجد أي قاعدة في القانون الدولي، تلزم الدولة الساحلية على إقامة أماكن اللجوء و السماح للسفن المجابهة للأزمات بالدخول إليها<sup>(2)</sup>، حيث أنه ثمة من الإتفاقيات الدولية التي أشارت فقط في أحكامها إلى هذه الأماكن، دون فرض أي إلزام على الدول الساحلية لاستقبال مثل تلك السفن فيها<sup>(3)</sup>. و من الملاحظ أن غالبية الدول الساحلية في العالم، ترفض بشدة إنشاء مثل تلك الأماكن لمساعدة و إسعاف السفن المعطوبة فيها، خشية من الأضرار الوخيمة التي يمكن أن تسببها هذه السفن لبيئتها البحرية و تهديدها المهدق بسلامة المدن الساحلية و صحة شعوب هذه الدول<sup>(4)</sup>. لكن مع ذلك نشير إلى أنه قررت المنظمة البحرية الدولية منذ الألفية الجديدة، أن تعالج على سبيل الأولوية مسألة أماكن اللجوء من وجهة نظر سلامة العمل<sup>(5)</sup>، إذ قامت بإعداد مبادئ توجيهية بشأن ما يلي: (أ) الأعمال التي ينبغي أن يقوم بها الريان عند الحاجة إلى ملجأ بما في ذلك الأعمال على متن السفينة، و الأعمال المطلوبة للحصول على المساعدة من طرف السفن الأخرى القريبة منه، و مشغلي سفن الانتشال، و دول العلم، و الدول الساحلية؛ (ب) تقدير المخاطر المتصلة بتوفير أماكن اللجوء و ما يتصل بها من عمليات بصورة عامة و على أساس كل حالة على حدة؛ (ج) الأعمال التي ينتظر أن تقوم بها الدولة الساحلية لتحديد هذه الأماكن المناسبة و تعيينها و توفيرها مع ما يتصل بها من مرافق. كما تم تكليف اللجنة القانونية بمهمة النظر في كافة المسائل المتعلقة بالقانون الدولي، و الولاية القضائية، و حقوق الدول

1- « *Lieu de refuge désigne un lieu où un navire ayant besoin d'assistance peut prendre des mesures en vue de stabiliser son état, de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement* », OMI : « Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance », Résolution A.949 (23) adoptée le 5 décembre 2003, Londres, Le 5 mars 2004, Disposition 1/19.

2- أنظر كل من:

- Service de l'Inspection Générale de l'Environnement, l'Inspection Générale des Services des Affaires Maritimes, Conseil Général des Ponts et Chaussées : « Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge », Rapport N°= 2003-0031-02, France, Le 19 juin 2003, p. 15. [www.cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004227-02.pdf](http://www.cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004227-02.pdf)
- Catherine ROCHE, « Prévention et lutte contre la pollution... », op-cit., p. 1361.
- Erietta SCALIERIS, op-cit., p. 49.

3- المادة 11 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

4- Benoît RIGAUD, La gouvernance européenne face aux marées noires : « Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige », Thèse de Doctorat, Université Laval, 2014, pp. 139-140.

5- « *Il est important de souligner que la notion de lieux de refuge a été avancée par l'Organisation Maritime Internationale en 2001. Le secrétaire général de l'époque Monsieur William O'NEIL nous rappelait ceci : "Pour ce qui est des navires ayant besoin d'assistance, il s'agit de leur trouver un endroit d'eaux abritées où la situation pourrait être stabilisée, la cargaison sauvée, les autorités et les assistants pouvant ainsi évaluer quelles autres mesures sont à mettre en œuvre sans que la crise ainsi survenue ne puisse constituer une épée de Damoclès au-dessus de leurs têtes. Que les autorités portuaires expriment leur souci de ne pas être exposées à des risques de pollution, d'incendie ou d'explosion est tout à fait légitime et ne fait l'objet d'aucune contestation. Mai en même temps, nous sommes en présence d'une situation qui ne disparaîtra pas d'elle-même et qui doit, donc, être traitée. On ne saurait laisser une situation dégénérer et dans laquelle les assistants, intervenant sur un navire accidenté portant une cargaison potentiellement dangereuse, n'auraient nulle part où aller "* », Marine ESVELIN, op-cit., pp. 38-39.

الساحلية، و المسؤولية، و التأمين، و السندات و غيرها من الأمور ذات الصلة<sup>(1)</sup>. و يذكر أنه بالنظر إلى الأضرار المدمرة المترتبة عن كارثة ناقلة النفط « **Prestige** » سنة 2002، التي تعتبرها بعض الدراسات القانونية بأنها نتيجة حتمية لرفض السلطات الإسبانية دخول هذه السفينة عقب تعرضها للعطب إلى ميناء « **La Corogne** » لتقديم المساعدة لها<sup>(2)</sup>، فقد سارعت المنظمة البحرية الدولية، إلى تشجيع الدول الساحلية على القبول بفكرة أماكن اللجوء و العمل على تطوير مفهومها على الصعيد الدولي، بحكم المساهمة الكبيرة التي تؤديها هذه الأماكن في مساعدة السفن المتعرضة للأزمات أثناء إبحارها و الوقاية من المخاطر الفادحة للتلوث الناجم عن الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، حيث عمدت هذه الهيئة بتاريخ 5 ديسمبر سنة 2003، إلى إقرار من جهة أولى التوجيهية (A.949/23)، تطالب من خلالها الدول الأعضاء بتعيين أماكن اللجوء لاستقبال السفن التي تحتاج إلى المساعدة و الإغاثة في البحر، فضلا عن قيامها من جهة ثانية بإصدار التوجيهية (A.950/23)، لدعوة هذه الدول إلى توفير ما يلزم من خدمات المساعدة البحرية « **Les services d'assistance maritime** »<sup>(4)</sup>.

لا يمكن الإنكار بأن المنظمة البحرية الدولية، عند إقرارها لهذه التوجيهيات، قد أعربت بذلك عن إرادتها في إرساء فكرة أماكن اللجوء لدى الدول الساحلية الأعضاء في المنظمة<sup>(5)</sup>، إلا أنه ثمة مشكلة من الجدير تسليط الضوء عليها في هذه المناسبة، تتمثل في كون التوجيهيات الصادرة عن معظم المنظمات الدولية المتخصصة تفقد للقوة القانونية الإلزامية، إذ أن الدولة صاحبة العضوية في المنظمة المعنية بهذه التوجيهية ليست مجبرة على مراعاتها، بل ملزمة بالامتثال لها أخلاقيا و بأن لا تعرقل تطبيقها، علاوة عن إلزامية البحث عن طريقة لإعمالها على الصعيد الداخلي. و يرى جانب من الفقه أنه في حالة المنظمة البحرية الدولية، فإن الآثار القانونية للتوجيهيات الموجهة للأطراف المخاطبين بها، محدودة في هذا الإطار الضيق، لأنها تفقد لوسائل مراقبة تنفيذها، على عكس الطريقة العملية المنتهجة من طرف المنظمات الدولية المتخصصة الأخرى، مثل منظمة العمل الدولية، التي تمارس إزاء الدول الأعضاء وظيفة شبه تشريعية و تعتمد وسائل مراقبة عملية لتنفيذ الصكوك الدولية التي أقرتها. كما تظل في الحقيقة العديد من التوجيهيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، غير كافية لوحدها لإرساء قواعد و معايير ضمن القانون الوضعي، في حين تتمثل أهمية مقاربتها في تقاطع السلوك الذي تقترحه مع تصرفات العديد من

---

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، مرجع سابق، ص 13-14.

2- Eric VAN HOOYDONK, « Les lieux de refuge pour les navires en détresse », in : Droit Maritime Français, N°= 652, Octobre 2004, pp. 808 et s.

3- Catherine ROCHE, « Prévention et lutte contre la pollution... », op-cit., p. 1361.

4- أنظر كل من:

- Catherine ROCHE, « Prévention et lutte contre la pollution... », op-cit., p. 1361.

- Bureau du directeur régional (PM), Sécurité maritime, Transports Canada : « Plan d'urgence sur les lieux de refuge (Région de l'Ontario) », TP 14707-F (09/2010), Première version, Canada, Le 1 septembre 2010, pp. 2 et s. [www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/tp14707f-ontario.pdf](http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/tp14707f-ontario.pdf)

- Marie-Henriette ESQUIVIÉ, Laurent RAVERTAT, « L'assistance en mer : état des lieux et perspectives - Quelle place pour le secteur privé ? », Rapport organisé par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et l'Inspection Générale des Affaires Maritimes, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France, Juillet 2014, pp. 12-13. [www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf)

5- Préfecture maritime de l'Atlantique, Division Action de l'Etat en mer : « Plan d'accueil des navires en difficulté en zone maritime Atlantique », Edition 2007, France, 2007, pp. 8 et s. [www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/aem-memento/1\\_me-769-memento-a-768-l-usage-des-maires-2007.pdf](http://www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/aem-memento/1_me-769-memento-a-768-l-usage-des-maires-2007.pdf)

الدول في الميدان الذي تسعى إلى تنظيمه، فهي تقوم أحياناً على الأقل باستتساخ الممارسة الفعلية الجديدة للدول في مختلف مناطق العالم، مما يفيد بأن القيمة القانونية لهذه التوجيهات تكمن في توعية الرأي العام الدولي بالمخاطر الفادحة للتلوث الناجم عن السفن، ناهيك عن ترشيد الدول الأعضاء إلى الحلول الممكنة عند إقرار تشريعاتها الوطنية، و تحفيزها على الإدخال التدريجي لمعايير مشابهة لتلك الواردة في التوجيهات ضمن قانونها الوضعي الداخلي<sup>(1)</sup>.

بالنظر إلى أن التوجيهات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية في هذه المسألة، تفتقد للقوة القانونية الإلزامية، فقد ناشدت بعض الجهات الفاعلة في ميدان القانون البحري الدولي، في مقدمتها اللجنة البحرية الدولية « **Comité Maritime International** »، بضرورة مبادرة المجتمع الدولي إلى إبرام وثيقة دولية خاصة، تلزم الدول الأطراف فيها بتوفير أماكن اللجوء بالنسبة للسفن المتعرضة للشدائد أثناء إبحارها، أو الإقدام على فرض هذا الالتزام، من خلال صياغة مجموعة من القواعد المفصلة لتنظيم مقتضيات هذه المسألة، ثم إدراجها كملحق بموجب تعديل تخضع له سواء الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، أو الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990. أما فيما يتعلق بالمشاغل الكبيرة التي تبديها غالبية الدول الساحلية، بخصوص الجوانب المتعلقة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الوخيمة التي يمكن أن تلحق بالبيئة البحرية من طرف السفينة اللابئة إلى ميناء معين لتلقي المساعدة، فيمكن معالجتها سواء عن طريق إدخال تعديلات جزئية على كل من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات (**Conventions CLC-FIPOL**)، و الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث (**Convention HNS**) 1996، و الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بوقود عنابر السفن لسنة 2001 (**Convention Bunker**)، و إما عن طريق إنشاء صندوق دولي خاص للتعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها السفن المستقبلية في أماكن اللجوء. كما يمكن تخصيص مكافأة خاصة لفائدة الميناء الذي وافق على دخول السفينة المتعرضة لحالة طارئة إليه، بتعديل أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، فضلاً عن إمكانية قيام نوادي الحماية و التعويض (**Protecting & Indemnity Clubs**)، بتوفير وثيقة تأمين خاصة لتغطية المخاطر الجسيمة التي تشكلها مثل هذه السفن على سلامة البيئة البحرية للدولة الساحلية صاحبة ميناء اللجوء<sup>(2)</sup>.

قبل إقدام المنظمة البحرية الدولية على إقرار التوجيهات المذكورة أعلاه، عمد الإتحاد الأوروبي بموجب التعليمات (2002/59/CE) الصادرة عن برلمانه بتاريخ 27 جوان سنة 2002، إلى مطالبة الدول الأعضاء فيه، قبل وصول شهر فيفري من سنة 2004، بوضع مخططات خاصة لاستقبال السفن المتعرضة للشدائد أثناء إبحارها في المياه الخاضعة للقضاء الوطني لهذه الدول و إبلاغ مجلسه بهذه التدابير، حيث ظهرت هذه التعليمات إلى الوجود بعدما رفضت بعض الدول الأوروبية أن تستقبل في موانئها مجموعة من السفن المتعرضة لوضعيات حرجة أثناء إبحارها، إذ نذكر في هذه المناسبة مثلاً رفض السلطات البلجيكية دخول السفينة « **Altican-Unity** » إلى ميناء « **Anvers** » بعد نشوب حريق مهول فيها عندما كانت تبحر سنة 1977. زيادة عن ذلك، منعت الدولة الهولندية دخول السفينة

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 157-158.

2- Eric VAN HOOYDONK, op-cit., pp. 811-812.





إدراج كل من دولة العلم و دولة الميناء ضمن دائرة الأطراف الفاعلة في سبيل تحقيق الغاية التي أبرمت من أجلها (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### حرص الدولة الساحلية على إرساء منظومة طوارئ وطنية تكفل التصدي الفعال لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات

جاءت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، لتكملة ترسانة الصكوك القانونية الدولية المبرمة منذ منتصف القرن الماضي بهدف معالجة مشكلة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات<sup>(1)</sup>، حيث حاول المجتمع الدولي عند إقراره لهذه الإتفاقية، الإستفادة في وقت واحد من كافة ما برصيده من معارف سابقة في ميدان التصدي لحوادث التلوث البحري و التطورات التكنولوجية التي شهدتها العالم في مختلف المجالات، إذ تتضح هذه النقطة جليا في الأحكام التي تضمنتها الإتفاقية الحالية و المنبثقة في معظمها من مبادئ سبق الأخذ بمقتضياتها في مجموعة من الإتفاقيات الدولية الهادفة إلى حماية مناطق بحرية معينة من عواقب التلوث<sup>(2)</sup>، فضلا عن الرجوع إلى ما تضمنته الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، لاسيما الجزء الثاني عشر من هذه الأخيرة، من أحكام و مبادئ عامة بخصوص مسألة الإلتزام الدولي بالتعاون لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث<sup>(3)</sup>. كما تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أنه أخذت هذه الإتفاقية بمبدأ الملوث الدافع « Le principe Pollueur-Payeur »، كمبدأ عام للقانون الدولي للبيئة<sup>(4)</sup>.

فيما يتعلق بنطاق تطبيق الإتفاقية الراهنة، نلاحظ في بداية الأمر أن قواعد هذه الأخيرة تسري فقط في حالة وقوع حادثة بحرية « Un événement maritime »<sup>(5)</sup>، في حين تستبعد من مجال تطبيقها مثلا التلوث الناجم عن الإلقاء العمدي للمحروقات من السفن<sup>(6)</sup>. و لقد جاء تعريف حادث التلوث بالمحروقات في هذه الإتفاقية على أنه: "حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد، يسفر أو قد يسفر عن تصريف المحروقات و يشكل أو قد يشكل خطرا على البيئة البحرية، أو الشريط الساحلي، أو المصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر، و يتطلب عملا طارئا أو إستجابة فورية أخرى"<sup>(7)</sup>. أما بخصوص أنواع السفن المندرجة ضمن نطاق تطبيق الإتفاقية الحالية، فقد تكفلت المادة 2/ فقرة 3 منها بتوضيح هذه المسألة عندما عرفت السفينة على أنها: "مركب من أي نوع كان يعمل في البيئة البحرية و يشمل القوارب الزلافة، و المركبات ذات الوسائد الهوائية، و الغواصات، و الطافيات من أي طراز". زيادة عن ذلك تم تعريف الوحدة البحرية على أنها: "منشآت أو إنشاءات بحرية ثابتة أو عائمة تقوم بعمليات إستكشاف الغاز أو النفط أو إستغلاله أو إنتاجه، أو في تحميل أو تفريغ المحروقات"<sup>(8)</sup>. أما الموانئ البحرية و مرافق مناولة المحروقات، فيقصد بها طبقا لنص المادة 2/ فقرة 5 منها: "تلك المرافق التي تشكل تهديدا بوقوع حادث تلوث بالمحروقات و تشمل، ضمن ما تشمل، الموانئ البحرية، و الفرض

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 227.

2- Maryse GRANDBOIS, op-cit., p. 187.

3- الفقرة 10 من ديباجة الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

4- الفقرة 7 من ديباجة نفس الإتفاقية.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 284.

6- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 92-93.

7- المادة 2/ فقرة 2 من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

8- المادة 2/ فقرة 4 من نفس الإتفاقية.

النفطية، و خطوط الأنابيب و المرافق الأخرى لمناولة المحروقات". بيد أن أحكام و قواعد الاتفاقية الراهنة لا تنطبق على السفن الحربية، أو سفن الإمداد، أو السفن الأخرى التي تملكها أو تضطلع بتشغيلها دولة ما، و تستخدمها، بصفة مؤقتة، لأغراض حكومية غير تجارية فحسب. لكن على كل طرف، و من خلال الاضطلاع بتدابير مناسبة لا تضعف العمليات أو القدرات التشغيلية للسفن التي يملكها أو يتولى تشغيلها، أن يكفل عمل هذه السفن بصورة تتماشى مع ما تضمنته الاتفاقية من قواعد دولية في هذه المسألة، و ذلك بقدر ما هو معقول و عملي<sup>(1)</sup>. كما أفصحت هذه الاتفاقية عن أنواع المحروقات المشمولة بنطاق تطبيق قواعدها، فعرفت في مادتها 2/ فقرة 1 على أنها: "النفط في كل أشكاله بما في ذلك النفط الخام، و زيت الوقود، و الحمأة، و الحثالة الزيتية، و المنتجات المكررة". و بغية توسيع نطاق تطبيق الاتفاقية إلى حوادث التلوث بمواد أخرى غير المحروقات<sup>(2)</sup>، تم تتميمها بمقتضى البروتوكول المبرم بتاريخ 15 مارس سنة 2000<sup>(3)</sup> « **Protocole OPRC-HNS** »<sup>(4)</sup>، لغاية سريان قواعدها على حوادث التلوث بالمواد الضارة و الخطيرة<sup>(5)</sup>.

أظهرت التجارب العملية في العقود الزمنية الماضية، أن وقوع حوادث بحرية تتسبب في الإضرار بالوسط البحري، تقتضي بالدرجة الأولى تدخل الدولة الساحلية المعنية مباشرة، أي يتطلب الوضع عملاً وطنياً فعالاً لمكافحة التلوث بصورة ناجعة، و الذي ينبغي بطبيعة الحال أن يكون في إطار دولي منظم للتصدي للعواقب الوخيمة للتلوث على البيئة البحرية، لأن هذه الأوضاع الإستعجالية تحتاج إلى رد فعل سريع و تنظيم على أعلى درجة من الدقة من طرف الدولة الساحلية المعنية بحدوث التلوث<sup>(6)</sup>. فانطلاقاً من ذلك، تبرز أهمية إقدام الدولة الساحلية مسبقاً على إقرار منظومة طوارئ ناجعة على الصعيد الوطني، تجعلها في حالة تأهب دائم للتصدي لأي حادث بحري يترتب عنه تسرب لمواد ذات طبيعة ملوثة إلى بيئتها البحرية<sup>(7)</sup>، حيث ألزمت في هذا الشأن الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، كل طرف بأن ينشئ نظاماً وطنياً للتصدي بصورة فورية و فعالة لحوادث التلوث بالمحروقات<sup>(8)</sup>.

تتضمن خطط الطوارئ الوطنية للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، طبقاً لهذه الاتفاقية، مجموعة من العناصر الضرورية التي تتوقف عليها عمليات مكافحة التلوث، أي توفير جملة من الوسائل للحيلولة دون حدوث التلوث و مجابهة آثاره، مما يقتضي من ناحية أولى التوفير القبلي للموارد المادية، من معدات و عتاد و سفن و طائرات... إلخ، و التي تكون مناسبة و ضرورية لمواجهة مخاطر التلوث المفترضة. و من ناحية ثانية إعداد الموارد البشرية المؤهلة و المدربة لمكافحة حوادث التلوث. و في الأخير إرساء الآليات القانونية و الإدارية لغرض التنسيق بين كافة هذه العناصر، ناهيك عن تعبئة الموارد الضرورية، و كيفية تخزينها، و توزيع أماكن تخزينها... إلخ. كما أوضحت الاتفاقية الحالية بأن توفير الدولة الساحلية لهذه العناصر التي تقوم عليها الخطة الوطنية لمكافحة التلوث يتم حسب إمكانيات كل دولة، سواء بشكل إنفرادي أو في إطار تعاون ثنائي أو متعدد الأطراف، و كذلك عند

1- المادة 1/ فقرة 3 من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

2- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 92.

3- دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 17 جوان سنة 2007.

4- « **Protocole OPRC-Hazardous and Noxious Substances** ».

5- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 227.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 286.

7- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 56.

8- المادة 6 من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

الإقتضاء، بالتعاون مع الصناعات النفطية و النقل البحري و السلطات المينائية، حيث نلاحظ من خلال هذا الحكم أن هذه الإتفاقية دعت إلى ضرورة إشراك الدولة للقطاع الخاص و المؤسسات الإقتصادية المعنية بالنقل البحري لدعم الخطط الوطنية الهادفة إلى التصدي للتلوث، الأمر الذي يتماشى تماما مع ما سبق أن أشارت إليه ديباجة الإتفاقية نفسها، عندما أكدت على أهمية التحضير الفعال من أجل مكافحة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، علاوة عن الوظيفة المحورية التي يمكن أن تلعبها كل من الصناعات النفطية و البحرية لبلوغ هذه الغاية<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### العمل على تشجيع التعاون الدولي في ميدان مكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات

لا ريب في أن نجاح عملية التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، يعتمد بالدرجة الأولى على ما تتوفر عليه الدولة الساحلية المعنية بالحادث، من قدرات مادية و بشرية لمجابهة مثل هذه الحالات الطارئة و الوضعيات الصعبة<sup>(2)</sup>. بيد أن هذه القدرات ليست متساوية بين جميع الدول الساحلية في العالم، بل تتفاوت من دولة ساحلية متقدمة إلى دولة ساحلية نامية<sup>(3)</sup>، لذلك كان لزاما على المجتمع الدولي، الاهتمام أثناء صياغته لأحكام هذه الاتفاقية، بالعمل على تشجيع التعاون الدولي لمكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بهذه المواد الهيدروكربونية الملوثة، حيث ظهرت جليا رغبة الدول في السير وفق هذا الطريق من خلال الفقرة الحادية عشر من ديباجة الإتفاقية الحالية، التي قضت بأن الدول تعي الحاجة إلى النهوض بالتعاون الدولي و إلى تعزيز الطاقات الوطنية و الإقليمية و العالمية القائمة المتعلقة بالإستعداد و التصدي للتلوث بالمحروقات، مع مراعاة الإحتياجات الخاصة للبلدان النامية، لاسيما الدول الساحلية الصغيرة. كما تجدر الملاحظة أنه دعت هذه الإتفاقية الدول الأطراف، بمقتضى المادة السابعة منها الواردة تحت عنوان "التعاون الدولي في التصدي للتلوث"، إلى الموافقة على القيام، في حدود طاقاتها و وفقا لمدى توافر الموارد المعنية، بالتعاون و تقديم الخدمات الإستشارية و الدعم الفني و المعدات بهدف التصدي لحوادث تلوث بالمحروقات، حينما تبرر خطورة الحادث هذا التدبير، و ذلك بناء على طلب الطرف المتضرر أو المهدد بالتضرر، إذ يركز تمويل تكاليف مثل هذه المساعدة على الأحكام المدرجة في ملحق هذه الإتفاقية<sup>(4)</sup>. كما أنه بمقدور الطرف الذي يلتمس العون، أن يسأل المنظمة البحرية الدولية مساعدته في تحديد مصادر التمويل المؤقت للتكاليف المشار إليها سابقا<sup>(5)</sup>. و على كل طرف، وفقا للاتفاقيات الدولية المطبقة، أن يتخذ التدابير القانونية أو الإدارية الضرورية لغاية تيسير الوصول إلى أراضيهِ و إستخدامها و مغادرتها من طرف السفن، و الطائرات و أنماط النقل الأخرى العاملة في مجال التصدي لحوادث تلوث بالمحروقات أو في نقل ما يلزم من العاملين و البضائع، و المواد و المعدات

1- أنظر كل من:

- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 288.

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 56.

2- PNUE : « La lutte contre la pollution marine accidentelle en Méditerranée », Guides opérationnels et documents techniques, Plan d'action pour la méditerranée (PAM), Système régional d'information, Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), Edition juin 2012, pp. 18 et s. [www.rempec.org](http://www.rempec.org)

3- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 41 et s.

4- المادة 7/ فقرة 1 من الاتفاقية الدولية للإستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

5- المادة 7/ فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

لمجابهة مثل هذه الوضعيات الصعبة<sup>(1)</sup>، علاوة عن تسهيل الإنتقال السريع إلى أراضيها و عبرها و منها أمام العاملين و البضائع و المواد و المعدات المذكورة أعلاه<sup>(2)</sup>.

يشتمل التعاون الدولي الذي شجعت عليه الاتفاقية، لتمكين الدول الأطراف فيها من حماية البيئة البحرية ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، على ثلاثة مجالات أساسية، تتمثل في تشجيع التعاون في مجال البحث العلمي و التطوير التكنولوجي للتصدي لحوادث التلوث (أولاً)، ثم تشجيع التعاون في المجال التقني لمجابهة مثل هذه الوضعيات الحرجة (ثانياً)، ناهيك عن تشجيع التعاون في مجال تمويل عمليات التصدي لحوادث التلوث بالوسائل و المعدات الضرورية لتنفيذ هذه المهمة، باعتبار أنه ثمة العديد من الدول الساحلية التي تفتقر لمثل هذه الإمكانيات (ثالثاً).

#### أولاً- تشجيع التعاون الدولي في مجال البحث العلمي و التطوير التكنولوجي للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات:

من المعلوم أن التعاون في المجال العلمي و التكنولوجي، يعد أحد المبادئ التي يقوم عليها القانون الدولي للبيئة، حيث تكفل إعلان "ستوكهولم" لسنة 1972 بشأن حماية البيئة الإنسانية، برسم خطوطه الأولى عند تأكيده على ضرورة تشجيع البحث و التطوير العلميين، في سياق القضاء على مظاهر التلوث على الصعيدين الوطني و الدولي في جميع بلدان العالم، و من خلال دعم و تعزيز التدفق الحر للمعلومات العلمية و نقل الخبرة لتسهيل حل المشاكل البيئية<sup>(3)</sup>. كما أقدمت من جانبها الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، على مطالبة الدول بالتعاون، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لغرض تعزيز الدراسات و القيام ببرامج البحث العلمي و تشجيع تبادل المعلومات و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، و تسعى إلى المشاركة مشاركة نشطة في البرامج الإقليمية و العالمية لاكتساب المعرفة اللازمة لتقييم طبيعة التلوث و مده و لتقييم التعرض له و مساراته و مخاطره و وسائل علاجه<sup>(4)</sup>. زيادة عن ذلك، قضت ذات الاتفاقية بأنه في ضوء المعلومات و البيانات المكتسبة عملاً بالمادة 200 منها، تتعاون الدول، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، في وضع معايير علمية مناسبة لصياغة و إعداد قواعد و ضوابط، و ما يوصى به من ممارسات و إجراءات، لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه<sup>(5)</sup>.

نلاحظ أن هذا المبدأ، أخذت به أيضاً الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990<sup>(6)</sup>، حيث أولت هذه الأخيرة أهمية كبيرة للتعاون الدولي في المجال العلمي و التكنولوجي، من أجل تحقيق مجابهة فعالة و ناجعة لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات<sup>(7)</sup>.

1- المادة 7/ فقرة 3- (أ) من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

2- المادة 7/ فقرة 3- (ب) من نفس الاتفاقية.

3- أنظر كل من:

- محمد البراز، مرجع سابق، ص 289.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 94-116.

4- المادة 200 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- المادة 201 من نفس الاتفاقية.

6- المادة 8 من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

7- أنظر كل من:

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 227.

- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 87-88.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 92 et s.

## ثانيا- تشجيع التعاون الدولي في المجال التقني للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات:

حرصت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، على دعوة الدول الأطراف فيها إلى تشجيع التعاون في المجال التقني للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات<sup>(1)</sup>، إذ يظهر ذلك بصورة جلية من خلال المادة التاسعة منها، التي نصت على أنه تتعهد الأطراف، بالتشاور مع المنظمة و الهيئات الدولية الأخرى، حسبما هو مناسب، و فيما يتصل بالإستعداد و التصدي لحوادث التلوث بالمحروقات، بدعم تلك الأطراف التي تطلب المساعدة التقنية الرامية إلى النهوض بتدريب العاملين، و الإمداد بالمعدات و المرافق الضرورية، و تيسير التدابير و الترتيبات الأخرى للإستعداد و التصدي لحوادث التلوث بالمحروقات، علاوة عن الشروع في إعداد برامج مشتركة للبحث و التطوير. كما أشارت ذات المادة إلى أنه تتعهد الأطراف بأن تتعاون بنشاط، في حدود قوانينها و لوائحها و سياساتها الوطنية، في نقل التكنولوجيا فيما يتصل بالإستعداد و التصدي للتلوث بالمحروقات. و يلاحظ أنه عمدت الإتفاقية الحالية إلى توظيف عبارات عامة حتى لا تحصر المساعدة التقنية فقط في صالح الدول النامية، بل يتسع نطاق هذه المساعدة ليشمل أيضا الدول الأخرى التي تفتقر للوسائل و التقنيات اللازمة في ميدان مكافحة التلوث البحري<sup>(2)</sup>.

## ثالثا- تشجيع التعاون الدولي في مجال تمويل عمليات التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات بالوسائل و المعدات الضرورية:

أبانت حوادث التلوث البحري الكارثية التي وقعت في العقود الماضية، على غرار الحادث المأساوي لناقلة النفط الأمريكية « Exxon-Valdez » سنة 1989، عن أن الدولة الساحلية المهتدة مباشرة بالحادث، في الكثير من الأحيان ما تكون عاجزة بمفردها عن مجابهة كافة ما يترتب أو يمكن أن يترتب عن هذه الكوارث من أضرار وخيمة على بيئتها البحرية و المصالح ذات الصلة، خاصة في حالة كون الدولة الساحلية المعنية بحادث التلوث تفتقر للوسائل و المعدات الضرورية التي تمكنها من التصدي الناجع لمثل هذه الحالات الطارئة، مما يجعلها بحاجة إلى طلب المساعدة و المساندة من دول أخرى لغرض الحد من آثار التلوث<sup>(3)</sup>، حيث أثبتت التجارب العملية الحديثة بأن تضافر جهود أكثر من دولة واحدة أثناء مواجهة كوارث التلوث، يساهم بشكل كبير في الحصول على نتائج ممتازة عند تنفيذ عمليات المكافحة<sup>(4)</sup>. و يلاحظ أنه شجعت الإتفاقية الراهنة، الدول الأطراف فيها، على التعاون فيما بينها في مجال تمويل عمليات مكافحة حوادث التلوث، بجميع الإمكانيات الهادفة إلى الحد من أضرار التلوث، بما في ذلك الوسائل و المعدات الضرورية لتنفيذ هذه المهمة، باعتباره أحد الجوانب الهامة للتعاون الدولي في ميدان التصدي للتلوث البحري بالمحروقات، إذ قضت بأنه يجوز لكل دولة تعرضت لبيئتها البحرية لأضرار أو من المحتمل أن تتعرض لذلك نتيجة حادث تلوث بالمحروقات، تقديم طلب المساعدة إلى الدول الأطراف، و بناء على هذا الطلب، تتفق الدول على التعاون حسب الإمكانيات المتاحة و مدى توافر الموارد المناسبة لمجابهة هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، و ذلك لتوفير الأدوات اللازمة و خدمات الإستشارة و الدعم التقني لتحقيق هذه الغاية<sup>(5)</sup>.

1- Marine ESVELIN, op-cit., p. 42.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 291.

3- Maryse GRANDBOIS, op-cit., p. 187.

4- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 93.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 300.

### الفرع الثالث

#### حرص الاتفاقية على إدراج كل من دولة العلم و دولة الميناء ضمن دائرة الأطراف الفاعلة في ميدان الإستعداد و التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات

بعد قراءة مختلف الأحكام و القواعد الواردة في الاتفاقية الراهنة، بدت لنا بصورة جلية تلك المقاربة التعاونية « **L'approche coopérative** »، التي عملت هذه الأخيرة جاهدة على إرسائها بين الدول الأطراف فيها، لمساندة الدولة الساحلية في ميدان التأهب و التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات<sup>(1)</sup>، من خلال تأكيدها، من ناحية، على أهمية تفعيل دور دولة العلم بهدف مكافحة حوادث التلوث بالمحروقات بصورة فعالة (أولا)، علاوة عن تركيزها، من ناحية أخرى، على ضرورة خضوع دولة الميناء لالتزاماتها الدولية المتعلقة بفرض الرقابة على السفن الراسية في موانئها للتحقق من مدى توافر تلك المنشآت على خطط طوارئ ضد التلوث بالمحروقات (ثانيا)، هذا بالرغم من وجود بعض الصعوبات التي تحول دون التجسيد العملي لهذه المقاربة التعاونية (ثالثا).

#### أولا- تأكيد الاتفاقية على أهمية تفعيل دور دولة العلم بهدف مكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات بصورة فعالة:

سعيًا منها وراء بناء جسر تعاون متين بين الدول، في ميدان الإستعداد و التصدي لحوادث التلوث بالمحروقات، أدرجت الاتفاقية الراهنة، دولة العلم، كطرف محوري ضمن دائرة الجهات الفاعلة في هذا المجال<sup>(2)</sup>، حيث ألقت على عاتقها بعض الإلتزامات المهمة، تمثلت أساسًا في إلزامية توافر خطط طوارئ ضد التلوث بالمحروقات على متن كافة السفن التابعة للدول الأطراف فيها، فضلًا عن ضرورة إبلاغ الدولة الساحلية عن طريق رفع تقارير فيما يتعلق بأية وقائع من شأنها الإضرار ببيئتها البحرية، لكي تتمكن هذه الأخيرة من الاضطلاع بالتدابير اللازمة إزاء حادث التلوث.

#### أ- إلزامية توافر خطط طوارئ ضدَّ التلوث بالمحروقات على متن كافة السفن التابعة للدول الأطراف في الاتفاقية:

بمقتضى نص المادة الثالثة من الاتفاقية، يلتزم كل طرف فيها بأن يتطلب من السفن التي يحق لها رفع علمه أن تحمل على متنها خطط طوارئ ضد التلوث بالمحروقات طبقًا للأحكام المعتمدة لهذه الغاية من جانب المنظمة البحرية الدولية<sup>(3)</sup>. و لضمان أكبر قدر ممكن من الحماية للبيئة البحرية من الأضرار الوخيمة المترتبة على إثر وقوع حوادث التلوث بالمحروقات<sup>(4)</sup>، ألزمت الاتفاقية كل طرف فيها بأن يتطلب من متعهدي الوحدات البحرية و السلطات أو المتعهدين المسؤولين عن الموانئ البحرية و مرافق مناولة المحروقات الخاضعة لولايته<sup>(5)</sup>، حيازة خطط طوارئ ضد التلوث بالمحروقات أو ترتيبات مماثلة، تكون

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 94.

2- Dossou Rodrigue AKOHOU, « Exploitation pétrolière en mer et droit international : Aspects juridiques et environnementaux pour les Etats côtiers du Golfe de Guinée », Étude réalisée dans le cadre du Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippon du Japon, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies, New York, 2008, p. 132.

[www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/akohou\\_0708\\_benin.pdf](http://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/akohou_0708_benin.pdf)

3- المادة 3/ فقرة 1- (أ) من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

4- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 94.

5- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 56.

منسقة مع النظام الوطني الذي تم إحدثه وفقا للمادة السادسة المشار إليها أعلاه و المعتمد بموجب الإجراءات الموضوعة من قبل السلطة الوطنية المختصة<sup>(1)</sup>.

#### ب- ضرورة إبلاغ الدولة الساحلية عن طريق رفع تقارير عن أية وقائع من شأنها الإضرار ببيئتها البحرية:

تظهر الأهمية الكبيرة التي أولتها هذه الاتفاقية للجانب المتعلق بالإبلاغ عن كافة الوقائع التي من شأنها الإضرار بالبيئة البحرية و بمصالح الدول الساحلية المرتبطة بالبحر<sup>(2)</sup>، حينما ألزمت بموجب نص المادة الرابعة منها، كل دولة طرف فيها، بأن تفرض على الرابنة أو الأشخاص الآخرين المسؤولين عن السفن التي ترفع علمها أو الأشخاص المسؤولين عن الوحدات البحرية الخاضعة لولايتها، رفع تقرير بشكل عاجل، فيما يتعلق بأي حادث يقع على متن سفنهم أو وحداتهم البحرية، و الذي يترتب عنه تصريف فعلي أو محتمل للمحروقات إلى البيئة البحرية<sup>(3)</sup>، مشيرة في هذا الشأن إلى أنه ينبغي أن يوجه التقرير إلى أقرب دولة ساحلية بالنسبة للسفن<sup>(4)</sup>، في حين يتعين إرسال التقرير إلى الدولة الساحلية التي تخضع الوحدة البحرية لولايتها بالنسبة للوحدات البحرية<sup>(5)</sup>.

#### ج- التدابير التي ينبغي على الدولة الساحلية أن تتخذها عقب إبلاغها بوجود حالة تلوث بالمحروقات:

ألزمت الإتفاقية الحالية بموجب نص المادة الخامسة منها، كل دولة طرف فيها، في حالة مجابهتها لحادث تلوث بالمحروقات، بأن تقوم في الفور بإبلاغ، ليس فقط الدول الأطراف، بل كافة الدول الأخرى التي تكون مصالحها مهددة بصورة فعلية أو يمكن أن تكون مهددة بتلوث بالمحروقات ناجم عن هذا الحادث<sup>(6)</sup>. كما يتعين على كل دولة متعاقدة تواجه حادث تلوث بالمحروقات، تقديم تفاصيل عن تقديراتها و كل عمل تقوم به أو تعتزم القيام به للتصدي للتلوث و غيرها من المعلومات اللازمة، لجميع الدول التي تتأثر مصالحها أو يمكن أن تتأثر من جراء حادث التلوث بالمحروقات، و ذلك إلى غاية الانتهاء من التدابير المتخذة لمواجهة ما يترتب عن الحادث من آثار، أو إلى حين قيام الدولة المعنية بالانخراط في عمل مشترك مع غيرها من الدول<sup>(7)</sup>.

#### ثانيا- تركيز الإتفاقية على ضرورة خضوع دولة الميناء لالتزاماتها الدولية المتعلقة بفرض الرقابة على السفن الراسية في موانئها للتحقق من مدى توافرها على خطط طوارئ ضدّ التلوث بالمحروقات:

جدير بالملاحظة أنه أرست الاتفاقية الراهنة إلزاما على درجة كبيرة من الأهمية على عاتق دولة الميناء، أفصحت من خلاله عن الدور المحوري الذي يمكن لهذه الأخيرة أن تلعبه، في سبيل توفير الحماية الفعالة للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، لاسيما الجانب المتعلق بالوقاية من وقوع حوادث التلوث<sup>(8)</sup>، عندما أشارت إلى أنه حينما تكون السفينة التي ينبغي أن تحمل على متنها خطة

1- المادة 3/ فقرة 2 و 3 من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

2- Dossou Rodrigue AKOHOU, op-cit., p. 132.

3- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 56.

4- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 41-42.

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 96.

6- Dossou Rodrigue AKOHOU, op-cit., p. 132.

7- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 96-97.

8- Dossou Rodrigue AKOHOU, op-cit., p. 132.

طوارئ ضد التلوث بالمحروقات في ميناء أو فرضة بحرية واقعة في ظل ولاية طرف من الأطراف، فإنها تخضع لتفتيش يقوم به موظفون مخولون أصولاً من قبل ذلك الطرف، بما يتماشى مع الممارسات المنصوص عليها في الإتفاقيات الدولية القائمة أو في تشريعاته الوطنية<sup>(1)</sup>. فبهذه إرغام السفن التابعة للدول الأطراف على التزود بنظام خاص بمكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة، فرضت هذه الإتفاقية على تلك الدول، واجب ممارسة الرقابة على السفن الراسية في موانئها تحقيقاً لهذه الغاية<sup>(2)</sup>، أي التثبت من مدى توافر على وجه الخصوص خطة للطوارئ ضد التلوث بالمحروقات على متن كل سفينة ترفع علم دولة من الدول المتعاقدة فيها<sup>(3)</sup>.

### ثالثاً - الصعوبات التي تحول دون التجسيد العملي للمقاربة التعاونية المقررة من طرف الإتفاقية للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات:

رأينا فيما سبق كيف أن الاتفاقية الراهنة، بذلت كل ما في مقدورها من أجل إرساء مقاربة تعاونية « **Une approche coopérative** » بين الدول الأطراف فيها لموازنة الدولة الساحلية، المعرضة دائماً للمخاطر الملاحية، في ميدان الإستعداد و التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، عن طريق تأكيدها، من جانب، على أهمية تفعيل دور دولة العلم سعياً وراء مكافحة حوادث التلوث بالمحروقات بصورة فعالة، علاوة عن تركيزها، من جانب آخر، على ضرورة خضوع دولة الميناء لالتزاماتها الدولية المتعلقة بفرض الرقابة على السفن الراسية في موانئها للتثبت من مدى تزود تلك المنشآت على وجه التحديد بخطة طوارئ ضد التلوث بالمحروقات أو نظام خاص بمكافحة التلوث الطارئ. لكن مع ذلك نقر بأنه من الصعب جداً أن تنجح من الناحية العملية هذه المقاربة التعاونية بين الدول الأطراف في الإتفاقية الحالية متى توافرت الحالات التالية:

### أ - حالة عدم مراعاة دولة العلم للإلتزامات المفروضة على عاتقها من طرف الإتفاقية للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات:

في ضوء أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالإستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، تعد دولة العلم طرفاً محورياً ضمن دائرة الجهات الفاعلة في مجال حماية البيئة البحرية من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، إذ يتضح ذلك جلياً من خلال الإلتزامات الواقعة على عاتقها في هذا المجال، و التي عمدت الإتفاقية الحالية إلى تحديدها في حرص هذه الدولة على ضرورة توافر خطط طوارئ ضد التلوث بالمحروقات على متن كافة السفن التي يحق لها رفع علمها، فضلاً عن ضرورة إبلاغ الدولة الساحلية المعنية، عن طريق رفع تقارير بشكل عاجل، فيما يتعلق بأية وقائع من شأنها الإضرار ببيئتها البحرية، لتقوم هذه الأخيرة عقب ذلك باتخاذ الإجراءات اللازمة إزاء حادث التلوث. فكل خرق لهذه الإلتزامات من طرف دولة العلم، يؤدي حتماً إلى الإخلال بإحدى الدعائم الأساسية التي تقوم عليها الإتفاقية الحالية التي تطالب الدول الأطراف فيها بالتعاون لمكافحة حوادث التلوث بالمحروقات<sup>(4)</sup>، زيادة عن تصعيب مهمة الدولة الساحلية المهتدة بحادث التلوث في التصدي لآثاره الوخيمة على بيئتها البحرية<sup>(5)</sup>.

1- المادة 3/ فقرة 1- (ب) من الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 289.

3- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 94-95.

4- Dossou Rodrigue AKOHOU, op-cit., p. 132.

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 173.



**ب- حالة إهمال دولة الميناء لمتطلبات الاتفاقية المتعلقة بضرورة ممارسة الرقابة على السفن الراسية في موانئها للتحقق من مدى توافرها على خطط طوارئ ضد التلوث بالمحروقات:**

أشرنا فيما تقدم من أطوار هذا العنصر، إلى أنه بمقتضى المادة 3/فقرة 1- (ب) من الاتفاقية الراهنة، فإنه في حالة تواجد السفينة التي ينبغي أن تحمل على متنها خطة طوارئ ضد التلوث بالمحروقات، في ميناء أو فرضة بحرية واقعة في ظل ولاية طرف من الأطراف، يقتضي الأمر أن تخضع لتفتيش يقوم به موظفون مخولون أصولاً من قبل ذلك الطرف، بما يتماشى مع الممارسات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية القائمة أو في تشريعاته الوطنية. و بعد تحليلنا لمضمون هذه المادة، ظهرت لنا بصورة جلية تلك الأهمية الكبيرة التي أولتها الاتفاقية الحالية للجانب المتعلق بممارسة الرقابة و القيام بأعمال التفتيش على السفن الراسية في موانئ الدول الأطراف فيها، لغاية التثبت من مدى توافر خطة للطوارئ ضد التلوث بالمحروقات على متن كل سفينة ترفع علم دولة من الدول المتعاقدة. فمن هذا المنطلق يبرز دور دولة الميناء في التحقق و الكشف عن مدى تزود السفن التابعة للدول الأطراف في هذه الاتفاقية، بخطة خاصة لمكافحة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات في الحالات الطارئة، مع الاضطلاع بالتدابير الضرورية إزاء تلك السفن في حالة قيام الدليل على وجود تجاوزات لمتطلبات الاتفاقية في هذا الشأن. لكن المشكل لا يطرح فقط عندما لا يجد الموظفون المخولون أصولاً من قبل دولة الميناء المعنية، خطة طوارئ ضد التلوث بالمحروقات على متن السفينة، بل يطرح أيضاً حتى في حالة توافر السفينة على مثل هذه الخطة، حيث ينبغي في هذه الحالة على دولة الميناء البحث جيداً للتأكد من مدى فعالية تلك الخطة و هل هي متطابقة مع الضوابط و المعايير الدولية المقررة في هذه المسألة، خاصة المقاييس المعمول بها في هذا الصدد و المنبثقة أساساً من الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974<sup>(1)</sup>. فكافة هذه التدابير تؤدي بنا في الحقيقة إلى صعوبات جمة و مشاكل مستعصية من الناحية العملية، إذ يحظرنا في هذه المناسبة طرح التساؤل التالي: هل تحوز جميع الموانئ التابعة للدول الأطراف في الاتفاقية الراهنة على نفس الإمكانيات البشرية و التقنية، التي تسمح لها بإجراء معاينات على درجة كبيرة من الفعالية لخطط الطوارئ الموجودة على متن السفن التي تستقبلها، مما يمكنها من التعرف على الثغرات التي تشوب هذه الخطط؟

الإجابة على التساؤل المطروح أعلاه واضحة، و هي لا، لأنه من المستحيل أن تتوافر جميع الدول الأطراف في هذه الاتفاقية على نفس الإمكانيات البشرية و التقنية في مجال مراقبة السفن، إذ ثمة فرقا شاسعا بين الإمكانيات التي تحوز عليها الدول المتقدمة في ميدان معاينة السفن و الإمكانيات الموجودة في كل من الدول النامية و الفقيرة، مما يجعلها تلقائياً لا تمثل لمتطلبات الاتفاقية بذات الطريقة التي تمثل لها الدول المتقدمة.

**ج- حالة عدم تدخل الدولة الساحلية المعنية في الوقت المناسب للتصدي لحادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات:**

يعد العنصر الزمني، من بين العوامل الأساسية لنجاح التدابير المتخذة من طرف الدولة الساحلية لمكافحة حادث التلوث بالمحروقات، إذ كلما سارعت هذه الأخيرة في تنفيذ عمليات المجابهة لآثار حادث التلوث كلما زادت فرصها في التحصل على نتائج ذات فعالية كبيرة في هذا الميدان. بيد أن حق تدخل

1- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 10 et s.

الدولة الساحلية في الحالات الطارئة في ضوء الإتفاقية الحالية ليس مطلقا، بل مقيد بمجموعة من الشروط، التي في الكثير من الأحيان ما تقف عائقا أمام هذه الدولة و تحول دون تصرفها في الوقت المناسب لحماية بيئتها البحرية ضد مخاطر التلوث. فمن أهم الشروط المقررة في هذه الإتفاقية و التي تؤثر بصورة سلبية على حق تدخل الدولة الساحلية في الوقت الملائم للتصدي لحادث التلوث بالمحروقات، بسبب الطابع الثقيل « **Le caractère lourd** » الذي أضفته فيما يتعلق بزمان الشروع في تطبيق قواعد الإتفاقية في الواقع العملي، نجد تلك الواردة في المادة الخامسة المذكورة أعلاه، عندما قضت مثلا بأنه كلما تلقى طرف من الأطراف في الإتفاقية التقرير المشار إليه في المادة الرابعة أو معلومات عن التلوث واردة من مصادر أخرى، فإن عليه تقدير الحدث لتقرير ما إذا كان حادثا من حوادث التلوث بالمحروقات، ثم تقدير طبيعة حادث التلوث بالمحروقات و مداه و عواقبه المحتملة، فضلا عن القيام بعد ذلك، دون إبطاء، بإعلام كافة الدول التي تتأثر مصالحها أو يمكن أن تتأثر بحادث التلوث بالمحروقات هذا، مع تزويدها بتفاصيل تقديراته و ما قام به أو ما يعتزم القيام به من تدابير، لمواجهة حادث التلوث بالمحروقات المبلغ عنه. فمن شأن هذه الإجراءات الكثيرة و المعقدة التي ينبغي على الدولة الساحلية القيام بها قبل شروعه في تنفيذ عمليات مكافحة التلوث، أن تفقدها السيطرة على بقع المحروقات التي تهدد بيئتها البحرية و المصالح ذات الصلة بأضرار وخيمة<sup>(1)</sup>.

---

1- « A propos de l'affaire du pétrolier libérien OLYMPIC-BRAVERY, M. Emmanuel LANGAVANT et M. Jean-Pierre BEURIER ont mis en évidence comment, en dehors des moyens techniques employés, le succès des opérations de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures impose à l'Etat, une intervention rapide. Selon le rapport de mer du commandant du navire précité, la compagnie néerlandaise de sauvetage est intervenue, mais à la demande tardive de l'Administration française n'a pu avoir d'action efficace. Ce qui a entraîné la pollution du rivage marin par les hydrocarbures du fait du pompage tardif du contenu des soutes. Pour éviter une telle pollution, une action vigoureuse antérieure de l'Etat côtier victime des dommages s'impose, comme l'avait fait le Gouvernement anglais en bombardant l'épave disloquée du TORREY-CANYON sur les rochers en 1967 », citer par : Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 173-174.

## الفصل الثاني

### ضرورة تكثيف المجتمع الدولي لجهوده على كافة الأصعدة للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات بصورة فعالة

يعد التلوث أخطر المشاكل البيئية في مجتمعنا المعاصر، وهو وإن كان من الظواهر القديمة التي نجمت عقب الاستغلال اللاعقلاني للبيئة الطبيعية، إلا أن تزايد معدلاته في الوقت الراهن بلغ حدود الخطورة، و بات يهدد الإنسان و بيئته على حد سواء، فالتلوث لا توقفه الحواجز، و لا تمنعه الحدود، فهو إذا وقع، يستطيع أن يصيب بالضرر بيئة واسعة مترامية، عابرا حدود الدول و القارات. و من أبرز الأنواع القديمة للتلوث البيئي، نجد على وجه التحديد التلوث البحري بالمحروقات، الذي بدأ التهديد الجاد به مع تنامي نشاط النقل البحري الدولي و ظهور ناقلات النفط العملاقة، التي تحمل شحنات كبيرة من المواد الضارة بالحياة البحرية بشكل خاص و الصحة العامة بالمعنى الواسع.

أكد أن للمنظمة البحرية الدولية، مثلما رأينا سابقا، دورا محوريا في مجال حماية البيئة البحرية من العواقب الكارثية للتلوث الذي يخلفه النقل البحري للمحروقات، و ذلك ما تجسد فعلا من خلال الصكوك الدولية العديدة و المتنوعة التي أشرفت هذه الهيئة على صياغة أحكامها. لكن بحكم أن مشكلة التلوث البحري بالمحروقات هي من المشاكل المعقدة بالنظر إلى العوامل الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية المرتبطة بها، فإن الجهود المبذولة من طرف المنظمة لا تكفي لوحدها لمواجهة هذه الظاهرة العالمية المستفحلة، بل كان لزاما على المجتمع الدولي تكثيف جهوده على كافة الأصعدة للتصدي الفعال لهذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري.

فمع تكاثر حالات التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات على الصعيد العالمي، أدركت الجماعة الدولية أنه من الضروري أن تضاعف من وتيرة المجهود الدولي التنظيمي، بغية الحد من هذه الظاهرة المتفاقمة، حيث كان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار<sup>(1)</sup>، فرصة مواتية للتأكيد على أهمية حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بكافة أشكاله، بما في ذلك التلوث المترتب عن النقل البحري للمحروقات، الذي يندرج ضمن الأحكام المقررة في الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، بهدف حماية البحار و المحيطات من التلوث الصادر عن السفن (المبحث الأول). كما تجدر الإشارة إلى أنه تولدت عند الجماعة الدولية قناة جليلة، تفيد بأنه لكي تأتي المنظومة القانونية الدولية الهادفة إلى الحد من التلوث البحري بالمحروقات بثمارها بصورة فعالة، فإنه يتعين على الدول التعاون على الصعيد الإقليمي و الاجتهاد على الصعيد الوطني لتحقيق هذه الغاية (المبحث الثاني).

---

1- « Nul n'ignore le bouleversement sans précédent que connaît depuis quelques années l'univers maritime. On ne saurait trop insister notamment sur le caractère profond et rapide des transformations que subit le droit de la mer (...). La détermination du droit de la mer a cessé d'être, comme par le passé, l'illustration du mandarinat des grandes puissances maritimes. L'aristocratie de la mer a fait place à la démocratie, une démocratie ombrageuse et sensibilisée aux droits particuliers de chacun de ses membres.

1930 : Conférence de La Haye sur la mer territoriale : 40 Etats.

1958 : 1<sup>ère</sup> Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : 86 Etats.

1960 : 2<sup>ème</sup> Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : 88 Etats.

1973 : 3<sup>ème</sup> Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : plus de 140 Etats », Laurent LUCCHINI, Michel VOELCKEL, « Les Etats et la mer : Le nationalisme maritime », Notes et études documentaires, La Documentation Française, Paris, 1977, pp. 12 et s.

## المبحث الأول

### مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار: فرصة مواتية للتأكيد على أهمية حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث

لما كانت هناك تطورات مهمة قد حدثت على مستوى قواعد القانون الدولي للبحار منذ 29 أبريل سنة 1958، التاريخ الذي أبرمت فيه معاهدة "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي، ثم أبرمت وثيقة جديدة لقانون البحار سنة 1982، و كان لهذه الأخيرة الغلبة عن الاتفاقية الأولى في العديد من الجوانب، فإننا نكتفي في دراستنا بالتعرف على ما جاءت به الاتفاقية العامة لقانون البحار، باعتبارها مثالا لمصدر القواعد القانونية العامة لحماية البيئة البحرية عموما. فمن أبرز الانجازات التي قدمتها منظمة الأمم المتحدة للمجتمع الدولي على الصعيد القانوني، ذلك النظام القانوني الدولي الجديد للبحار، المتمثل في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي جاءت تتويجا لجهود هذه الهيئة بداية من سنة 1967، بإنشاء لجنة خاصة لدراسة إمكانية توظيف قاع البحار و المحيطات خارج حدود الولاية الوطنية في الأغراض السلمية. و في ضوء التقرير الذي أنجزته هذه اللجنة، أصدرت الجمعية العامة في دورتها الثالثة و العشرين، قرارها رقم: 2467 بتاريخ 21 ديسمبر 1968، يقضي بإحداث لجنة الاستخدامات السلمية لقيعان البحار و المحيطات فيما يتجاوز حدود الولاية الوطنية للدول الساحلية، حيث تمخضت أعمال هذه اللجنة عن وضع إعلان للمبادئ التي تحكم قاع البحار و المحيطات و باطن أرضها خارج حدود الولاية الوطنية للدول الساحلية، المعتمد من طرف الجمعية العامة في دورتها الخامسة و العشرين بتاريخ 17 ديسمبر 1970، بموجب قرارها رقم: 2749.

كما أصدرت الجمعية العامة في ذات الدورة قرارها رقم: 2750، الذي دعت بمقتضاه إلى عقد مؤتمر دولي لقانون البحار في نهاية سنة 1973، يتناول مسألة إقامة نظام دولي عادل لاستخدامات البحار و المحيطات، علاوة عن دراسة بعض المشكلات القانونية التي تنثيرها الأنشطة المرتبطة باستغلال البحار و المحيطات، و من بينها على سبيل المثال الحفاظ على البيئة البحرية و منع التلوث. و لقد عقد هذا المؤتمر أحد عشرة دورة تحت مسمى "مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار"، حيث عقدت أولى دوراته بالتحديد في شهر ديسمبر سنة 1973، مستمرة إلى غاية أواخر سنة 1982، لإعداد مشروع مواد معاهدة قانون البحار، التي عرضت للتوقيع عليها في الدورة الختامية للمؤتمر، المنعقدة بمدينة « Montego Bay » في دولة جمايكا، بتاريخ 10 ديسمبر سنة 1982. و لا شك أن النقص الحثيث صوب الاستغلال الفعلي لثروات البحار و المحيطات، يؤدي إلى بروز مصادر جديدة للتلوث البحري، تنثير الرغبة في المزيد من إجراءات الوقاية، فضلا عن أن طرح تلك الفكرة الحديثة، و قد أدى إلى إعادة النظر على وجه العموم في قانون البحار، لتتقيد تنقيحا شاملا، و إنمائه و تطويره عبر إضافة الكثير من القواعد الجديدة، ليواكب تطور المجتمع الدولي المعاصر، قد أفسح المجال واسعا للاهتمام بقضية حماية البيئة البحرية. من هنا كان طبيعيا أن تهتم الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرارات التي مهدت بها لهذا التطور، و التي أنشأت بها لجنة الاستخدامات السلمية، و تلك الخاصة بإعلان المبادئ التي تحكم حوض البحر و قاع المحيط، ثم تلك التي دعت بها إلى عقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، بموضوع حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بكافة مصادره. و لقد حظي هذا الموضوع بالاهتمام و الاهتمام خلال أعمال لجنة الاستخدامات السلمية، ثم كان محورا لاهتمام اللجنة الرئيسية الثالثة من لجان مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، على مدى دوراته المتعاقبة، حيث توجت تلك الجهود بالجزء الثاني عشر من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، الذي خصصته هذه الأخيرة لموضوع

حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، بالإضافة إلى الإشارات المتفرقة التي وردت في الأجزاء الأخرى من أجزاء الإتفاقية إلى هذا الموضوع.

صحيح أن هذه الإتفاقية لم تتضمن في أحكامها قواعد خاصة تعالج من خلالها مشكلة التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، باعتبارها من الإتفاقيات العامة التي تضمنت قواعد قانونية ترمي إلى تنظيم حماية البيئة البحرية من التلوث بجميع مصادره، إلا أن ذلك لا يعني بتاتا أن هذا الشكل الخطير من أشكال التلوث البحري يخرج من نطاق تطبيق أحكام الإتفاقية الراهنة، بما أن هذه الأخيرة عالجت مشكلة التلوث الصادر عن السفن على وجه العموم، و الذي يندرج ضمنه موضوع دراستنا، مما يدل على أنه بإبرام الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، فقد تعزز من خلال ذلك الإطار القانوني الدولي الهادف إلى الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات (المطلب الأول).

لقد أعربت هذه الإتفاقية عن موقفها الصارم إزاء مشكلة التلوث البحري، إذ يظهر ذلك بصورة جلية من خلال عدة أحكام، خاصة تلك التي حرصت فيها على التنفيذ الفعلي للقوانين و الأنظمة التي جاءت بها لمواجهة هذه المشكلة (المطلب الثاني). لكن سلك الإتفاقية الراهنة نفس النهج المتبع من طرف الإتفاقيات المبرمة تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، التي تستبعد من نطاق تطبيق قواعدها السفن الحكومية بحكم تمتعها بالحصانة السيادية، من شأنه أن يقف عائقا أمام إرساء حماية دولية شاملة ضد مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية (المطلب الثالث).

### المطلب الأول

#### تعزيز الإطار القانوني الدولي الهادف إلى الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات عقب إبرام الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982

من الأمور البديهية ألا تتجاهل أي وثيقة دولية عامة تتعلق بتنظيم حقوق الدول و سلطاتها على البحار، على غرار الاتفاقية موضوع دراستنا حاليا، مسألة واجبات الدول تجاه هذه الأخيرة، و لعل أهم تلك الواجبات، الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث، و كل أنواع التعدي على توازنها الإيكولوجي. فعند الاضطلاع بوضع قانون جديد للبحار، أدرك مؤتمر الأمم المتحدة المنعقد لهذا الغرض، خطورة مسألة تلوث البيئة البحرية و تفاقمها المستمر، بسبب سلوك الدول إزاء البحار و المحيطات، حيث أن الدول البحرية المتقدمة، التي تملك أساطيل تجارية كبرى، ترى أن لها مصالح قوية في وضع قانونا للبحار لا يحد من حريتها، أو يقلل من نفوذها، و تتأهض القوانين و الإجراءات الوطنية للدول الساحلية، بحجة أن ذلك يقف عقبة في سبيل التجارة الدولية ككل، و تجارة الدول النامية بوجه خاص، و ذلك من خلال زيادة نفقات الشحن و تشغيل السفن على شكل لا يضر بالبيئة البحرية. من الجانب الآخر، هناك الدول الأقل تقدما، و كذلك الدول الساحلية، التي وجدت أن شواطئها قد تضررت من تلوث البحار، أو تتهدد ثرواتها البحرية السمكية، و ترغب في أن يوضع قانونا للبحار يمنع تلوث مياهها أيا كان مصدره، حيث رأت الدول الساحلية أن عليها واجبا مباشرا في هذا الشأن، أي في حماية مياهها من التلوث، و تتمسك بحقوقها في وضع القوانين و اللوائح الوطنية التي تمكنها من النهوض بهذا الواجب.

لقد حاولت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، تحقيق التوازن المناسب بين هاذين الموقفين المتعارضين، إذ خصصت جزءها الثاني عشر، لجملة من القواعد القانونية الهادفة إلى حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، موزعة إلى 46 مادة (من المادة 192 إلى غاية المادة 237 من الإتفاقية). كما تتضمن أجزاء أخرى من هذه الإتفاقية أحكاما تتعلق بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، مثل الجزء

الثاني المتعلق بالبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة، و الجزء الخامس المتعلق بالمنطقة الإقتصادية الخالصة، و الجزء السابع المتعلق بأعالي البحار. و لقد تطرقنا فيما تقدم من أطوار هذه الدراسة، إلى الدور المحوري الذي لعبته المنظمة البحرية الدولية، في سبيل حماية البيئة البحرية من العواقب الكارثية للتلوث المترتب عن النقل البحري للمحروقات. و لا ريب أنه بإبرام الإتفاقية الراهنة، فقد دعمت الجماعة الدولية بذلك المنظومة القانونية الدولية الموجودة سابقا، و الخاصة بحماية البيئة البحرية من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، لاسيما أن هذه الإتفاقية أقرت مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها (الفرع الأول)، الذي يتسم بأهمية قانونية كبيرة على الصعيد الدولي (الفرع الثاني)، علاوة عن نص الإتفاقية على جملة من الآليات القانونية بهدف ضمان التنفيذ الناجع و الأمثل لهذا المبدأ (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### إقرار مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها

ألقت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، بموجب المادة 192 منها الواردة في مستهل جزئها الثاني عشر، إلتزاما عاما على عاتق كافة دول العالم بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها<sup>(1)</sup>، حيث قضت هذه الأخيرة بما يلي: "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها". و الملاحظ أن هذا التصريح بالإلتزام العام الملقى على عاتق الدول يتعلق أساسا بالحماية من التلوث، إذ تم النص على هذا المبدأ على رأس مجموعة من الأحكام المتعلقة بهذه المشكلة العالمية المستفحلة، في حين توجد الأحكام الهادفة إلى الحفاظ على الموارد الحية في موقع آخر ضمن الأجزاء الأخرى من هذه الإتفاقية المخصصة لمختلف المناطق البحرية<sup>(2)</sup>. فلا ريب أننا نواجه من خلال هذه المادة، إلتزاما دوليا واضحا يفوق من حيث عمومته و مداه أية إلتزامات دولية وردت في الإتفاقيات الدولية السابقة في مجال حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بجميع أشكاله. كما تجدر الإشارة إلى أن هذا الإلتزام العام الذي ألقته الإتفاقية الحالية على عاتق الدول، مرتبط بصورة وثيقة برغبة المجتمع الدولي في التأكيد على مسألة بالغة في الأهمية، تتمثل في حق الدول في أن تقوم باستغلال ثرواتها الطبيعية، على شكل يمكن أن يتحقق معه التوفيق بين حق الدولة السيادي في أن تستغل تلك الثروات الطبيعية من جانب، و الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من جانب آخر<sup>(3)</sup>، حيث عبرت المادة 193 من ذات الإتفاقية على هذا الأمر بصريح العبارة، عندما قضت بأنه للدول حق سيادي فيما يتعلق باستغلال مواردها الطبيعية عملا بسياساتها البيئية و وفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(4)</sup>.

من المعلوم أن كل حق يقابله إلتزام، و هذه المسألة في الحقيقة لم تغفلها الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982. فمن ناحية الحق، قررت المادة 193 من الإتفاقية الراهنة الحق السيادي لكل دولة في الانتفاع بثروات البحار تحقيقا لتقدمها و رفاهيتها، فقضت، مثلما أشرنا إليه أعلاه، بأن للدول حق سيادي في القيام باستغلال مواردها الطبيعية عملا بالسياسات البيئية المنتهجة من طرفها و وفقا لالتزامها

1- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 253.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 27-28.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 224-225.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 506-507.

4- Thierry G. JACQUES, « La pratique belge et le Droit de la mer : La protection de l'environnement marin », in : Revue Belge de Droit International, 1995/1, p. 128.

بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها. أما من ناحية الإلتزام، الذي يقابل الحق السابق و يرسم حدوده، فيعتبر في الواقع إلتزام حقيقي بالمحافظة على البيئة البحرية و مكافحة مصادر تلوثها أيا كانت، بمعنى أنه ينبغي أن تلتزم كل دولة بأن تبذل كافة الجهود الممكنة و أن تتخذ جميع التدابير الضرورية للحيلولة دون إصابة البيئة البحرية بالتلوث بكل أنواعه، و هذا الإلتزام نصت عليه المادة 192 المذكورة سابقا عند إقرارها بأن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، فهذا الإلتزام الإتفاقي يحميه القانون الدولي، و على الدولة أن تقوم بتنفيذه، و لا يسوغ لها التوصل منه، و إلا تحملت تبعة المسؤولية الدولية<sup>(1)</sup>.

تنبثق من مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، مجموعة من الإلتزامات الفرعية التي نلخصها فيما يلي:

#### أولا- الإلتزام باتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية:

يعتبر خطر التلوث، بلا شك، أهم المخاطر التي تهدد البيئة البحرية<sup>(2)</sup>، لذلك نصت الاتفاقية الراهنة في المادة 194/فقرة 1 منها، على التدابير الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، حيث فرضت على الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء، أن تتخذ جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، أيا كان مصدره، مستخدمة لهذه الغاية أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها و المتفقة مع قدراتها، و تسعى إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد. كما نلاحظ أنه أُلقت المادة 194/فقرة 2 من الإتفاقية الحالية على عاتق الدول، الإلتزام باتخاذ جميع ما يلزم من التدابير لتضمن أن تجري أوجه النشاط على مستوى المناطق الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها، بشكل لا يؤدي إلى إلحاق التلوث بدول أخرى و بيئتها، علاوة عن وجوب حرص تلك الدول على ألا ينتشر التلوث المترتب عن أحداث أو أنشطة تقع تحت ولايتها أو رقابتها إلى خارج المناطق التي تمارس فيها الدولة المعنية حقوقا سيادية وفقا لهذه الإتفاقية<sup>(3)</sup>. و جدير بالذكر في ذات الصدد أنه بالرغم من نص المادة 194/فقرة 3 من هذه الإتفاقية على وجوب أن تتناول التدابير المتخذة من طرف الدول، عملا بأحكام الجزء الثاني عشر من الإتفاقية ذاتها، جميع مصادر تلوث البيئة البحرية، إلا أنها في نفس الوقت قد أشارت بصفة خاصة إلى وجوب الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من الأفعال التالية: (أ) إطلاق المواد السامة أو الضارة أو المؤذية، و لاسيما منها المواد الصامدة، من مصادر في البر، أو من الجو أو من خلاله، أو عن طريق الإغراق؛ (ب) التلوث من السفن؛ (ج) التلوث الناجم عن المنشآت و الأجهزة المستخدمة أثناء تنفيذ عمليات الاستكشاف أو الاستغلال البحري للموارد الطبيعية لقاع البحار و باطن أرضه؛ (د) التلوث الصادر عن المنشآت و الأجهزة الأخرى العاملة في البيئة البحرية<sup>(4)</sup>. كما أوجبت المادة 194/فقرة 4 من الإتفاقية الراهنة، على الدول عندما تقوم باتخاذ التدابير الرامية إلى منع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه، الامتناع عن التعرض الذي لا يمكن تبريره للأنشطة التي تقوم بها دول أخرى ممارسة لحقوقها و عملا بواجباتها، طبقا لهذه الإتفاقية. ثم

#### 1- أنظر كل من:

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 137.
- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية و سلوك الدول و إتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988-1989، ص 55-65.

- Théophile ZOGNOU, op-cit., pp. 229 et s.

2- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 174 et s.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 507.

4- Thierry G. JACQUES, op-cit., p. 138.

جاءت الفقرة الأخيرة من المادة المذكورة أعلاه، مؤكدة على أن حماية البيئة البحرية لا تقتصر فقط على مكافحة التلوث، بل تشمل التدابير التي تكون ضرورية لحماية النظم الإيكولوجية النادرة أو السريعة التأثير، ناهيك عن موائل الأنواع المستنزفة أو المهددة أو المعرضة لخطر الزوال، و غيرها من أشكال الحياة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(1)</sup>.

### ثانيا - الإلتزام بالامتناع عن الأفعال التي من شأنها نقل الضرر أو المخاطر أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر:

بمقتضى نص المادة 195 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، لا تقتصر واجبات الدولة في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، فقط على عدم جواز إلحاق الضرر بالبيئة البحرية في المنطقة التي تمارس فيها نشاطاتها أو المساس بالبيئة البحرية للدول المجاورة، بل تتعدى إلى واجب الحرص، عندما تتخذ تلك الدولة التدابير الهادفة إلى منع التلوث و خفضه و السيطرة عليه، على عدم نقل الضرر أو المخاطر أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر منه<sup>(2)</sup>، مع التنويه بأن هذا الإلتزام الذي تضمنته المادة المشار إليها أعلاه، يمليه واجب الحيطة اللازمة و مبدأ حسن الجوار<sup>(3)</sup>، الذي يقصد به من الناحية القانونية، أن تراعي الدولة عندما تمارس سيادتها و سلطاتها الإقليمية، أن لا يترتب عن ذلك أية أضرار تقع على إقليم دولة أخرى مجاورة<sup>(4)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه يعتبر مجال تنظيم حقوق الدول الواقعة على الأنهار الدولية المشتركة، الميدان الأول لتطبيق قواعد حسن الجوار، و ذلك إعمالا لقاعدة منع تغيير الظروف الطبيعية للأنهار الدولية متى كان ذلك مؤديا إلى الإضرار بحقوق الغير. و يتعلق مفهوم حسن الجوار في حقيقة الأمر بواجبين دوليين أساسيين: أحدهما سلبي يقضي بامتناع الدول عن القيام بأية أنشطة تترتب عنها نتائج ضارة بمصالح الدول المجاورة، و الآخر إيجابي يفرض على الدول الاضطلاع بالاحتياطات اللازمة للحيلولة دون إتيان مواطنيها أنشطة من شأنها أن تؤدي إلى إلحاق عواقب ضارة بإقليم الدول المجاورة<sup>(5)</sup>.

### ثالثا - الإلتزام بعدم توظيف التكنولوجيات التي يمكن أن تؤدي إلى الإخلال بسلامة البيئة البحرية:

عندما أقدمت دول العالم، لاسيما المتقدمة منها، على الاستعانة بالوسائل التكنولوجية المكتشفة من طرف العلم الحديث لاستغلال ثروات البحار و المحيطات<sup>(6)</sup>، و كان يلزم توظيف تلك الوسائل مخاطر جسيمة من شأنها الإخلال بسلامة البيئة البحرية<sup>(7)</sup>، فقد كان ضروريا بالنسبة للإتفاقية أن تسلط الضوء على هذه الصورة الجديدة من صور التلوث<sup>(8)</sup>، حيث فرضت بموجب المادة 196/ فقرة 1 منها، على الدول أن تتخذ ما يلزم من التدابير لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة على هذا التلوث الناجم عن توظيف التكنولوجيات الواقعة تحت ولايتها أو رقابتها، أو عن طريق إدخال أنواعا غريبة أو جديدة من

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 138.

2- عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري - تيزي وزو-، 2014، ص 309-310.

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

4- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., pp. 164 et s.

5- جعفر دوايدي، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بأنشطة غير محرمة دوليا، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار - عنابة -، دون تاريخ، ص 54-55.

6- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 138-139.

7- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص 69.

8- Théophile ZOGNOU, op-cit., pp. 229 et s.



التكنولوجيات، بشكل قصدي أو عرضي، على جزء معين من البيئة البحرية يمكن أن تسبب فيها تغييرات كبيرة و ضارة بتلك البيئة<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### الأهمية القانونية لمبدأ الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها

تظهر بصورة جلية تلك الأهمية القانونية التي يتميز بها مبدأ الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، في النقاط الأساسية التالية:

#### أولاً- مساهمة هذا المبدأ في تقنين و تطوير قواعد القانون الدولي العام:

يعد التنصيص على الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، من بين الإنجازات التي حققتها الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، و التي لها قيمة في تقنين و تطوير قواعد القانون الدولي، ذلك أن هذا المبدأ الوارد في المادة 192 من الإتفاقية، يهتم البيئة البحرية ككل، الأمر الذي يكسب مضمونه نطاقاً أوسع، بحكم أن التكريس الرسمي لهذا المفهوم يجعل هذه الإتفاقية تتجاوز المنظور الجغرافي للبيئة البحرية، بوصفها البحار و المحيطات أو ما إلى ذلك من تعريفها بأنها المسطحات المائية التي تتصل فيما بينها بصورة طبيعية و حرة، علاوة عن تجاوزها للتحديدات السياسية و القانونية للبحار، بعدم الحديث عن المناطق البحرية المندرجة ضمن سلطة هذه الدول أو تلك، أو التي تشكل تراثاً مشتركاً للإنسانية<sup>(2)</sup>. و لقد سبق لنا الذكر فيما تقدم من أطوار دراستنا، أن مصطلح "البيئة البحرية" **Marine Environment**، يعد أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي، إذ درج هذا الأخير على توظيف مصطلح "البحر" لغرض الدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغورة بالماء المالح و المتصلة فيما بينها دون أية عوائق. بيد أنه تم التخلي نهائياً عن هذا المفهوم التقليدي للبحر، عندما عقدت أشغال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار سنة 1978، أين توافقت الآراء و توصلت وفود الدول المشاركة ضمن تلك الأشغال إلى إقرار مصطلح "البيئة البحرية"، الذي يتضمن في محتواه مدلول الحياة البحرية « **Marine Life** »، ثم جاءت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، فصاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية، ليصبح بعد ذلك علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي، حيث نظرت الإتفاقية الراهنة إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي « **Ecosystem** »، تجدر المحافظة عليه و حمايته من جميع المخاطر المحدقة به<sup>(3)</sup>.

#### 1- أنظر كل من:

- Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, Institut de Recherche pour le Développement (I.R.D), Programme Régional de Conservation de la zone côtière et Marine en Afrique de l'ouest (P.R.C.M), Dakar, Sénégal, 2016, pp. 324-325.

- M'madi Ahamada MOHAMED, « Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXI<sup>ème</sup> siècle », Étude réalisée dans le cadre du Programme de Bourses de Recherche Nations Unies-Fondation Nippon du Japon, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies, New York, 2008, pp. 16 et s.

[www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/mohamed\\_0708\\_comoros.pdf](http://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/mohamed_0708_comoros.pdf)

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 32.

#### 3- أنظر كل من:

- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 478.

- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 101.

- جعفر دواوي، مرجع سابق، ص 10-11.

تنظر هذه الإتفاقية إلى البيئة البحرية بوصفها نظاما بيئيا أو مجموعة من الأنظمة البيئية، وفقا للمفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان و المكان، بكل ما تتطوي عليه من كائنات في ظل كافة الظروف المادية و المناخية، و كذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها البعض و علاقاتها بالظروف المادية المحيطة بها. كما تنظر الإتفاقية إلى ذلك النظام البيئي بوصفه جزء من المجال الحيوي « **La biosphère** »، الذي يتشكل في النهاية من جميع الأنظمة البيئية الموجودة على وجه الكرة الأرضية. و إذا كان الجزء الثاني عشر من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، قد تضمن النص على حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها بوصفها نظاما بيئيا و ليست مجرد نطاق جغرافي، فإننا نلاحظ أن الإتفاقية الراهنة قد سابت الإتجاه الذي كان سائدا من قبل، عندما نظرت إلى التلوث بوصفه أكبر المخاطر التي تهدد البيئة البحرية، و بذل كل الجهود لغاية مكافحة التلوث باعتباره أهم المخاطر، على أن إثبات تلك الحقيقة لا يجعلنا نغفل الاهتمام الكبير الذي أبدته الإتفاقية بالكائنات البحرية، و التي تمثل بلا شك عنصرا رئيسيا من مكونات البيئة، في مفهومها كنظام بيئي، و ضمان عدم تعرضها للاستهلاك المفرط الذي يمكن أن يؤدي إلى التأثير عليها. كما أن الاهتمام بمكافحة تلوث البيئة البحرية يستهدف بلا شك المحافظة على الحياة البحرية الحيوانية و النباتية على حد سواء، فضلا عما ورد من إشارات عديدة في نصوص الجزء الثالث عشر من الإتفاقية الراهنة، و المتعلق بالبحث العلمي البحري، تعبر عن الحرص على عدم إلحاق الأذى بالبيئة البحرية، و لتحقيق تضافر جهود العلماء في دراسة جوهر ظواهر البيئة البحرية<sup>(1)</sup>.

فأمامنا قاعدة دولية جوهرية، تتميز بطابع شمولي، تجعل تدخل القانون الدولي ينصب على التلوث كظاهرة، و ليس على المجال الجغرافي الذي يحدث فيه. كما تفرض إلتراما عاما على جميع الدول مهما كان موقعها أو نوع علاقتها بالبحر، من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث المترتب عن الأنشطة التي تجري فوق إقليمها و تحت مراقبتها، سواء تعلق الأمر بالمجالات البحرية التابعة لولايتها الوطنية، أو تعلق الأمر بالمجالات البحرية الخاضعة للاختصاص الوطني لدولة أخرى، بمعنى الحماية ضد ما يعرف بالتلوث العابر للحدود « **La pollution transfrontière** »<sup>(2)</sup>. بل و يشمل هذا الإلترام حماية المناطق البحرية الموجودة فيما وراء الولاية الوطنية للدول<sup>(3)</sup>، الأمر الذي يدل على أنه لا يقتصر الإلترام العام بالحماية المكرس من طرف الإتفاقية الراهنة، فقط على المناطق البحرية المندرجة ضمن الاختصاص الوطني للدول، و إنما يشمل أيضا البيئة البحرية للمناطق غير الخاضعة للاختصاص الوطني لأية دولة، مثل منطقة أعالي البحار<sup>(4)</sup>، حيث نستخلص من كل النقاط المستعرضة في السابق،

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 478-480.

2- « *L'expression de pollution transfrontière désigne la pollution dont la source physique est comprise totalement ou en partie dans une zone soumise à la juridiction nationale d'un Etat, et qui exerce des effets dommageables dans une zone soumise à la juridiction d'un autre Etat à une telle distance qu'il n'est généralement pas possible de distinguer les apports des sources individuelles ou groupes de sources d'émission. Toutes les définitions du phénomène transfrontalier impliquent la présence de deux Etats : l'Etat pollueur et l'Etat pollué* », Théophile ZOGNOU, op.cit., p. 160.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 477-479.

4- « *Tullio SCOVAZZI a d'abord soutenu que le principe de liberté des mers ne pouvait aujourd'hui être entendu de la manière dont le concevait GROTIUS au XVII<sup>ème</sup> siècle dès lors que les usages menaçant l'intégrité des écosystèmes marins s'étaient considérablement développés. Il s'est donc félicité de l'érosion progressive de ce principe, dans le domaine des pêches comme dans celui de la navigation maritime. À cet égard, Tullio SCOVAZZI a relevé plusieurs dispositions juridiques permettant un encadrement accru du trafic maritime international dans les écosystèmes vulnérables de haute mer : l'article 194§5 de la CNUDM, imposant aux États la protection des*

أن الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، تعتنق من خلال نصها على مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، المنظور الشمولي الذي يحكم القانون الدولي البيئي، و الذي يعتبر أن هدف حماية البيئة يتضمن حماية المحيط الحيوي ككل، علما أن هذا الموقف القانوني يعد في الواقع تكريسا للتوجهات الفقهية في هذا الميدان<sup>(1)</sup>.

**ثانيا - تفوق هذا المبدأ على كافة الإلتزامات المقررة في ضوء الإتفاقيات الدولية السابقة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث:**

ذكرنا سابقا أن مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، الذي أرسته المادة 192 من هذه الاتفاقية، هو إلتزام دولي واضح يفوق في عمومته و مداه أية إلتزامات دولية وردت في الاتفاقيات الدولية المبرمة سابقا في هذا المجال. فبالرغم من أن هذا الإلتزام، منبثق من معاهدة دولية عامة، جاءت لمعالجة مختلف المسائل المرتبطة بالبحار و المحيطات، إلا أن قوته القانونية تتجاوز بكثير القوة القانونية للمبادئ و القواعد المقررة في ضوء الصكوك الدولية المهتمة بالبيئة البحرية، و التي سبقت الإتفاقية الراهنة إلى الوجود<sup>(2)</sup>، إذ يصدر ذلك عن إدراك المجتمع الدولي للأضرار الكارثية التي تصيب

---

*écosystèmes rares ou délicats, la Convention MARPOL, dont le champ d'application s'étend en haute mer, ou la mise en œuvre du concept de Zones maritimes particulièrement vulnérables sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).*

*Un problème majeur persiste toutefois dans l'exercice par les États d'une juridiction effective sur les navires battant leurs pavillons : considérer les navires battant pavillon de complaisance comme des navires « sans nationalité » tels que définis par l'article 92§2 de la CNUDM permettrait d'imposer le respect de l'article 91 de la Convention imposant un « lien substantiel entre l'État et le navire ». Rappelant enfin que l'émergence d'enjeux nouveaux impose aux États une renégociation des outils juridiques, Tullio SCOVAZZI a plaidé pour l'adoption d'un accord d'application de la CNUDM qui, sur le fondement de l'article 194§5, assurerait plus largement la protection des écosystèmes de haute mer.*

*Jean-Pierre BEURIER et Gwénaëlle PROUTIERE-MAULION ont soutenu que le régime juridique de la biodiversité marine était actuellement fondé sur un consensus idéologique mou et des concepts pluriséculaires inadaptés au monde moderne. Le statut de res nullius attaché aux ressources marines génétiques et les dispositions de l'accord sur les droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC) apparaissent clairement incompatibles avec un objectif de protection et de conservation de ces ressources dans la mesure où ils comportent un risque de réservation des ressources comme du savoir. Si des pistes ont été soulevées quant à une extension du mandat de l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) à la conservation des ressources marines génétiques, c'est plus largement une redéfinition du régime juridique de la biodiversité marine qui s'impose aujourd'hui. A cet égard, les notions de patrimoine, de bien public mondial et d'intérêt commun de l'humanité recèlent des potentialités intéressantes », Institut du développement durable et des relations internationales (I.D.D.R.I) : « Vers une nouvelle gouvernance de la biodiversité en haute mer », Compte-rendu du séminaire international organisé en Principauté de Monaco, Les 20 et 21 mars 2008, p. 8.*

[www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/id\\_0808\\_cr-seminaire-monaco\\_fr.pdf](http://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/id_0808_cr-seminaire-monaco_fr.pdf)

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 33.

2- « L'article 192 de l'UNCLOS démontre le caractère exhaustif du régime en imposant aux États l'obligation générale et inconditionnelle « de protéger et de préserver le milieu marin ». Erik FRANCKX insiste sur le fait que l'adoption de l'article 192 représente la première fois qu'une obligation si importante et si large est incluse dans un traité international général. Faisant écho au principe 21 de la Déclaration de Stockholm, l'article 193 de l'UNCLOS confirme que « les États ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon leur politique en matière d'environnement et conformément à leur obligation de protéger et de préserver le milieu marin ». Toutefois, Julian ROBERTS fait valoir que l'article 192 est plus fort que le principe 21 en ce qu'il

البحار و المحيطات من جراء الأنشطة الإنسانية فوق كوكب الأرض، مع تيقنه من أن ظاهرة التلوث لا تراعي التحديدات السياسية و القانونية للبحار<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً - مخاطبة هذا المبدأ للمجتمع الدولي بأكمله:

تعد الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، من أهم و أبرز الإتفاقيات الدولية التي تضمنت أحكاماً لمعالجة القضايا المتعلقة بحماية البيئة البحرية، إذ يظهر ذلك بصورة جلية من خلال الجزء الثاني عشر منها، الذي وردت في مستهل المادة 192، التي تلزم الدول عامة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(2)</sup>، حيث يمتد هذا الإلتزام العام إلى جميع دول العالم دون تفرقة، سواء الدول الأطراف في الإتفاقية الراهنة أو غير الأطراف فيها، لأن السند القانوني الذي يقوم عليه هذا الإلتزام العام هو العرف العام الدولي، ناهيك عن كون هذا الإلتزام مرتبط بمسألة موضوعية و جد حساسة تهم المجتمع الدولي بأكمله، تتمثل في مسألة حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من كافة المخاطر المحدقة بها، و التي من شأنها الإخلال بسلامتها و توازنها الطبيعي و تهدد مستقبل البشرية فوق هذا الكوكب<sup>(3)</sup>. فلا شك أنه ثمة العديد من الإتفاقيات الدولية العالمية و الإقليمية، المبرمة بهدف حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بكافة أشكاله، و التي سبقت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 إلى الوجود، حيث كانت تلك الصكوك السابقة إلى إلزام الدول بعدم الإضرار بالبيئة البحرية و الامتناع عن تلوثها<sup>(4)</sup>، غير أنه يمكن التأكيد في الوقت الراهن أن مبدأ الإلتزام العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها الذي دونته الإتفاقية، أضحت قاعدة قانونية دولية ذات طابع شامل تطوق بالتزاماتها كافة دول العالم. فبالنظر إلى أن هذه القاعدة هي نتاج و تجسيد للتفاعل الإيجابي بين القانون الدولي للبحار و القانون الدولي للبيئة، فإن ذلك قد ساهم بشكل كبير في تقرير شمولية هذا المبدأ: فطبيعة ميدان حماية البيئة عموماً، و ميدان حماية البيئة البحرية على وجه الخصوص، يجعل من هذا الإلتزام القانوني غير قابل للتجزئة، ذلك أن تنفيذه من طرف البعض دون البعض الآخر، قد يفرغ هذا الإلتزام القانوني من مضمونه، و يحرمه من بلوغ غايته. فحماية

---

*accorde la préséance à la préservation de l'environnement au détriment du droit souverain des États d'exploiter leurs ressources naturelles*», citer par : Suzanne LALONDE, « Protection de l'environnement marin : Le contexte juridique international », Symposium sur l'environnement, Université Dalhousie, Canada, Octobre 2016, p. 4. [www.live-cirl.ucalgary.ca/sites/default/files/Oct%202016%20Symposium/FR\\_Protection%20of%20the%20Marine%20Environment%20-%20The%20International%20Legal%20Context.pdf](http://www.live-cirl.ucalgary.ca/sites/default/files/Oct%202016%20Symposium/FR_Protection%20of%20the%20Marine%20Environment%20-%20The%20International%20Legal%20Context.pdf)

1- « *Le droit international de la mer réfléchit en termes d'espaces juridiques, qu'il organise et délimite savamment de manière à la fois horizontale et verticale, alors que la mer est un seul et même milieu global. M. Jean-Pierre BEURIER, lors de son audition devant la section de l'Environnement, a ainsi souligné l'importance de concevoir l'océan non comme une surface, où circulent les navires et à partir de laquelle s'exercent les activités humaines, mais comme un volume à considérer globalement. De fait, l'approche horizontale ou sectorisée retenue par la Convention de Montego Bay explique pour partie ce que le professeur BEURIER appelle les trois échecs de la CNUDM que sont l'insuffisante prise en compte des problèmes posés par la gestion des ressources halieutiques, le traitement des transferts de technologies dans la partie XIV et l'imprécision du lien « substantiel » entre l'État et le pavillon. Il y ajoute des « points de vigilance » sur la protection des ressources vivantes en haute mer et sur les grands fonds marins. Il qualifie en revanche la partie XII de « succès » de la CNUDM. La manière dont cette dernière aborde la question environnementale fait de cet instrument du droit international un outil juridique beaucoup plus complet et moderne qu'il y paraît* », citer par : Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 187-188.

2- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1636 et s.

3- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص 68.

4- أحمد حامد البديري، مرجع سابق، ص 46-65.

البيئة البحرية تتطلب عمومية في التطبيق، باعتبارها تمثل مصلحة دولية مشتركة. و هكذا فإن مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، يجسد أساس الحماية القانونية للبيئة البحرية ضد المخاطر التي تهددها، و هو مبدأ يهتم الجماعة الدولية ككل، باعتباره قاعدة جوهرية ضمن القانون الدولي، علاوة على أنه من الواضح أن المجتمع الدولي، عندما عمد إلى التخصيص المختصر و القاطع على هذا المبدأ ضمن هذه الإتفاقية كاتفاقية دولية عالمية، كان يستهدف من خلال ذلك التأكيد على وجود قاعدة دولية موضوعية عالمية التطبيق، و أن مراعاتها فيها ضمان لمصلحة دولية مشتركة، و عليه فإن المقتضيات المنبثقة من هذا المبدأ تسري على المجتمع الدولي بأكمله و لا تخص فئة من الدول دون فئة أخرى<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### آليات تنفيذ مبدأ الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها

مما يحمد على هذه الاتفاقية، أنها نصت على عدد من الآليات « **Mécanismes** »، التي تساعد الدول - منفردة أو مجتمعة - على التنفيذ الفعلي و الناجع لمبدأ الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و من تلك الوسائل و الآليات نذكر ما يلي:

#### أولاً- التعاون الدولي على أساس عالمي أو إقليمي لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها:

لما كان الالتزام العام الذي تلقىه الإتفاقية الحالية على عاتق الدول، هو من الأمور التي لا يمكن الوفاء بها بغير تضافر الجهود الدولية<sup>(2)</sup>، فقد ركزت هذه الأخيرة على آلية التعاون الدولي للتجسيد الفعلي لهذا المبدأ<sup>(3)</sup>. فلا مراء في أن أعباء حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ثقيلة، و قد لا تستطيع العديد من الدول النهوض بها بمفردها، و لا بد لها من التعاون مع غيرها، و تجميع الجهود، سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي، لغاية وضع الترتيبات المناسبة في هذا الخصوص، حيث يتخذ هذا التعاون مظاهر عدة: فمن جانب، ينبغي على الدول التعاون على أساس عالمي، و حسب الاقتضاء على أساس إقليمي، بصورة مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، في سبيل صياغة و وضع قواعد و معايير دولية، و ممارسات و إجراءات دولية موصى بها، تتماشى مع هذه الإتفاقية، من أجل حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة<sup>(4)</sup>. كما تجدر الملاحظة في هذا الصدد أنه أكدت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، في مواد متفرقة من الجزء الثاني عشر منها، على وضع تلك المعايير فيما يتعلق بالتلوث الآتي من مصادر أرضية، أي التلوث من البر (المادة 207/فقرة 4)، و من التلوث المترتب عن الأنشطة التي تخص قاع البحار (المادة 208/فقرة 5)، و من التلوث عن طريق الإغراق (المادة 210/فقرة 4)، و من التلوث الناجم عن السفن (المادة 211/فقرة 1)، ناهيك عن التلوث من الجو أو من خلاله (المادة 212/فقرة 3)<sup>(5)</sup>. من جانب آخر، ينبغي أن تتعاون الدول، بصورة مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، لغرض تعزيز الدراسات و الاضطلاع ببرامج البحث العلمي، و تشجيع تبادل المعلومات و البيانات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، و تسعى إلى المشاركة، مشاركة نشيطة، في البرامج الإقليمية و العالمية لاكتساب المعرفة اللازمة، من أجل تقويم

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 30-31.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 508.

3- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 225.

4- المادة 197 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 139-140.

طبيعة التلوث و مداه، و لتقويم التعرض له و مساراته و أخطاره و وسائل علاجه<sup>(1)</sup>. و هذا الشكل من التعاون يمتد، و على ضوء المعلومات و البيانات المكتسبة من خلال الدراسات و برامج البحث العلمي، إلى وضع معايير علمية مناسبة من أجل صياغة و إعداد قواعد و ضوابط، و ما يوصى به من ممارسات و إجراءات، بهدف منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه<sup>(2)</sup>. كما يندرج ضمن نطاق التعاون الذي يهدف إلى تحاشي تفاقم أخطار تلوث البيئة البحرية، ما قرره الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، من أنه عندما تعلم دولة بحالات تكون فيها البيئة البحرية معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها، أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث، عليها أن تخطر فوراً الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، و كذلك المنظمات الدولية المختصة<sup>(3)</sup>. و في مثل تلك الحالات الطارئة التي تستدعي تدخلاً دولياً عاجلاً و منسقاً<sup>(4)</sup>، تتعاون الدول الواقعة في المنطقة المتأثرة، وفقاً لقدراتها، و المنظمات الدولية المختصة، قدر المستطاع، في القضاء على آثار هذا التلوث الطارئ، و كذلك في منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى. و تحقيقاً لهذه الغاية، تعمل الدول معاً على وضع و تعزيز خطط طوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية<sup>(5)</sup>.

#### ثانياً - تقديم المساعدة العلمية و التقنية للدول النامية:

لا ريب أن حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، من المسائل التي تتطلب قدراً كبيراً من الخبرة العلمية و الفنية، التي لا تتوافر لدى الكثير من الدول النامية في العالم، و من ثم فقد كان من الطبيعي أن تقرر الإتفاقية الراهنة، مبدأً وجوب تقديم المساعدة العلمية و التقنية لتلك الدول<sup>(6)</sup>. بعبارة أخرى، لا يكون التعاون، المشار إليه في النقاط السابقة، فعالاً إذا تم قصره فقط على الدول ذات الإمكانات التقنية و الاقتصادية العالية، بل إن معناه الحقيقي يتجسد حينما تشترك الدول النامية في هذا التعاون، فهي تعد أكثر من غيرها بحاجة ماسة إلى هذا التعاون<sup>(7)</sup>. فلم تغفل هذه الإتفاقية على أن تتضمن النص على ضرورة التعاون و تشجيع برامج المساعدة العلمية و التقنية، و غيرها من أشكال المساعدة، إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه، كذلك بهدف التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثاً على درجة كبيرة من الخطورة للبيئة البحرية<sup>(8)</sup>، و هو الأمر الذي عبرت عنه المادة 202 من الإتفاقية الحالية بنصها على أنه: "تعمل الدول، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، على ما يلي: (أ) تشجيع برامج المساعدة العلمية و التعليمية و التقنية و غيرها من أشكال المساعدة إلى الدول النامية من أجل حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها و منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه، و تشمل هذه المساعدة، فيما تشمل، ما يلي: 1- تدريب عاملي تلك الدول العلميين و التقنيين؛ 2- تيسير إشراكهم في البرامج الدولية ذات الصلة؛ 3- تزويدها بالمعدات و التسهيلات اللازمة؛ 4- دعم قدرتها

1- المادة 200 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- المادة 201 من نفس الإتفاقية.

3- المادة 198 من نفس الإتفاقية.

4- Christophe LEFEBVRE, « Protection et préservation du milieu marin : Les apports des Conventions Régionales sur les mers aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in : La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement, N°= 8, Octobre 2010, pp. 1-5. <http://id.erudit.org/iderudit/045533ar>

5- المادة 199 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 509.

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

8- Théophile ZOGNOU, op-cit. p. 231.



على صنع تلك المعدات؛ 5- تقديم المشورة بشأن برامج البحث و الرصد و البرامج التعليمية و غيرها و وضع تسهيلات لها. (ب) تقديم المساعدة المناسبة، و خاصة إلى الدول النامية، من أجل التقليل إلى أدنى حد من آثار الحوادث الكبيرة التي قد تسبب تلوثا للبيئة البحرية. (ج) تقديم المساعدة المناسبة، و خاصة إلى الدول النامية، فيما يتعلق بإعداد التقييمات البيئية".

من جانبها فرضت المادة 203 من الإتفاقية الراهنة على المنظمات المختصة، معاملة الدول النامية، لأغراض منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه أو التقليل إلى أدنى حد من آثاره، معاملة تفضيلية، سواء من حيث تخصيص الأموال المناسبة و المساعدة التقنية، أو فيما يتعلق بالانتفاع من الخدمات المتخصصة لهذه المنظمات<sup>(1)</sup>. نفهم من كل ذلك أنه ثمة واجب بالغ في الأهمية، ألقته الإتفاقية على عاتق الدول المتقدمة إزاء الدول النامية، يتمثل في واجب تقديم المعونة لهذه الأخيرة لتحقيق هدف حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و أنه في حال تقصير الدول المتقدمة في تنفيذ هذا الواجب، فذلك سيؤدي حتما إلى الإخلال بالجزء الثاني عشر من الإتفاقية ذاتها<sup>(2)</sup>.

### ثالثا - إقامة نظم الرصد و التقويم البيئي:

لا يكفي أن تتعاون الدول في مجال واحد من مجالات الوقاية من مخاطر تلوث البيئة البحرية، بل يجب إقامة الوسائل المساعدة لاكتمال تلك الوقاية، و منها وضع نظم رصد ملوثات البيئة البحرية و تقويم آثارها<sup>(3)</sup>، حيث نلاحظ أنه أوجبت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 على الدول، السعي إلى أقصى حد ممكن عمليا، و على شكل يتمشى مع حقوق الدول الأخرى، بصورة مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة، إلى ملاحظة و قياس و تقييم و تحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية أو آثاره بواسطة الأساليب العلمية المعترف بها. و يتعين على الدول أن تراقب أوجه النشاط التي تقوم أو تسمح بالقيام بها، بهدف الجزم فيما إذا كان من المحتمل، أن تؤدي مثل تلك الأوجه من النشاط إلى تلويث البيئة البحرية<sup>(4)</sup>. و يشار إلى أنه فرضت هذه الإتفاقية على الدول نشر تقارير بما يتم الحصول عليه من نتائج، أو تقديم هذه التقارير على فترات مناسبة إلى المنظمات الدولية المختصة التي تجعلها في متناول جميع الدول<sup>(5)</sup>. زيادة عن ذلك، فعندما تكون لدى الدول أسباب معقولة للاعتقاد بأن أنشطة يعتزم القيام بها تحت ولايتها أو رقابتها، قد تسبب تلوثا كبيرا للبيئة البحرية، أو تغييرات مهمة و ضارة فيها، يقتضي الأمر في مثل هذه الحالة أن تقدم هذه الدول، إلى أقصى حد ممكن عمليا، على تقييم الآثار المحتملة لمثل هذه الأنشطة على البيئة البحرية، و تقديم تقارير عن نتائج تلك التقييمات<sup>(6)</sup>.

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 509.

2- « Sans cette aide, les règles instaurées par la partie XII de la CMB risquent de demeurer lettre morte pour de nombreux Etats. Cette assistance peut permettre à certains Etats non développés d'adhérer à des conventions régionales ou mondiales de protection de l'environnement marin et ainsi de renforcer la portée de ces textes », Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1637.

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

« Cette disposition est importante, car face à de nombreux cas de pollution, la méconnaissance de l'état antérieur du milieu ne permettait pas de quantifier le dommage, empêchant ainsi toute réparation. La recherche d'un état « zéro » d'un certain biotope est très importante pour permettre des recours (le défaut d'état de référence a gêné les intérêts français dans l'affaire de l'Amoco-Cadiz), mais aussi pour s'assurer de l'évolution d'un milieu naturel. Ces rapports doivent être publiés et recevoir une large publicité, car ils peuvent servir de modèles », Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1637.

4- المادة 204 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- المادة 205 من نفس الإتفاقية.

6- المادة 206 من نفس الإتفاقية.

رابعاً- إرساء ما يلزم من القواعد الدولية و التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه:

إن القواعد الإتفاقية قد لا تكفي في مواجهة مخاطر ظاهرة تلوث البيئة البحرية، و لابد أن تدعمها الأنظمة و القوانين الوطنية الخاصة بالحماية البيئية، أو التي تستقبل تلك القواعد الإتفاقية، و تدمجها في مضمون القواعد الوطنية<sup>(1)</sup>. و بالنظر إلى أهمية تكاتف الأعمال القانونية لحماية البيئة، فإن الإتفاقية الراهنة، لم تكتف بتأكيد إلزام الدول باحترام أحكامها المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، بل دعت في ذات الوقت إلى وضع و سن القوانين و الأنظمة اللازمة في هذا الخصوص<sup>(2)</sup>. فقد تضمن الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر من الإتفاقية، المتعلق بالقواعد الدولية و التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، النص على قواعد محددة و واضحة بخصوص الالتزامات الواقعة على عاتق الدول في هذا الصدد، و ذلك بالنسبة للمصادر المختلفة للتلوث<sup>(3)</sup>، سواء كانت مصادر برية<sup>(4)</sup>، أو كان التلوث ناتجا عن نشاط يتعلق باستغلال الدولة لمناطق تخضع لولايتها من قاع البحر<sup>(5)</sup>، أو ذلك المترتب عن أوجه النشاط في منطقة التراث المشترك للإنسانية<sup>(6)</sup>، أو التلوث عن طريق الإغراق<sup>(7)</sup>، أو التلوث الناجم عن السفن<sup>(8)</sup>، أو كان التلوث من الجو أو من خلاله<sup>(9)</sup>، و مدى سلطان الدولة في إصدار التشريعات الوطنية المتعلقة بهذه المسألة<sup>(10)</sup>.

لا ريب في أن التلوث الناجم عن السفن، و الذي يتفرع عنه التلوث المترتب عن النقل البحري للمحروقات، يعد من أخطر أنواع التلوث التي تصيب مياه البحار<sup>(11)</sup>، لذلك شغلت هذه المشكلة حيزا كبيرا ضمن المناقشات التي دارت حول موضوع حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار و اللجنة الرئيسية الثالثة<sup>(12)</sup>. فبالرغم من الإتفاقيات الدولية العديدة، التي تناولت مسألة تلوث البيئة البحرية من جراء السفن<sup>(13)</sup>، إلا أن أهمية الموضوع قد فرضت نفسها، حيث تباينت الآراء خلال المناقشات بين مجموعة الدول البحرية الكبرى التي تحوز الأساطيل الضخمة و

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 142.

2- محمد أديب رافع الطماس، مرجع سابق، ص 73.

3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 260-267.

4- المادة 207 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

- انظر أيضا في هذا الصدد:

- Louis TASCHEREAU, « La nouvelle convention sur le droit de la mer et la lutte contre la pollution marine d'origine tellurique », in : Les Cahiers de Droit, Volume 24, N°= 2, Canada, 1983, pp. 323-377. <http://id.erudit.org/iderudit/042550ar>

5- المادة 208 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

6- المادة 209 من نفس الإتفاقية.

- راجع كذلك في هذا الصدد: عبد القادر محمود الأفرع، التنظيم القانوني لمنطقة التراث المشترك للإنسانية في إطار قواعد القانون الدولي للبحار، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، 2015، ص 163.

7- المادة 210 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

8- المادة 211 من نفس الإتفاقية.

9- المادة 212 من نفس الإتفاقية.

- انظر أيضا في هذا الصدد:

- Laurence BOISSON DE CHAZOURNES, « La protection de l'environnement marin dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », Séminaire de droit international public, Faculté de droit, Université de Genève, 1999-2000, p. 13.

10- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 510.

11- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 218 et s.

12- Francis RIGALDIES, op-cit., pp. 364-370.

13- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., pp. 58 et s.



بين مجموعة الدول الساحلية، التي و إن كانت تمتلك الأساطيل، فإنها تضع حماية البيئة البحرية من التلوث في المقام الأول<sup>(1)</sup>. و لقد كان طبيعياً أن تساند مجموعة الدول الحبيسة، التي يحوز البعض منها أساطيل لا يستهان بحجمها، مجموعة الدول البحرية الكبرى، و تؤيد وجهة نظرها الداعية إلى تقييد سلطات الدولة الساحلية، و التوسع في السلطات المقررة لدولة العلم الذي ترفعه السفينة، في مجال حماية البيئة البحرية، أينما وجدت تلك السفينة، حتى عندما توجد على مستوى ميناء تابع لدولة أخرى، بينما حرصت الدول الساحلية، و كانت تضم كتلة الدول النامية، على المطالبة بالحد من سيطرة وتحكم الدول البحرية الكبرى، مناشدة بوجوب تمديد صلاحياتها إلى حيث تنال سلطاتها السفن التي تخرج على مقتضيات حماية البيئة البحرية، و إخضاع السفن التي توجد في المناطق الخاضعة لولايتها أو في موانئها لوسائل الرقابة الفعالة، و الإجراءات الوقائية التي تحول دون وقوع الضرر، و بحق الدولة الساحلية في فرض العقوبات الملزمة على السفن في مثل تلك الأحوال<sup>(2)</sup>.

يمكن القول بأن الأحكام و القواعد التي أوردتها المادة 211 من الإتفاقية الراهنة، و الخاصة بالتلوث الناجم عن السفن، قد جاءت توفيقاً بين هذين الاتجاهين<sup>(3)</sup>، حيث ألفت على عاتق دولة العلم، الإلتزام بوضع القوانين و الأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها و خفضه و السيطرة عليه، بحيث لا تكون تلك القوانين و الأنظمة أقل فعالية من القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموماً و الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة (رأينا سابقاً أنه فيما يتعلق بالتلوث الناجم عن السفن، فإن المنظمة البحرية الدولية، هي المختصة في وضع القواعد و المعايير الدولية المتعلقة بالوقاية من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري)<sup>(4)</sup> أو مؤتمر دبلوماسي عام<sup>(5)</sup>، على أن تضع الدولة الساحلية، بمقابل ذلك<sup>(6)</sup>، قواعد و معايير دولية في هذا الصدد، عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عبر مؤتمر دبلوماسي عام، و تشجع بذات الطريقة، و كلما كان ذلك مناسباً، إقرار نظم لطرق المرور البحري، تستهدف من خلالها الإقلال إلى أدنى حد من خطر وقوع الحوادث التي قد تتسبب في تلوث البيئة البحرية<sup>(7)</sup>. زيادة عن هذه السلطات، نلاحظ أنه تم الإعراف لصالح الدولة الساحلية، في إطار الانصياع لمبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و تماشياً مع التطورات الجديدة المقررة في ضوء قواعد قانون البحار الجديد، بمجموعة من السلطات الأخرى التي سنعرضها فيما يلي:

#### أ- سلطة الدولة الساحلية في إقرار قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن في بحرها الإقليمي:

يذكر في هذا المقام أنه تم الإعراف لصالح الدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها على بحرها الإقليمي<sup>(8)</sup>، بأن تعتمد قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن الأجنبية و خفضه و السيطرة

1- Donat PHARAND, op-cit., pp. 459-460.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 513-514.

3- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 314.

4- Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, op-cit., p. 329.

5- المادة 211/ فقرة 2 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

6- Claude DOUAY, op-cit., pp. 249 et s.

7- المادة 211/ فقرة 1 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

8- الثابت في فقه القانون الدولي للبحار، أن البحر الإقليمي « *La mer territoriale* »، هو القطاع من البحر الملاصق لشاطئ الدولة الساحلية، و يمتد ناحية البحر العالي لمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً، يبدأ قياسها من خطوط الأساس المقررة في ضوء الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 (المادة 2 إلى المادة 16 من هذه الإتفاقية).

عليه، بما في ذلك السفن التي تمارس حق المرور البريء في البحر الإقليمي<sup>(1)</sup>، شريطة ألا تعرقل هذه القوانين و الأنظمة المرور البريء للسفن الأجنبية<sup>(2)</sup>. كما قرّرت هذه الإتفاقية حقوقاً أخرى في هذا الإطار لفائدة الدولة الساحلية، بهدف حماية بيئتها البحرية من التلوث الناجم عن السفن، هي كالاتي:

### 1- حق الدولة الساحلية في منع المرور غير البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي لحماية أمنها البيئي:

طبقاً لقواعد القانون الدولي للبحار، تتمتع سفن كافة دول العالم، ساحلية كانت أم غير ساحلية، بحق المرور البريء « **Le droit du passage inoffensif** » في البحر الإقليمي للدولة الساحلية<sup>(3)</sup>، الأمر الذي يدفعنا بصورة تلقائية للقول بأن هذا الحق، يعد قيداً جوهرياً يرد على سيادة الدولة الساحلية في إقليمها البحري<sup>(4)</sup>. لكن ينبغي أن يتميز هذا المرور بصفة البراءة، أو بتعبير أدق الصفة غير الاعتدائية أو الصفة المشروعة<sup>(5)</sup>، ذلك لأن المرور يكون بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها<sup>(6)</sup>. فعندما تأتي سفينة أجنبية مثلاً بعمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير يخالف هذه الإتفاقية<sup>(7)</sup>، و هو أحد الأسباب التي تسقط الصفة البريئة على المرور<sup>(8)</sup>، يعود للدولة الساحلية في هذه الحالة حقها في السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي، و في الاضطلاع بالإجراءات المناسبة لمنع ذلك المرور<sup>(9)</sup>، و هذا في الواقع ما أخذت به المادة 25/فقرة 1 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، المأخوذة عن المادة 16/فقرة 1 من معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، و التي نصت على ما يلي: "الدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً"<sup>(10)</sup>. و من نافلة القول أن البند (ح) من الفقرة 2 من المادة 19 السالفة الذكر، الذي ينص على: **عمل من أعمال التلويث المقصود و الخطير يخالف هذه الاتفاقية**، يعد من البنود التي تعرضت هذه المادة للنقد بسببه، خاصة أنه يرتبط بمسألة بالغة في الأهمية في القانون الدولي، و هي مسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث و خفضه و السيطرة عليه. فعند القراءة الأولى لمضمون هذا البند، نفهم مباشرة أنه عندما تقدم سفينة على تلويث البيئة البحرية أثناء مرورها خلال البحر الإقليمي لدولة ساحلية، ذلك يسقط تلقائياً الصفة البريئة على ذلك المرور<sup>(11)</sup>، غير أن الإشكال الذي قد يطرحه البند (ح) الذي يشترط في التلويث أن يكون "مقصوداً" و "خطيراً"، يثور عند القيام بتفسير هاذين المصطلحين، حيث أن القرائن الموضوعية المطلوبة من خلال هذا البند لا تظهر بصورة واضحة، و ينبغي دعم ذلك بعناصر تبين حجم التلوث و سعته بهدف البلوغ إلى مدى الخطورة، و كذلك قياس مدى القصد من القيام بهذا

1- يقصد بالمرور « **Le passage** » طبقاً للمادة 18 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982: "1- الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض: (أ) اجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف في مرسى أو في مرفق مينائي يقع خارج المياه الداخلية؛ (ب) أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرته. 2- يكون المرور متواصلاً و سريعاً، و مع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف و الرسو، و لكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف و الرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة".

2- المادة 211/فقرة 4 من نفس الإتفاقية.

3- المادة 17 من نفس الإتفاقية.

4- عصاد لعامري، مرجع سابق، ص 101.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 130-131.

6- المادة 19/فقرة 1 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

7- المادة 19/فقرة 2- (ح) من نفس الإتفاقية.

8- Philippe VINCENT, op-cit., p. 54.

9- Guy LE BORGNE, La police en mer en deçà des 200 milles..., op-cit., pp. 88-91.

10- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 133-139.

11- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 83-85.

التلوث<sup>(1)</sup>. و حسب الأستاذ "عبد المنعم محمد داود"، فإن أعمال التلويث المقصود و الخطير، من الأعمال التي تؤثر على طبيعة المرور البري للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية، في حين أنه ليست كل أعمال التلويث معنية بتطبيق هذا الحكم، و إنما يشترط في ذلك التلويث توافر عنصري "القصد" و "الخطورة". كما يرى أنه يمكن الاختلاف في درجة الخطورة، و هي في واقع الأمر مسألة يمكن أن يضع لها القضاء الدولي المعيار الضروري، بحيث تصبح اللحظة الفاصلة بين التلويث الخطر و التلويث غير الخطر، معروفة من خلال الواقع التطبيقي، و بعد أخذ رأي الاختصاصيين في أعمال التلويث<sup>(2)</sup>. و بتركيزه على فكرة أن القضاء الدولي هو الذي يضع المعيار الضروري لتحديد مدى درجة الخطورة، يكون بذلك الأستاذ "عبد المنعم محمد داود"، قد أقر ضمناً بأن البند (ح) - موضوع الحديث - غير واضح بما فيه الكفاية، و يحتاج إلى القضاء الدولي من أجل الفصل فيه بين الدولة الساحلية و دولة العلم. و بالفعل فإن ما تضمنه هذا البند، يثير إشكالية تقدير قرينة "القصد" أو التعمد في تلويث البيئة البحرية، علاوة على أن مسألة "خطورة" التلويث هي بحد ذاتها، هو مجال يحتاج إلى التقدير، و إن كان بإمكان الاختصاصيين تحديد مقدار درجة الخطورة بما لديهم من معطيات و وسائل تكنولوجية متطورة، و مع ذلك، فإن تقبل هذا الأمر من طرف الدول صعب المنال<sup>(3)</sup>.

## 2- حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البري للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي لحماية بيئتها البحرية من التلوث:

مهما بلغت درجة تطور النظام القانوني الدولي، فإنه يبقى في حاجة إلى مساندة النظام القانوني الداخلي، سواء لتكملة ما فيه من نواقص، أو لتوضيح ما يمكن أن يكتنفه من غموض، أو لوضع قواعده حيز التطبيق<sup>(4)</sup>. فانطلاقاً من ذلك سمحت الإتفاقية للدولة الساحلية بتنظيم المرور البري خلال مجالها البحري<sup>(5)</sup>، لحماية مصالح هذه الدولة التي تمارس السيادة على هذا الجزء من البحر<sup>(6)</sup>، و لضمان ملاحه بحرية آمنة خالية من المخاطر<sup>(7)</sup>، فأجازت للدولة الساحلية أن تعتمد، وفقاً لأحكام الإتفاقية ذاتها و غيرها من قواعد القانون الدولي، قواعد و أنظمة بشأن المرور البري للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي، تتناول من خلالها المسائل المذكورة على سبيل الحصر في المادة 21 منها، كلها أو بعضها، و من أبرزها مسألة الحفاظ على بيئة الدولة الساحلية و منع تلوثها و خفضه و السيطرة عليه<sup>(8)</sup>.

## 3- حق الدولة الساحلية في فرض شروطاً خاصة على بعض أصناف السفن عند ممارستها لحق المرور البري في بحرها الإقليمي:

تقتضي الطبيعة الخاصة لبعض السفن<sup>(9)</sup>، مثل السفن النووية، و السفن التي تنقل مواد خطيرة كالمواد الكيميائية السامة، و السفن ذات الحمولة أو التركيب الخاص مثل ناقلات النفط، أن تخضع لقواعد خاصة أثناء مرورها مروراً بريئاً خلال البحر الإقليمي للدولة الساحلية، دون أن تحرم من الاستفادة

1- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 410.

2- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 145.

3- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 411.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 135.

5- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 330-331.

6- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 82-83.

7- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 110.

8- المادة 21/ فقرة 1- (و) من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

9- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 51 et s.

من بقية القواعد المتعلقة بذلك المرور<sup>(1)</sup>. و لقد حظيت هذه الأنواع من السفن باهتمام خاص ضمن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، و خاصة في دوراته الأخيرة، حيث عبرت الدول الساحلية عن مخاوفها الكبيرة من المخاطر التي يمكن أن تتجم عن ممارسة مثل هذه السفن لحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي، في حين حرصت الدول البحرية الكبرى على تأكيد حق هذه الأصناف من السفن في ممارسة المرور البريء<sup>(2)</sup>. و قد توصل المؤتمر بعد المناقشات إلى حلول توفيقية تقضي بحق هذه السفن في المرور البريء، في مقابل حق الدولة الساحلية في أن تفرض على هذه السفن ممارسة هذا الحق فقط في الممرات البحرية التي قد تعينها أو تقررها لتنظيم مرور السفن<sup>(3)</sup>. كما ألزمت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، هذه السفن عند ممارستها للمرور البريء: "أن تحمل من الوثائق و أن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قرره الإتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن"<sup>(4)</sup>. و يفهم ضمناً من خلال الأحكام السابقة أن المرور البريء للسفن المذكورة أعلاه، ينبغي أن يقتصر على الأقل بإشعار مسبق للدولة الساحلية، لكي يتسنى لهذه الأخيرة التحقق من مراعاة هذه السفن للشروط التي تفرضها الإتفاقيات الدولية في هذا الشأن<sup>(5)</sup>.

بالموازاة مع التدابير الوقائية السابقة، تلتزم الدول التي تفرض شروطاً معينة على دخول السفن الأجنبية إلى موانئها أو مياهها الداخلية أو على توظيف محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، بأن تقوم بالإعلان الواجب عن هذه الشروط و أن تبلغها إلى المنظمة الدولية المختصة. و حينما تضع دولتان ساحليتان أو أكثر، في محاولة منها للمواءمة بين سياساتها في هذا الخصوص، متطلبات تكون متطابقة الشكل، يبين التبليغ الدول التي تشترك ضمن هذه الترتيبات. و على كل دولة أن تشترط على ريان سفينة ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، عند إبحاره داخل البحر الإقليمي لدولة مشتركة في هذه الترتيبات التعاونية، أن يعتمد إلى تزويد تلك الدولة، بناء على طلب مقدم من طرفها، بمعلومات عما إذا كانت السفينة متوجهة إلى دولة واقعة في نفس المنطقة الإقليمية و مشتركة في مثل هذه الترتيبات التعاونية، و أن يبين، إذا كان الأمر كذلك، ما إذا كانت السفينة مستوفية للاشتراطات و المتطلبات التي أقرتها تلك الدولة للدخول إلى موانئها<sup>(6)</sup>، علماً أن الفقرة الثالثة من المادة 211 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، أدخلت في مشروع الإتفاقية عقب أضرار التلوث الوخيمة المترتبة عن حادث الناقله « Amoco-Cadiz » سنة 1978<sup>(7)</sup>، مما يبرز ذلك التأثير الكبير لهذه الكارثة على النتائج الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن<sup>(8)</sup>.

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 139.

2- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 534-558.

3- أنظر كل من:

- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 119-120.

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique du droit de la mer : La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales française », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 31, 1985, pp. 783-789.

- Abdennour BOUTOUCHENT, op-cit., pp. 117 et s.

4- المادة 23 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 104-105.

6- المادة 211/ فقرة 3 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

7- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 134.

8- Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, op-cit., pp. 328-332.

## ب- سلطة الدولة الساحلية في إقرار قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة:

من المؤكد أن إحدى تجليات التغييرات التي عرفها قانون البحار منذ منتصف السبعينات من القرن الماضي، هو إقرار مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>(1)</sup>، كتجسيد لأهم مطالب الدول الساحلية لغاية بسط سيطرتها على المجالات البحرية المجاورة لسواحلها<sup>(2)</sup>. و بالطبع إذا كانت الدوافع الاقتصادية وراء إنشاء هذه المنطقة، إلا أن هذا لا ينفي الحضور القوي للانشغالات البيئية: فالمطالب الاقتصادية للدول الساحلية كانت تحمل في طياتها مطالب بيئية بحماية المناطق و الموارد البحرية التي تطالب ببسط سيادتها عليها<sup>(3)</sup>، الأمر الذي أخذت بمقتضياته الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982<sup>(4)</sup>، من خلال إقرارها بولاية الدولة الساحلية في المسائل المرتبطة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها في منطقتها الاقتصادية الخالصة<sup>(5)</sup>، حيث خولتها الحق في أن تعتمد، فيما يتعلق بمنطقتها الاقتصادية الخالصة، قوانين و أنظمة بهدف منع التلوث البحري الناجم عن السفن و خفضه و السيطرة عليه، تكون متفقة مع القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموماً و الموضوعة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، و يكون فيها أعمال لهذه القواعد و المعايير<sup>(6)</sup>.

## ج- سلطة الدولة الساحلية في إقرار تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن فيما يتعلق بقطاع معين داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة:

تأكيداً على الدور الأساسي الذي تلعبه الدولة الساحلية، في الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة<sup>(7)</sup>، فإن الإتفاقية الراهنة تزيد في قيمة الاختصاصات التشريعية المخولة للدولة الساحلية لبلوغ هذا الهدف<sup>(8)</sup>، حيث أشارت بموجب المادة 211 منها إلى أنه

1- تعرف المنطقة الاقتصادية الخالصة « *La zone économique exclusive* »، على أنها منطقة واقعة فيما وراء البحر الإقليمي و ملاصقة له، و لا تمتد مسافتها إلى أكثر من 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي (المواد من 55 إلى 75 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982).

2- صحيح أن فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة قد ولدت منذ زمن بعيد، غير أنها لم تقن و لم يعرف بها إلا في الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، حيث روعي فيها أساساً مصالح الدول النامية، تمكيناً لها من تحقيق تنميتها الاقتصادية و الاجتماعية، و الحد من هيمنة الدول المتقدمة على تلك المنطقة و الاستفادة منها، و التي سمح لها بتقديمها التقني و العلمي من الانتفاع وحدها من الثروات الطبيعية الحية و غير الحية الموجودة فيها، لمزيد من المعلومات، راجع كل من: محمد السعيد الدقاق، إبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012، ص 628 و ما يليها.

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 239-327.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 95-96.

- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 122-171.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 91-110.

- Roeland JANSOONE, « La pratique étatique belge et la zone économique exclusive », in : Revue Belge de Droit International, 1995/1, pp. 93-107.

3- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 65-70.

4- أنظر كل من:

- Thierry G. JACQUES, op-cit., pp. 139 et s.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 82-87.

- Yves VAN DER MENSBRUGGHE, « Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant : Etat de la question », in : Droit de la mer, Etudes dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD, op-cit., p. 64.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 274-281.

6- المادة 211 / فقرة 5 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

7- Claude DOUAY, op-cit., pp. 253 et s.

8- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 70-72.

عندما تكون القواعد و المعايير الدولية المذكورة سابقا، غير كافية لمجابهة ظروف خاصة، و تكون لدى الدول الساحلية أسبابا معقولة للاعتقاد بأن قطاعا معينا واضح التحديد من مناطقها الاقتصادية الخالصة، هو قطاع من الضروري، لأسباب تقنية معترف بها و تتعلق بأحواله الأوقيانوغرافية و الإيكولوجية و كذلك باستخدامه أو حماية موارده و بالطابع الخاص للمرور فيه، أن تعتمد له تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن، يجوز للدول الساحلية أن تعتمد بالنسبة إلى ذلك القطاع، و بعد إجراء مشاورات مناسبة مع أية دولة أخرى يعينها الأمر عن طريق المنظمة البحرية الدولية، إلى توجيه تبليغ فيما يتعلق بهذا القطاع إلى تلك المنظمة، تورده فيه الأدلة العلمية و التقنية المؤيدة لذلك الإجراء و معلومات عن مرافق الاستقبال الضرورية. و ينبغي أن تبت المنظمة البحرية الدولية، في غضون 12 شهرا من التاريخ الذي تستلم فيه ذلك التبليغ، فيما إذا كانت الأحوال السائدة في ذلك القطاع تتطابق مع المتطلبات المبينة أعلاه، فإذا قررت المنظمة ذلك، جاز للدول الساحلية في هذه الحالة أن تعتمد لذلك القطاع قوانين و أنظمة بهدف منع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه، تنفذ بها القواعد و المعايير الدولية أو الممارسات الملاحية التي تقضي المنظمة بانطباقها على القطاعات الخاصة. و لا تصبح هذه القوانين و الأنظمة سارية المفعول على السفن الأجنبية، إلا بعد مضي مدة 15 شهرا من تاريخ تقديم التبليغ إلى المنظمة البحرية الدولية<sup>(1)</sup>. و يقع على عاتق الدولة الساحلية الالتزام بنشر إعلانا بحدود أي قطاع معين واضح التحديد من هذا القبيل<sup>(2)</sup>.

إذا كانت الدولة الساحلية تعترف بإقرار قوانين و أنظمة إضافية لنفس القطاع من أجل منع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه، فإن عليها، في نفس الوقت الذي تقدم فيه التبليغ السالف الذكر، أن تخطر المنظمة البحرية الدولية بذلك، و يجوز أن تتناول هذه القوانين و الأنظمة الإضافية حالات التصريف و الممارسات الملاحية، و لكن يتعين أن لا تتطلب من السفن الأجنبية أن تراعي، في تصميمها أو بنائها أو تكوين طواقمها أو في معداتها، معايير غير القواعد و المعايير الدولية المقبولة عموما. و لا بد من الإشارة إلى أنه لا تصبح هذه القوانين و الأنظمة الإضافية سارية المفعول على السفن الأجنبية، إلا بعد مضي مدة 15 شهرا منذ تاريخ تقديم التبليغ إلى المنظمة، شريطة أن توافق هذه الأخيرة عليها في غضون 12 شهرا من تاريخ تقديم التبليغ<sup>(3)</sup>. و حرصا منها على توفير الحماية الضرورية للبيئة البحرية على مستوى المناطق المكسوة بالجليد<sup>(4)</sup>، فقد قررت هذه الاتفاقية أنه للدول الساحلية الحق في إقرار و تنفيذ قوانين و أنظمة غير تمييزية، بهدف منع التلوث البحري من السفن و خفضه و السيطرة عليه في المناطق المكسوة بالجليد و الواقعة داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة، مشيرة في ذات الوقت إلى أنه ينبغي أن تراعي هذه القوانين و الأنظمة، المراعاة الواجبة، للملاحة و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها على أساس أفضل الأدلة العلمية المتوفرة<sup>(5)</sup>.

بقي أن نذكر في ختام هذا العنصر أنه ينبغي أن تتضمن القواعد و المعايير الدولية المشار إليها في المادة 211 المستعرضة أعلاه، من بين ما تتضمنه، تلك المتصلة بالقيام في الفور بإخطار الدولة

1- المادة 211/6 (أ) من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- المادة 211/6 (ب) من نفس الاتفاقية.

3- المادة 211/6 (ج) من نفس الاتفاقية.

4- أنظر كل من:

- Jonathan DUPUIS, Le développement du trafic maritime arctique et ses impacts environnementaux, Mémoire de Master, Faculté des sciences, Université Libre de Bruxelles, 2009-2010, pp. 23 et s.

- Alfred VAN DER ESSEN, « La protection de l'environnement dans l'Antarctique », in : Revue Belge de Droit International, 1984-1985/2, pp. 617-622.

5- المادة 234 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

الساحلية التي قد يتأثر ساحلها و مصالحها المرتبطة به، بالحوادث التي تتطوي على تصريف أو تلك التي يحتمل أن تؤدي إلى حدوث تصريف، بما في ذلك الحوادث البحرية<sup>(1)</sup>، و هذا يصدر عن إدراك المجتمع الدولي للأهمية البالغة لمبدأ الإعلام في الوقاية من وقوع الكوارث البيئية، علماً أن هذا الإجراء يتيح الفرصة أمام الدولة الساحلية لكي تتخذ التدابير الضرورية في الوقت المناسب للحيلولة دون وقوع التلوث<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني

### الحرص على التنفيذ الفعلي للقوانين و الأنظمة الهادفة إلى حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها

الثابت في القانون الدولي أن شرعي قواعدهم أنفسهم المخاطبون بها، مما يعني أنه إذا وضعت الدول قواعد محددة، دولية كانت أم وطنية لتنظيم مسألة معينة، فليست هناك سلطة عليا فوق الدول تسهر على نهوض كل دولة بالتنفيذ الدقيق لتلك القواعد، أي أن تلك الدول ذاتها هي المنوط بها مهمة التنفيذ المتبادل لالتزاماتها الدولية. و في مجال تنفيذ القواعد المنظمة للإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، فقد عهدت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، بمهمة الرقابة المتبادلة على التنفيذ، إلى الدول المخاطبة بهذا الإلتزام<sup>(3)</sup>. كما يشار إلى أنه لا يكون للقوانين و الأنظمة التي تضعها الدولة لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها أية قيمة عملية، ما لم يكن بمقدور هذه الدولة الاضطلاع بتنفيذ تلك القوانين و الأنظمة المقررة من طرفها من أجل بلوغ هذه الغاية، حيث تنبعت وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار لهذه المسألة ذات الأهمية البالغة<sup>(4)</sup>، مما جعل الإتفاقية تتضمن مجموعة من الأحكام بهدف تنظيم هذا الموضوع<sup>(5)</sup>. و يتضح جلياً من خلال تلك الأحكام محاولة الإتفاقية تحقيق التوازن المناسب بين مصالح الدول المدافعة عن مبدأ حرية البحار و مصالح نظيراتها المطالبة بضرورة حماية سواحلها من مخاطر التلوث (الفرع الأول)، في الوقت ذاته نلاحظ أنها أحاطت ممارسة تلك الاختصاصات بجملة من الضمانات، في محاولة منها للتوفيق بين الانشغال الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن و المصالح المرتبطة بحرية الملاحة الدولية (الفرع الثاني)، ناهيك عن ترتيبها المسؤولية على الدول التي تقصر في الوفاء بالإلتزامات الملقة على عاتقها في هذا المجال (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### محاولة تحقيق التوازن المناسب بين مصالح الدول المدافعة عن مبدأ حرية البحار و مصالح نظيراتها المطالبة بضرورة حماية سواحلها من مخاطر التلوث

تفرض الأحكام و المبادئ التي أوردتها الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، بشأن حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و التي تطرقنا إليها سابقاً، إلتزامات محددة، تنفرج جميعاً عن الإلتزام العام الذي أُلقي على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من المخاطر التي من شأنها الإخلال

1- المادة 211/ فقرة 7 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- جعفر دواوي، مرجع سابق، ص 95-97.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 144.

4- جابر إبراهيم الراوي، "تلوث البحار و المسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار"، قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، تونس، 1989، ص 335-341.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 279-280.

بسلامتها و توازنها الطبيعي<sup>(1)</sup>. و بالنظر إلى خطورة التلوث على البيئة البحرية، و الذي ينعكس بالسلب على الكرة الأرضية عامة، فإن الإتفاقية الراهنة لم تكتفي في أحكام جزئها الثاني عشر، بجملة الإلتزامات العامة التي ألفتها على عاتق الدول بهدف منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه، بل حرصت على ضمان التنفيذ الفعلي لهذه الإلتزامات عمليا<sup>(2)</sup>، عبر توزيعها لسلطة الرقابة على التنفيذ على ثلاث فئات من الدول هي: دولة العلم، الدولة الساحلية و دولة الميناء، و هذا التوزيع ينبغي أن يحقق التوازن بين المصالح الخاصة لكل دولة، و المصالح المشتركة لباقي الدول<sup>(3)</sup>.

عقب إمعاننا في مدلول القواعد المنظمة للاختصاصات التنفيذية المخولة للدول المذكورة أعلاه في هذا المجال، خرجنا بنتيجة مفادها أن الإتفاقية الراهنة أعادت التأكيد على قاعدة الاختصاص الشخصي لدولة العلم عند تواجد السفينة التابعة لها فيما وراء حدود المياه الإقليمية لأية دولة (أولا)، مع توسيعها في نطاق الاختصاصات التنفيذية المخولة للدولة الساحلية في هذا المجال، بهدف كفاءة تطبيقا أكثر فعالية للقواعد و المعايير الدولية الموضوعة في هذا الشأن (ثانيا)، علاوة عن تعيينها لدولة الميناء كجهة ثالثة بعد كل من دولة العلم و الدولة الساحلية، لتعزيز الرقابة على الامتثال للإلتزامات الدولية الهادفة إلى منع التلوث الناجم عن السفن (ثالثا).

#### أولا- إعادة التأكيد على قاعدة الاختصاص الشخصي لدولة العلم عند تواجد السفينة التابعة لها فيما وراء حدود المياه الإقليمية لأية دولة:

في حقيقة الأمر إن المتأمل في الأحكام التي تضمنتها القواعد المنظمة للاختصاصات التنفيذية المخولة لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، يتبين له جليا أن الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، أعادت التأكيد على قاعدة مستقرة في قانون البحار التقليدي، تتمثل في قاعدة الاختصاص الشخصي لدولة العلم أثناء تواجد السفينة التابعة لها فيما وراء حدود المياه الإقليمية لأية دولة، خاصة فيما يتعلق بمتابعة تلك السفينة و توقيع الجزاء عليها، بسبب خرقها للقواعد و المعايير الدولية الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري. و للتفصيل أكثر في هذه المسألة، إرتئينا تسليط الضوء على النقاط التالية:

##### أ- الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار:

في العصور القديمة كان البحر العالي يعرف على أنه ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل و على مسافة منه، و لكن مع بروز معالم القانون الدولي للبحار الحديث، أخذت معالم هذا التعريف تتحدد بشكل أدق، حيث عرفته المادة الأولى من معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958 على أنه: "جميع أجزاء البحر التي لا تعود لا إلى البحر الإقليمي و لا إلى المياه الداخلية لأية دولة"<sup>(4)</sup>. أما الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، فقد عرفت البحر العالي في المادة 86 منها بأنه: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه

1- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 517.

2- Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 188-189.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 146.

4- أنظر كل من:

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 395-396.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 127 et s.

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 85-86.

- جابر إبراهيم الراوي، مرجع سابق، ص 311-314.



الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية...". و من المبادئ الأساسية المستقرة في القانون الدولي، أن أعالي البحار تكون حرة لاستعمال جميع الدول، الأمر الذي يدل على أن هذه الأجزاء من البحار لا تخضع لسلطة أية دولة، بل هي مفتوحة لكافة الدول بدون تمييز، و لكل الدول أن تنتفع بها على قدم المساواة<sup>(1)</sup>، حيث أكدت الاتفاقية الراهنة على هذه القاعدة، بنصها على أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية<sup>(2)</sup>، و أنه لا يجوز لأية دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها<sup>(3)</sup>.

نفهم من الأحكام السابقة أن البحر العالي يخضع لمبدأ حرية البحار، الذي يعتبر المبدأ الرئيسي المسيطر و المؤثر على مجمل النظام القانوني للبحار، إذ أنه بفضل هذا المبدأ تطورت قواعد هذا القانون إلى ما وصلت إليه الآن من توسع<sup>(4)</sup>. و تعتبر حرية الملاحة البحرية من أبرز الحقوق المتفرعة عن مبدأ حرية أعالي البحار<sup>(5)</sup>، علما أن هذا الحق يعد من الحقوق الكلاسيكية الراسخة في العرف الدولي<sup>(6)</sup>، قبل أن يتم تقنينه رسميا في إطار معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، و بالتحديد في المادة الرابعة من هذه الأخيرة، و من بعدها في المادة 90 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، التي نصت على ما يلي: "لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار". و لهذه الاعتبار ثمة من الفقه من يعتبر أن مبدأ حرية أعالي البحار له شقان: شق إيجابي يقوم على إتاحة الفرصة لكل دولة، ساحلية كانت أم غير ساحلية، لتسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار طبقا لمضمون المادة 90 من هذه الاتفاقية، و شق سلبي تكفلت المادة 89 منها بتحديد، عندما منعت الدول صراحة من إدعاء إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها<sup>(7)</sup>.

1- عصام العطية، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، المكتبة القانونية للنشر، بغداد، 2006، ص 373-374.

2- المادة 87/1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

3- المادة 89 من نفس الاتفاقية.

4- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 396.

5- المادة 87/1-1 (أ) من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

6- « La liberté de navigation est l'un des principes les plus anciens et les plus généralement reconnus du régime juridique régissant les espaces maritimes. L'on peut dire sans craindre de se tromper que - depuis qu'il a été consacré dans le chapitre « De mare liberum » (« De la liberté de la mer ») du Traité (il s'agissait en fait d'un avis juridique) « De iure praedae » publié par Hugo GROTIUS en 1609 - ce principe constitue l'un des piliers du droit de la mer et a été à l'origine du droit international moderne. Il n'est pas inutile, encore aujourd'hui, d'insister à nouveau sur les arguments que Grotius a avancés à l'appui de ce principe. Entre autres choses, GROTIUS faisait valoir que la mer était la principale voie de communication et de coopération entre les Etats et que cette voie devait par conséquent être libre et ne pas être contrôlée par un Etat - il pensait sans doute, à l'époque, à l'Espagne ou au Portugal. Un autre de ses arguments était qu'une ressource ou une zone qui pouvait être utilisée par tous sans être altérée ni épuisée ne devrait pas être le monopole d'un Etat mais devrait au contraire être ouverte à tous. Enfin, il faisait valoir qu'un Etat ne pouvait revendiquer qu'une zone qu'il pouvait administrer et contrôler effectivement, soulignant qu'aucun Etat ne pouvait contrôler la mer de façon effective et permanente. Ce dernier argument n'est peut-être pas aussi convaincant aujourd'hui qu'il l'était au début du XVII<sup>ème</sup> siècle. Il convient néanmoins de le garder à l'esprit. C'est ainsi en effet que John SELDEN, en particulier, a attaqué le principe de la liberté de la mer dans son traité « De mare clausum » de 1635, mais l'auteur voulait parler en fait de la liberté de la pêche, également défendue par Hugo GROTIUS, plutôt que de la liberté de navigation », Rüdiger WOLFRUM, « La liberté de navigation : Nouveaux défis », Conférence présentée au Tribunal international du Droit de la Mer, Hambourg, Allemagne, 2011, p. 2. [www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements\\_of\\_president/wolfrum/freedom\\_navigation\\_080108\\_fr.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf)

7- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، مرجع سابق، ص 105.

لا تخضع السفينة في أعالي البحار، كقاعدة عامة<sup>(1)</sup>، إلا لولاية دولة العلم، و ليس ذلك إلا تفرغ على حرية البحار العالية، التي تحتم عدم ممارسة الاختصاص الوطني أو السيادة الإقليمية، إلا من جانب الدولة التي تنتمي إليها السفينة بجنسيتها<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يدل على أنه لا يجوز لأية دولة أن تمارس سلطتها إزاء السفن الأجنبية الموجودة على مستوى المياه المذكورة أعلاه<sup>(3)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أن هذه القاعدة، تنطبق حتى في حالة وقوع تصادم بين السفن في أعالي البحار، حيث تم التأكيد بصريح العبارة على هذه المسألة في نص المادة 97 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982<sup>(4)</sup>.

من أبرز الآثار القانونية المترتبة عن مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار، أن الاختصاص التشريعي و القضائي في هذه المياه يكون وطنيا تمارسه كل دولة على السفن التابعة لها، سواء كانت سفنا خاصة أو عامة، إذ أن تشريعات دولة العلم هي التي تنظم النشاطات التي تقوم بها تلك السفن، و في نفس الوقت هي التي تنطبق على الحوادث التي تقع على ظهرها و التي تؤدي إلى إحداث آثار قانونية<sup>(5)</sup>. و لقد نصت المادة السادسة من معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958 على هذا المبدأ قائلة: "تبحر السفن تحت علم دولة واحدة و تخضع في البحر العالي، عدا في الحالات الاستثنائية الواردة في الاتفاقيات الدولية أو في هذه المواد، إلى قضائها المطلق...". و هو في الواقع ذات الحكم الذي أخذت به المادة 92 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، علما أن هذه القاعدة ترتبط بصورة وثيقة بمبدأ حرية أعالي البحار، الذي يقضي بعدم خضوع ذلك الجزء من البحر لسيادة أية دولة<sup>(6)</sup>، مما يوصلنا إلى نتيجة جلية، مدلولها أن غياب السيادة في البحر العالي، هو المبرر الأساسي المستوجب لاستمرار سيادة الدولة على السفن التي ترفع علمها عند وجودها على مستوى هذه المنطقة تجنبا للفوضى. و لا تقتصر رقابة الدولة و تنظيمها على الحياة اليومية في السفينة، و إنما تمتد أيضا إلى تنظيم توظيف السفينة و إلى توفير الحماية لها في البحر العالي. ففي ميدان التنظيم، كانت الدولة و لوقت طويل حرة في وضع التنظيمات المتعلقة بالسفن وفقا لمبادئها، إلا أن قسما كبيرا من هذه التنظيمات أصبح اليوم يتعلق بوجوب خضوع السفن لجملة من المبادئ التي ينص عليها القانون الدولي في هذا الشأن، مثل الإلتزامات المتعلقة بمحاربة القرصنة البحرية، و تجارة الرقيق، و حماية البيئة البحرية، و حماية الأنابيب المغمورة، و تنظيم الصيد، إذ تتعرض السفن التي تخالف تلك التنظيمات إلى عقوبات تحددها قوانين دولة العلم و تفرض من طرف محاكمها، حيث يتم توجيه هذه العقوبات ضد الأشخاص المسؤولين عن ارتكاب تلك الأفعال، من ربان السفينة إلى المالك أو المشغل. كما يمكن أن تحرك المسؤولية الدولية للدولة التي ترفع السفينة علمها، إذا قصرت تلك الدولة في التنظيم و المراقبة المطلوبين منها، بحيث أنه قد يكون هذا التقصير بسبب عدم تشريع القوانين الضرورية الخاصة بالأمن البحري أو بسبب إهمال السلطات الإدارية لدولة العلم في تأدية مهامها على أحسن وجه. أما فيما يتعلق بتوفير الحماية للسفينة، فإنه يهدف في الأساس إلى حماية هذه الأخيرة من التصرفات القانونية لمستخدمي

1- ترد على هذه القاعدة العامة جملة من الاستثناءات، أبرزها محاربة القرصنة البحرية؛ حق الاقتراب و التفتيش؛ محاربة تجارة الرقيق؛ محاربة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية؛ محاربة البث الإذاعي غير المصرح به...، لمزيد من المعلومات، راجع كل من: محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 465-479.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 130 et s.

- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 272-324.

- عصام العطية، مرجع سابق، ص 377-382.

2- Philippe VINCENT, op-cit., p. 129.

3- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 74-78.

4- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 243.

5- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2007، ص 110.

6- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 74.

البحر العالي الآخرين، أي واجب دولة العلم في أن تضمن لمواطنيها مراعاة السفن العامة و الخاصة الأجنبية لمبادئ و قواعد القانون الدولي المتعلقة بالملاحة البحرية و الصيد في أعالي البحار، و مثال ذلك قاعدة عدم التدخل التي تمنع على أية دولة القيام بأعمال القسر ضد السفن التابعة لدولة أخرى في البحر العالي<sup>(1)</sup>.

لكن المشكلة التي تطرحها قاعدة الإختصاص الشخصي لدولة العلم على السفن التابعة لها في أعالي البحار، خاصة فيما يتعلق باحترام تلك السفن للالتزامات الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، هي حالة عدم مصادقة دولة العلم في الأصل على الإتفاقيات الدولية التي تنظم هذا الميدان، علاوة عن حالة تقاعس تلك الدولة عن متابعة السفن التابعة لها بسبب الانتهاكات التي ترتكبها ضد البيئة البحرية على مستوى تلك الأجزاء من البحار<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يفتح السبيل أمام هذه السفن لتصريف الفضلات و المواد الملوثة الأخرى في البحر العالي، دون تعرضها لأية متابعة أو جزاء من طرف أية سلطة دولية<sup>(3)</sup>.

#### ب- مدى صمود مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار أمام التحديات البيئية الجديدة للمجتمع الدولي:

لا شك أن مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار، يعد من المبادئ الأساسية المسلم بها في القانون الدولي التقليدي، إلا أن التحديات البيئية الجديدة التي واجهت المجتمع الدولي منذ منتصف القرن الماضي، جعلت هذا المبدأ يفقد بعضاً من أهميته، حيث لم يعد له الطابع المطلق مثلما كان في العصور السابقة، و ذلك ما سنوضحه من خلال دراستنا للنقاط التالية:

#### 1- حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها كقيد جوهري يرد على مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار:

من أبرز المبادئ المستقرة في القانون الدولي للبحار، أن النظام القانوني للسفينة كأداة للملاحة البحرية، تخضع كقاعدة عامة للإختصاص الشخصي لدولة العلم، الأمر الذي يدل على خضوعها لقوانين هذه الدولة: فهي التي تحدد مركزها القانوني في وقت السلم و في وقت الحرب على حد سواء، و ما إذا كانت وطنية أو أجنبية، و تحدد ما تتمتع به السفينة من حقوق و ما تتحمله من التزامات بموجب التشريع الوطني و الإتفاقيات الخاصة أو العرف الدولي. كما أن خضوع السفينة المبدئي لقانون دولة العلم، يعني بصورة تلقائية أن أي خطاب قانوني يهم الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، ينبغي أن يوجه في المقام الأول إلى دولة العلم بالنظر لولايتها العامة على السفينة التي تحمل جنسيتها<sup>(4)</sup>. غير أن خضوع السفينة للإختصاص الشخصي لدولة العلم قد ترد عليه بعض القيود و الاستثناءات<sup>(5)</sup>، تفرضها ضرورات حماية المصالح الجوهريّة للجماعة الدولية، ناهيك عن ضرورات حماية المصالح الجوهريّة للدولة الساحلية<sup>(6)</sup>. و يعد الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من المخاطر التي تهدد توازنها الطبيعي، من أهم القيود و الاستثناءات الواردة على مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 462-464.

2- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1639-1640.

3- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 97.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 74-75.

5- Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 188-189.

6- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 445-434.

في أعالي البحار<sup>(1)</sup>، إذ أن غياب السيادة على البحر العالي لا يعني عدم وجود قواعد لحماية البيئة البحرية فيه. فقد أناطت هذه القواعد مهمة الحماية لجميع الدول، حيث سمحت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، لجميع الدول، بالتدخل غير المباشر لغاية تأمين هذه الحماية، مع الإشارة إلى أنه خولت المادة 218/فقرة 1 من الإتفاقية الرافعة لدولة الميناء، أي الدولة التي توجد في مينائها أو في منشأتها المينائية السفينة، الحق بالقيام بالتحقيق مع تلك السفينة، و عند توافر الأدلة، إقامة الدعوى ضدها، عند الشك بقيامها بأي تصرف للفضلات أو المواد الملوثة خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، أي على مستوى البحر العالي، خارقة بفعلها هذا القواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولة مختصة أو من خلال مؤتمر دبلوماسي عام<sup>(2)</sup>.

يستفاد من هذا الكلام أن الولاية الخالصة لدولة العلم على السفينة المبحرة في أعالي البحار، لم يعد لها الطابع المطلق كما كان في العقود الزمنية السابقة<sup>(3)</sup>، نظرا لتزايد القيود و الاستثناءات الواردة على هذه القاعدة و التي تضمنتها العديد من الإتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، فضلا عما تضمنته الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 في هذه المسألة من أحكام، تفرض من خلالها التزامات عامة على عاتق دولة العلم عند ممارستها لولايتها القانونية على السفن الحاملة لجنسيتها<sup>(4)</sup>. و يقتضي الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، و خاصة من التلوث المترتب عن الملاحة البحرية، وضع جملة من القيود الهامة على حق كل دولة في تسيير السفن التي ترفع علمها، و في ولاية الدولة على تلك السفن<sup>(5)</sup>.

**- القيود المرتبطة بالإجراءات الوقائية التي ينبغي على دولة العلم أن تتخذها لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن و خفضه و السيطرة عليه:** تكفل دولة العلم وفقا للإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، خضوع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة، و الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام، و لقوانينها و أنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية، لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن و خفضه و السيطرة عليه، و تعتمد هذه الدولة، تبعا لذلك، من القوانين و الأنظمة، و تتخذ من التدابير الأخرى، ما يلزم لغاية تنفيذ هذه القواعد و المعايير و القوانين و الأنظمة. و تؤمن دولة العلم التنفيذ الفعال لهذه القواعد و المعايير و القوانين و الأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك<sup>(6)</sup>. كما تجدر الملاحظة في هذا الصدد، أنه فرضت هذه الإتفاقية على دولة العلم أن تتخذ بوجه خاص، التدابير المناسبة من أجل تأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من خوض غمار الملاحة البحرية، حتى تستجيب لمتطلبات القواعد و المعايير الدولية المتعلقة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن و خفضه و السيطرة عليه، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن و بنائها و معداتها و تكوين طواقمها<sup>(7)</sup>. و على غرار ما ذهبت إليه الإتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، المعدلة بموجب البروتوكول المبرم سنة 1978<sup>(8)</sup>، فقد أكدت هذه

1- Philippe VINCENT, op-cit., p. 135.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 435.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 518.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 76.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 477.

6- المادة 217/فقرة 1 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

7- المادة 217/فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

8- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 147.

الإتفاقية، على وجوب أن تحمل السفن على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد و المعايير الدولية المشار إليها أعلاه، و أن تكفل الدول تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن. و تلتزم الدول الأخرى بقبول هذه الشهادات كدالة على حالة السفينة، و تعتبرها ذات حجية مماثلة لحجية الشهادات التي تصدرها هي بنفسها، و ذلك ما لم تكن هناك أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق، إلى حد بعيد، مع البيانات المدونة ضمن الشهادات<sup>(1)</sup>.

**- القيود المرتبطة بإجراءات التحقيق و إقامة الدعوى التي ينبغي على دولة العلم أن تباشرها عند ثبوت قيام سفنها بانتهاك القواعد و المعايير الدولية الهادفة إلى منع تلوث البيئة البحرية من السفن و خفضه و السيطرة عليه:** عند قيام الدليل على أن سفينة قامت بخرق القواعد و المعايير الموضوعية عن طريق منظمة دولية مختصة أو من خلال مؤتمر دبلوماسي عام، فعلى دولة العلم، مع مراعاة الأحكام المقررة بشأن سلطات دولة الميناء و الدولة الساحلية، أن تجري تحقيقا فوريا و تقييم الدعوى الجنائية، حينما كان ذلك مناسبا، بشأن الانتهاك المدعى به، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان حدوث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك<sup>(2)</sup>. و لدولة العلم التي تباشر التحقيق في الانتهاك أن تطلب مساعدة أية دولة أخرى، يمكن أن يكون تعاونها مفيدا في ظروف القضية، و تعمل الدول على تلبية الطلبات المناسبة المقدمة من طرف دولة العلم<sup>(3)</sup>. كما يجوز لأية دولة أن تطلب، عن طريق الكتابة، من دولة العلم أن تجري تحقيقا في أي خرق يدعي أنه مرتكب من طرف السفن التابعة لها، حيث تعمل دولة العلم، دون تأخير، على إقامة الدعوى وفقا لقوانينها، إذا توافرت لديها الأدلة الكافية التي تمكنها من القيام بهذا الإجراء<sup>(4)</sup>. و في هذه الحالة، تبادر دولة العلم إلى إبلاغ الدولة صاحبة الطلب و المنظمة الدولية المختصة بالإجراء المتخذ و بنتيجته، و تكون هذه المعلومات متاحة لجميع الدول<sup>(5)</sup>. و تشير الإتفاقية الراهنة في ختامها لهذا العنصر إلى أنه ينبغي أن تكون العقوبات التي تنص قوانين و أنظمة دولة العلم على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها، شديدة إلى حد يثني عن الوقوع في مثل هذه الانتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها<sup>(6)</sup>، و هي صياغة محكمة مسئلة من الممارسة الإتفاقية السابقة في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، و التي يستنتج منها تأكيدها على شرطي صرامة العقوبات، و كذلك على المساواة من حيث الصرامة لمعاقبة الانتهاكات المرتكبة في المياه البحرية الوطنية و تلك الانتهاكات المرتكبة خارج هذه المياه<sup>(7)</sup>.

## 2- ظهور ولاية تنافسية بين دولة العلم و الدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها:

عند صياغة قواعد الجزء الثاني عشر من الإتفاقية الراهنة، في إطار مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حاول المؤتمر إرساء صيغة توافقية بين مصالح الدول المدافعة عن حرية الملاحة البحرية، و مصالح نظيراتها المدافعة عن ضرورة حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ضد أي خطر من

1- المادة 217/3 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- المادة 217/4 من نفس الإتفاقية.

3- المادة 217/5 من نفس الإتفاقية.

4- المادة 217/6 من نفس الإتفاقية.

5- المادة 217/7 من نفس الإتفاقية.

6- المادة 217/8 من نفس الإتفاقية.

7- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 94.

شأنه الإخلال بسلامتها<sup>(1)</sup>. ولقد سبق لنا الذكر أن القانون الدولي التقليدي، قام على التسليم بالإختصاص المطلق لدولة العلم الذي ترفعه السفينة، حال تواجدها فيما يخرج عن حدود المياه الإقليمية لأية دولة، أي حال تواجدها بأعالي البحار، فيما عدا بعض الاستثناءات المحددة بالذات، تأتي القرصنة البحرية في مقدمتها. و المتأمل في نصوص الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، يلاحظ أن تطبيق قانون دولة العلم و التسليم باختصاص سلطاتها، على السفن عند تواجدها فيما وراء حدود الولاية الإقليمية لأية دولة، مازلت له أهمية، غير أنه فيما يتعلق بمسائل المساس بسلامة البيئة البحرية، بدأ يفقد شيئاً من تلك الأهمية، حيث قام إلى جانبه إختصاص على أسس أخرى، تبعا لمصدر التلوث، و ذلك في ضوء التفصيل الذي أورده نصوص الجزء الثاني عشر من هذه الإتفاقية<sup>(2)</sup>.

كما أشرنا إليه سابقا، فقد أوكلت هذه الإتفاقية لدولة علم السفينة، جملة من الاختصاصات في مجال تنفيذ القوانين و الأنظمة الهادفة إلى منع تلوث البيئة البحرية من السفن و خفضه و السيطرة عليه، هذه الاختصاصات التي تتفق بطبيعة الحال مع قاعدة خضوع السفينة في أعالي البحار لقانون دولة العلم، هذه القاعدة التي تنفرد عن حرية أعالي البحار<sup>(3)</sup>. و المتأمل في المواد التي تضمنها الجزء الثاني عشر من هذه الإتفاقية، سيكتشف أن أحكامه قد وفقت إلى حد كبير بين مختلف المطالب المتعارضة التي تقدمت بها الدول خلال المؤتمر<sup>(4)</sup>. و لقد سبق لنا الذكر أن النظام القانوني لأعالي البحار يحكمه مبدأ عام كلاسيكي و جوهري، يخدم مصالح الجماعة الدولية، يتمثل في مبدأ حرية أعالي البحار، الذي تترتب عنه مجموعة من الحريات المقررة لصالح السفن في البحر العالي، و هذا في إطار خضوعها للولاية الخالصة لدولة العلم. و لا شك أن القيود التي قررتها الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 على حرية أعالي البحار، بما في ذلك الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، تعتبر في حد ذاتها قيودا ترد على قاعدة خضوع السفينة في البحر العالي لقانون دولة العلم، و من بين هذه القيود، منحها اختصاصات تنفيذية لدول أخرى غير دولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(5)</sup>. كما أنه قامت الإتفاقية الحالية باستحداث ولاية تنافسية بين دولة العلم و الدولة الساحلية في هذا المجال، إدراكا منها لأهمية إقرار الوسائل القانونية اللازمة لصالح الدولة الساحلية و التوسيع من نطاق

1- ذكرت الأستاذة « Laurence BOISSON DE CHAZOURNES » في هذا الصدد ما يلي:

« La partie environnementale de la Convention de Montego Bay est le résultat d'une longue négociation entre les partisans de la liberté de navigation (Etats du pavillon) et les défenseurs des rivages (Etats côtiers). D'autre part il y a aussi eu un antagonisme entre les pays du Sud et ceux du Nord; en effet, lors de l'adoption de la CMB, peu de pays industrialisés étaient partie à la Convention. Ce n'est qu'après d'âpres négociations que certains de ces Etats ont acceptés de la ratifier. Ces négociations se sont notamment déroulées lors de la procédure concernant l'Accord relatif à la partie XI de la CMB. En effet, ce procédé autorisé par l'Assemblée générale des Nations Unies a permis aux Etats d'adopter un amendement modifiant substantiellement la CMB, alors qu'aux termes de cette dernière il ne pouvait que préciser certaines de ses dispositions. Toute cette coopération démontre une certaine volonté de surmonter les obstacles afin de parvenir à un respect uniforme du traité. Là encore la théorie du compromis s'est révélée nécessaire pour arriver à une solution. En effet, l'environnement marin n'a de chance d'être sauvegardé que si le droit le protégeant est appliqué uniformément. Dès lors il fallait qu'un nombre maximum d'Etats soit partie à la Convention; c'est donc pour cette raison que la CMB est le fruit d'un grand compromis entre différents opposants », Laurence BOISSON DE CHAZOURNES, op-cit., p. 20.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 518.

3- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., p. 1639.

4- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 77-82.

5- عصاد لعمامري، مرجع سابق، ص 316.

سلطاتها، لتوفير حماية فعالة لبيئتها البحرية و تفادي العواقب الوخيمة للتلوث، باعتبارها الدولة الأكثر عرضة لمخاطر التلوث البحري<sup>(1)</sup>.

يستفاد من كل ذلك أنه لا مجال لتطبيق قانون دولة العلم، و الإقرار باختصاص سلطاتها بشأن حالات التلوث الناجم عن مصادر من البر<sup>(2)</sup>، فالقانون الواجب التطبيق في تلك الحالات، هو قانون الدولة الساحلية، و بالتالي فإن الإختصاص ينقذ لسلطاتها<sup>(3)</sup>. فمن هذه الناحية، فإن على الدولة الساحلية المعنية أن تنفذ القوانين و الأنظمة التي تعتمدها، كما تعتمد من القوانين و الأنظمة، و تتخذ من التدابير الأخرى، ما يلزم لإعمال القواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي، لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية و تخفضه و تسيطر عليه<sup>(4)</sup>. و نفس الأمر ينطبق بالنسبة للتلوث الناجم عن عمليات الاستكشاف و الاستغلال المرتبطة بقاع البحار، في المنطقة الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، فهذه الأخيرة هي التي تختص بتنفيذ القوانين والأنظمة المعتمدة من طرفها طبقا للمادة 208 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، و تعتمد من القوانين و الأنظمة، و تتخذ من التدابير الأخرى، ما يلزم لإعمال القواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي، لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، و مما يدخل في ولايتها من جزر صناعية و منشآت و تركيبات<sup>(5)</sup>، أي في المنطقة الاقتصادية الخالصة و على جرفها القاري، فيما يتعدى نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، أي في تلك الأحوال التي يمتد فيها الجرف القاري إلى مسافة تتجاوز 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، و التي يمكن أن تصل إلى غاية 350 ميلا بحريا<sup>(6)</sup>. و تلتزم الدول بذلك أيضا بخصوص الأنشطة في منطقة التراث المشترك للإنسانية، وفقا للجزء الحادي عشر من هذه الإتفاقية<sup>(7)</sup>.

أما فيما يتعلق بالتلوث عن طريق الإغراق « L'immersion »، فإن الإتفاقية الراهنة بخصوص تنفيذ القوانين و الأنظمة المعتمدة وفقا لأحكامها، و القواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمات دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي، لمنع تلوث البيئة البحرية، قد أناطته بالدول التالية: الدولة الساحلية فيما يتعلق بالإغراق داخل بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو على جرفها القاري، و كذلك دولة العلم بالنسبة للسفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها، و أيضا أي دولة، فيما يتعلق بأعمال تحميل الفضلات أو مواد أخرى داخل إقليمها أو في محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ<sup>(8)</sup>. و لا تكون أية دولة ملزمة، عملا بالمادة 216 من الإتفاقية الراهنة، بإقامة الدعوى الجنائية عندما يكون قد سبق لدولة أخرى أن رفعت دعوى وفقا لمضمون هذه المادة<sup>(9)</sup>. فجدير بالملاحظة في هذا الصدد، أن الأمر يختلف تماما بالنسبة للتلوث الناجم عن الإغراق من السفن<sup>(10)</sup>، فاختصاص سلطات دولة العلم، في مجال مكافحة تلوث البيئة البحرية و الحفاظ عليها، يأتي في المقام الأول فيما

1- Claude DOUAY, op-cit., pp. 256-262.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 518.  
3- المادة 207 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.  
4- المادة 213 من نفس الإتفاقية.  
5- المادة 214 من نفس الإتفاقية.  
6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 518.  
7- المادة 215 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.  
8- المادة 216/فقرة 1 من نفس الإتفاقية.  
9- المادة 216/فقرة 2 من نفس الإتفاقية.  
10- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 145.

يتعلق بتطبيق الاتفاقيات الدولية و التشريعات الوطنية، بصرف النظر عن المكان الذي تحقق فيه ذلك الإغراق، و المؤدي إلى وقوع التلوث، و المحظور بموجب القواعد الوطنية أو الدولية<sup>(1)</sup>. بيد أن الاختصاص المخول لسلطات دولة العلم، لم يعد مطلقا في هذا الصدد، إلا في حالة الإغراق الذي يتم في أعالي البحار، أي فيما يخرج عن حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري، و مع ذلك فإنه في هذه المناطق، و في المياه الإقليمية أيضا، نجد أن الإتفاقية الجديدة، تفسح مجالا لاختصاص سلطات دولة العلم إلى جانب الاختصاصات و السلطات المقررة لصالح الدولة الساحلية في تلك الأحوال، حيث يكون لسلطات دولة العلم أن تباشر إختصاصا موازيا، بهدف توقيع العقاب بشأن المخالفات التي ترتكبها السفن التي تحمل علمها و تنتمي إليها، و ذلك في المسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(2)</sup>. و هكذا لا يكون لاختصاص دولة العلم الطابع المطلق في مسائل الإغراق، في مواجهة السفن التي تحمل علمها، إلا في أعالي البحار، لأن البحار الإقليمية، تخضع تقليديا لسيادة الدولة الساحلية، علاوة عن خضوع المنطقة الاقتصادية الخالصة و الجرف القاري لولاية الدولة الساحلية، في ضوء نصوص الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، و من ثم يعتبر الأستاذ "صلاح الدين عامر" أن الاختصاص في المسائل المتعلقة بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، ضد عمليات الإغراق المرتكبة من طرف السفن، يكون مطلقا للدولة الساحلية<sup>(3)</sup>.

صحيح أن الاختصاصات المخولة لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، تعد الأكثر بروزا، و لازالت تتمتع بتلك الأهمية المقررة في القواعد التقليدية، خاصة فيما يتعلق بمواجهة سفنها في أعالي البحار<sup>(4)</sup>، إلا أن المتأمل في نصوص الإتفاقية الراهنة، يدرك أن سلطة الرقابة على التنفيذ، لم تعد محتكرة من طرف دولة العلم لوحدها<sup>(5)</sup>، و هذا على عكس معاهدة "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1958، التي أعطت الأهمية و الاختصاص المانع لدولة العلم بموجب المادة السادسة منها، عندما قضت صراحة بأن السفن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط، و ينبغي أن تخضع لاختصاصها المانع في أعالي البحار، الأمر الذي يدل، حسب هذه المادة، على أنه لا يجوز توقيف السفن أو حجزها، كإجراء إلا من طرف دولة العلم، على أننا سوف نرى أن سلطات الدولة الساحلية هي أكبر من غيرها من الدول في مجال الرقابة على التلوث<sup>(6)</sup>.

1- Claude DOUAY, op-cit., p. 257.

2- « *L'Etat du pavillon demeure, toutefois, compétent pour appliquer la réglementation internationale et interne quant aux opérations d'immersion (...). Ce principe conserve encore tout son importance au regard du service qu'il peut rendre au milieu marin par le biais du contrôle des navires. Au plan de la mise en application, les pouvoirs de police, d'inspection, de contrôle et de poursuite pénale sont exercés comme en haute mer par l'Etat du pavillon à l'égard de leur propre navire. L'Etat du pavillon est seulement concerné par la pollution issue des navires battant son pavillon ou immatriculés sur son territoire. Il arrive que la compétence de l'Etat du pavillon entre en conflit avec celle de l'Etat côtier lorsque le navire est dans les eaux territoriales de ce dernier. Même dans ce cas précis, la compétence de l'Etat du pavillon continue à s'exercer de manière concurrente pour sanctionner les infractions commises par les navires relevant de son autorité. Sauf, s'il s'agit d'autoriser une immersion, là, la compétence est exclusive pour l'Etat côtier* », Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., pp. 321-322.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 518-519.

4- Claude DOUAY, op-cit., pp. 257-259.

5- Josette BEER GABEL, « Privilège du pavillon et protection de l'environnement marin dans la convention sur le droit de la mer », in : Le pavillon, Colloque international, Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Pédone, Paris, 2-3 mars 2007, pp. 111-120.

6- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 146.



### 3- إعادة الإقرار بحق الدولة الساحلية في التدخل ضد السفن في أعالي البحار بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الحوادث البحرية:

ذكرنا في موضع سابق أنه عقب وقوع حادث ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » بتاريخ 18 مارس سنة 1967، أقدم سلاح الطيران البريطاني، كإجراء وقائي فرضته حالة الضرورة، على قصف هذه السفينة في أعالي البحار و تحطيمها، بعد فشل جميع عمليات الإنقاذ الممارسة عليها، بهدف إحراق باقي حمولة المحروقات العالقة في الحطام، و التقليل قدر المستطاع من العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن هذه الكارثة المدمرة، و الذي كان يهدد سواحل المملكة المتحدة البريطانية. فقد كانت هذه الواقعة الموهلة، التي تعتبر بمثابة الناقوس الذي نبه المجتمع الدولي لحجم و أبعاد مشكلة التلوث المترتب عن الملاحة البحرية، السبب الرئيسي في إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969<sup>(1)</sup>. و جدير بالملاحظة أنه أعادت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، الإقرار بحق الدولة الساحلية في التدخل ضد السفن في أعالي البحار، لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الحوادث البحرية<sup>(2)</sup>، من خلال نصها في المادة 221/1 منها على الحكم التالي: "ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملاً بالقانون الدولي العرفي منه و الإتفاقي، في أن تتخذ و تنفذ خارج بحرهما الإقليمي تدابير تتناسب و الضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى".

يعد الاعتراف لصالح الدولة الساحلية بحق التدخل فيما وراء مياهها الإقليمية للتصدي لمخاطر التلوث الذي يهدد ساحلها و المصالح المرتبطة به، من بين القيود الجوهرية الواردة على ما تقتضيه القواعد العامة لقانون البحار التقليدي من حرية أعالي البحار و خضوع السفينة لقانون دولة العلم عندما تبحر في مثل هذه الأرجاء البحرية<sup>(3)</sup>. فإذا كان قانون البحار التقليدي، قد قام أساساً على مبدأ حرية الملاحة و على شخصية القوانين، فإن هذا المبدأ الذي ساد لقرون طويلة، ستهب عليه رياح التغيير التي هي رياح محملة بانشغالات بيئية للتأطيف من وقعه و التخفيف من الطابع المطلق له: فمنذ منتصف القرن الماضي ستسفر الجهود الدولية عن قواعد تهدف إلى الحد من بعض مظاهر تلوث البحار من طرف السفن، و إن لم تكن لديها الجرأة على المساس بالمبدأ التقليدي لحرية الملاحة، فإنها تمخطت، مثلما تطرقنا إليه في بداية هذه الدراسة، عن إبرام الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، إذ ستكون لهذه الجهود الإتفاقية الدولية التي تزامنت مع التطورات التي عرفها القانون الدولي البيئي في بداية السبعينات، تأثيرها الإيجابي على مفاوضات مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حيث ستكون الأبعاد البيئية حاضرة ضمن المطالب التي ستقدم بها الدول الساحلية، التي ستدافع عن ضرورة تجاوز القانون الدولي لموقف الحياد، و ضرورة التدخل لإرساء أنظمة و قواعد دولية لتقييد الإختصاص الشخصي لدولة العلم، و الزيادة في الإختصاصات المخولة لفائدة الدولة الساحلية لحماية المجالات البحرية القريبة منها و البيئة البحرية عامة، من التلوث المترتب عن النشاطات المرتبطة بالملاحة البحرية<sup>(4)</sup>. فالتجربة العملية المستقاة من التقارير الصادرة على إثر وقوع حوادث التلوث، لاسيما

1- Donat PHARAND, op-cit., p. 447.

2- Josette BEER GABEL, op-cit., p. 115.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 490-493.

4- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 76-77.

الحوادث الكبرى<sup>(1)</sup>، قد أثبتت في مناسبات كثيرة لا يمكن حصرها، أن دولة العلم، لاسيما تلك المندرجة ضمن فئة الدول المعروفة بأعلام المجاملة « **Les pavillons de complaisance** »<sup>(2)</sup>، لا تنهض بالتزاماتها الدولية في مجال الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، و لا تبذل العناية الواجبة لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(3)</sup>.

### ج- أعلام المجاملة كملاذ متاح أمام السفن للتهرب من الالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها:

الجنسية هي الرابطة القانونية الموجودة بين الشخص و الدولة التابع لها، علما أن الأشخاص وحدهم هم الذين يتمتعون بالجنسية، بينما الأموال ليست لها جنسية معينة. و مع ذلك فإن التشريعات تجمع على أن يكون لكل سفينة جنسية و تهتم بتنظيم هذه المسألة، لما للسفينة من أهمية كبرى في الاقتصاد القومي و التجارة الخارجية، علاوة عن تمثيلها لهيئة الدولة و مركزها في المجتمع الدولي. و لقيام رابطة الجنسية في هذا المجال سببان رئيسيان: أولهما، أن السفينة تنتقل من إقليم دولة إلى إقليم دولة أخرى و تتواجد في الشطر الأكبر من رحلتها البحرية خارج الحدود التي تمارس في إطارها الدولة حقوق سيادتها، الأمر الذي يستدعي أن تستمر رابطة و صلة السفينة بدولة العلم الذي ترفعه أينما وجدت، لأن الجنسية هي العامل الأول في تحديد حقوقها و واجباتها زمن السلم و الحرب. و ثانيهما، هو أن عدم وجود سيادة لأية دولة على أعالي البحار، يفرض إلحاق كل سفينة بدولة معينة برابطة الجنسية، ضمانا للنظام القانوني على ظهرها<sup>(4)</sup>. و للإشارة فإنه لم تخضع جنسية السفينة للتنظيم الدولي إلا بمناسبة إبرام معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، حيث كانت هذه المسألة تخضع قبل هذا التاريخ لمجموعة من القواعد القانونية الدولية العرفية و إلى عدد من القواعد القانونية الداخلية، فجاءت على إثر ذلك هذه الوثيقة لتنتقل إلى المبادئ العامة فقط، تاركة التفاصيل للقوانين الوطنية للدول المعنية<sup>(5)</sup>، شأنها في ذلك شأن الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982<sup>(6)</sup>.

يمثل "علم **Le pavillon**" الذي ترفعه السفينة، الوسيلة المادية التي تثبت هويتها في المجتمع الدولي<sup>(7)</sup>. و القاعدة العامة هي الوحدة بين العلم و الجنسية، بمعنى أن السفينة تحمل جنسية الدولة التي ترفع علمها، و هذا في الحقيقة ما يفهم من نصوص الصكوك الدوليين المشار إليهما أعلاه، إلا أن هذا الربط لم يأت بصيغة الإطلاق، بل يوجد عدد من الاستثناءات التي يكون فيها علم السفينة مختلفا عن جنسيتها<sup>(8)</sup>، أبرزها حالة سماح دولة ما لسفينة مهما كانت جنسيتها بالتسجيل في سجلها البحري و رفع علمها<sup>(9)</sup>. و للإشارة فإنه ثمة نوعين من أنظمة تسجيل السفن على الصعيد العالمي: يتمثل النظام الأول في "نظام التسجيل المقيد"، و هو ما تتبعه معظم الدول في تسجيل سفنها تسجيلا رسميا من حيث ملكية

1- Commission permanente d'enquêtes sur les événements de mer (C.P.E.M), Bureau d'enquêtes des accidents de mer (B.E.A-mer) : « Rapport d'enquête sur le naufrage du pétrolier ERIKA survenu au large de la Bretagne le 12 décembre 1999 », France, Novembre 2000, pp. 1-191.  
[www.mer.equipement.gouv.fr/actual/Rapports\\_Erika\\_definitif.pdf](http://www.mer.equipement.gouv.fr/actual/Rapports_Erika_definitif.pdf)

2- Bernard DUJARDIN, « Le pavillon français au commerce : Un pavillon en devenir », in : La Revue Maritime, N°= 492, France, Décembre 2011, pp. 62-64.

3- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 520.

4- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 41.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 68.

6- Bernard DUJARDIN, op-cit., pp. 62-63.

7- عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص 45.

8- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 77-81.

9- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 76-88.

السفينة، و نقل ملكيتها، و طرازها، و العلامات المميزة لها، و سنة بنائها، و حمولتها، و مدى صلاحيتها لممارسة الملاحة البحرية... إلخ، و لها دفتر دقيق على مستوى الهيئات الدولية المختصة في تسجيل السفن (مثل هيئة الـ « Lloyd's » الكائن مقرها بالعاصمة الانجليزية "لندن")، و عند نقل ملكية السفينة، يوثق العقد بعد التحقق من شخصية البائع و المشتري، و إلى غير ذلك من الإجراءات الضرورية لإجراء التسجيل. أما النظام الثاني فهو "نظام التسجيل المفتوح"، الذي تشتهر به مجموعة من الدول في العالم سميت بـ "دول أعلام المجاملة"، حيث يتم وفقه تسجيل ملكية السفينة و نقلها طبقا لإجراءات شكلية بسيطة و قليلة التكلفة، دون إيلاء أية أهمية للضوابط الدقيقة المذكورة سابقا<sup>(1)</sup>. و جدير بالذكر في هذا المقام أنه تعرض النظام الأخير لانتقادات فقهية شديدة اللهجة، بالنظر لآثاره السلبية التي بدت واضحة في مجالات عديدة، كانهخفاض مستويات السلامة البحرية المطلوبة في السفن، و تدهور معدل أجور العمالة و مستوى الكفاءة و التدريب و ظروف العمل على ظهرها، ناهيك عن عواقبه الوخيمة على صحة البيئة البحرية، و هذا كله نجم عن عدم ممارسة دول أعلام المجاملة لولايتها و رقابتها بصورة فعلية على السفن الرافعة لعلمها و تقصيرها الكبير في هذا الشأن<sup>(2)</sup>.

قضت المادة 91/1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، و من قبلها المادة 5 من معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، بأنه تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن و لتسجيل السفن في إقليمها و للحق في رفع علمها، و تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، و يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة. فمن أبرز القواعد المستقرة في هاذين الصكين الدوليين، أن للدولة كامل الحرية في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن و لتسجيلها في إقليمها و للحق في رفع علمها، و هذا التوجه حسب بعض الفقه مرتبط بصورة وثيقة بمبدأ حرية البحار<sup>(3)</sup>.

إن إحالة المادة 91/1 من الاتفاقية، لمسألة منح الجنسية للسفن، إلى التشريعات الداخلية للدول وفقا للمصلحة التي تراها هذه الأخيرة، قد جعل هذه الدول تتفاوت في أخذها بمعايير منح الجنسية، و من ثم، فإن هذا الأمر لم يسلم من بعض المشاكل التي يمكن أن تلازم موضوع جنسية السفينة و ما يترتب عنها من آثار على الصعيد القانوني. ثم إن تباين هذه التشريعات قد يقود - و كما هو الحال بالنسبة للشخص الطبيعي و الاعتباري - إلى أن تحمل السفينة جنسية دولتين أو أكثر، أو أن تحمل أكثر من علم لاعتبارات الملائمة، أو على الأقل، أن تحمل سفينة علم دولة لا تربطها بها رابطة حقيقية و لا تمارس عليها أي رقابة تذكر. و بالرغم من صراحة معظم التشريعات في تعاملها مع إجراءات نقل ملكية السفينة و منحها جنسيتها و علمها، فإن العمل الدولي قد عرف أمثلة و تعاملات معينا مع الاستغلال التجاري للسفن، جعل من هذه الأخيرة مجرد وسيلة نقل دون إيلاء أي حسابان لجنسيتها و دون ممارسة أوجه الرقابة الفعلية عليها<sup>(4)</sup>. و لتفادي الوقوع في مثل هذه الاختلالات و الممارسات غير القانونية، صاغت الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، جملة من الضوابط بهدف تقييد حرية الدول عند منحها الجنسية للسفن و السماح لها برفع علمها. فقد قضت في المادة 91/1 منها، بالإلزامية وجود

1- Pierre ANGELELLI, La libre immatriculation des navires : Un gain pour les petites économies insulaires ? : Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et d'économie de la Martinique, Université des Antilles et de la Guyane, 2012, pp. 7 et s.

2- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 57 et s.

3- François LE BORGNE, La légitimité de l'Etat du port de contrôler la navigation des navires, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal, 2003, pp. 20-21.

4- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 160.

رابطه حقيقية « **Lien Substantiel/Genuine Link** » بين الدولة و السفينة، كشرط أساسي لإعطاء الجنسية لهذه الأخيرة و لإلزام دولة العلم على ممارسة ولايتها و رقابتها بصفة فعلية إزاء السفن التي ترفع علمها، و ذلك فيما يتعلق بالشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية المتصلة بتلك السفن. فلا يكفي في ضوء هذه القاعدة لتزود السفينة بجنسية دولة معينة القيام فقط بالإجراءات الشكلية في التسجيل و دفع الرسوم الناشئة عنه، بل لابد من وجود هذه الصلة التي تشبه الوثاق الفعلي الذي يربط الشخص الطبيعي بدولة الجنسية<sup>(1)</sup>. كما قضت المادة 92 من هذه الاتفاقية، بالزامية إبحار السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، و لا يجوز لها الإبحار تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين، مستخدمة إياهما أو إياها وفقا لاعتبارات الملازمة، أن تدعي لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى، و يجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية.

بالرغم من أن مفهوم "الرابطه الحقيقية"، كان موجودا في معاهدة "جنيف" للبحر العالي لسنة 1958، ثم في الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، إلا أن أيًا من هاذين الصكين الدوليين لم يقدم تعريفا لهذه الرابطة، و عليه يمكن أن نستخلص مضمون هذه الرابطة من نص المادة 94 من الصك الأخير، التي جاءت تحت عنوان "واجبات دولة العلم"، حينما قضت بوجوب أن تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها و رقابتها في الشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها<sup>(2)</sup>. و يتعين بوجه خاص على دولة العلم بمناسبة ممارستها لولايتها و رقابتها هذه، أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء كافة السفن التي ترفع علمها و صفاتها الخاصة، و أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها و ضباطها و أفراد طاقمها في صدد المسائل الإدارية و التقنية و الاجتماعية المتعلقة بالسفينة<sup>(3)</sup>. كما يجب أن تتخذ دولة العلم ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار، و ذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها: بناء السفن و معداتها و صلاحيتها للإبحار؛ تكوين طواقم السفن، و شروط العمل الخاصة بهم، و تدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛ استخدام الإشارات و المحافظة على الاتصالات و منع المصادمات<sup>(4)</sup>. كما يقع على عاتق دولة العلم واجب إخضاع كل سفينة قبل التسجيل و على فترات مناسبة عقب ذلك لعمليات التفتيش من طرف مفتش سفن مؤهل، و أن تحمل من الخرائط و المنشورات الملاحية و كذلك من الأدوات و الأجهزة الخاصة بالملاحة ما يكون ملائما من أجل سلامة ملاحظتها، و أن تكون كل سفينة في عهدة ربان و ضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، و على وجه الخصوص في المجالات المتعلقة بقيادة السفن و الملاحة و الاتصالات و الهندسة البحرية، و أن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات و العدد لنوع السفينة و حجمها و آلاتها و معداتها، و أن يكون الربان و الضباط، و إلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، و منع المصادمات البحرية، و منع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه<sup>(5)</sup>، إلى غير ذلك من الواجبات التي تضمنتها هذه المادة و ألقت بها على عاتق دولة العلم.

من المسائل الهامة المطروحة على الساحة الدولية، و التي يثيرها موضوع جنسية السفينة و مدى توافر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي للبحار لمنحها، نجد مسألة "علم المجاملة"، الذي تسمح دولة

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 71.

2- المادة 94/1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

3- المادة 94/2 من نفس الاتفاقية.

4- المادة 94/3 من نفس الاتفاقية.

5- المادة 94/4 من نفس الاتفاقية.

ما لسفينة برفعه بمجرد قيام مالكيها بتسجيلها في إحدى موانئ تلك الدولة، دون توافر شرط الرابطة الفعلية بينهما، ذلك لأن تسليط الضوء على ظاهرة أعلام المجاملة، يدفعنا بصورة تلقائية للقول بأنها نتيجة عكسية لما أورده المادة 91/ فقرة 1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، التي تقضي بأنه ينبغي أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة و السفينة، و هي مثلما رأينا سابقا، تلك الصلة الوطيدة التي فسرت معناها المادة 94 من نفس الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

على هذا الأساس يمكن فهم فكرة علم المجاملة، بأنه العلم الذي ترفعه سفينة مسجلة في السجل البحري لدولة معينة، بالنظر إلى الامتيازات المختلفة التي تمنحها هذه الدولة بموجب قوانينها الداخلية مقابل تسجيل السفن لديها، و تكون تلك السفينة مملوكة أو مستغلة من طرف رعايا دولة أخرى، فلا تمارس دولة العلم على السفينة إلا رقابة شكلية لغياب الرابطة الحقيقية بينهما، خارقة بذلك كل البنود الواردة في المادة 94 المشار إليها أعلاه. فبهدف إفلات شركات تجهيز السفن من الالتزامات القانونية التي تفرضها عملية تسجيل السفن في بلدانها الأصلية، و للتهرب من المعايير الصارمة الواجب توافرها في السفن بموجب الصكوك الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و حماية البيئة البحرية من التلوث، جعلها تبحث عن منافذ لتحقيق مآربها، بلجوها لعدد من الدول، و في معظمها دول صغيرة مثل بنما، ليبيريا، الهندوراس، كوستاريكا، قبرص، سنغافورة، بربودا، جبل طارق، لبنان، هونكونغ، جزر البهاماس، السيشل، مالطا... إلخ، التي تشكل فيها عمليات تسجيل السفن في سجلاتها البحرية و حمل علمها مجرد إجراءات شكلية بسيطة، باعتبارها من المصادر المهمة للدخل فيها، و من ثم تسمح هذه الدول لأية سفينة مهما كانت جنسيتها بحمل علمها، مشترطة فقط أن يتم تسجيل تلك السفينة في ميناء تابع لها<sup>(2)</sup>.

لا بد من الإشارة إلى أن الأسطول التجاري العالمي، يصنف من خلال العلم الذي تحمله كل سفينة، حيث تأتي بنما في مقدمة الدول التي ترفع السفن علمها، تليها ليبيريا، ثم اليونان و قبرص و جزر البهاماس و النرويج و اليابان و مالطا و في الأخير سنغافورة، مع العلم أن ملاك السفن في الولايات المتحدة الأمريكية و الصين و غيرها من الدول الأوروبية، يفضلون تسيير سفنهم في ضوء الدول المعروفة بأعلام المجاملة، بهدف الإستفادة من الضرائب المخففة و اليد العاملة الرخيصة و القيود القانونية الأقل صرامة في تلك الدول<sup>(3)</sup>.

1- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 166-178.

2- أنظر كل من:

- Pierre ANGELELLI, op-cit., pp. 15 et s.

- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 128 et s.

- Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 93 et s.

3- أن لوفيفر باليدييه، زينب منعم، البحار و المحيطات، مكتبة الملك فهد بن عبد العزيز الوطنية، المملكة العربية السعودية، الرياض، 2015، ص 85.

« *Le phénomène du pavillon de complaisance, comme le soulignait Mme. Martine REMOND-GOUILLOUD, est à facettes : il désigne à la fois des paradis fiscaux, pays qui offrent aux armateurs des facilités fiscales et une souplesse de financement et des Etats qui acceptent d'immatriculer des navires ne respectant pas les conditions de sécurité normalement exigibles (navires sous-normes) ou les normes sociales en vigueur dans les pays modernes. Six critères permettent de reconnaître le pavillon de complaisance : le navire est contrôlé par des ressortissants étrangers ; l'immatriculation s'obtient facilement ; les impôts sont faibles ; la puissance économique du pays est faible, sans rapport avec le volume de sa flotte ; l'armement par un équipage étranger est autorisé ; ce pays n'a pas ratifié les conventions internationales en matière sociale et de sécurité, et s'il l'a fait il n'a pas les moyens d'en assurer le contrôle* », Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 32.

لقد أثار الانتشار الواسع لظاهرة أعلام المجاملة مخاوف كبيرة بالنظر إلى المخاطر التي تشكلها على سلامة الملاحة البحرية و صحة البيئة البحرية<sup>(1)</sup>، إذ أن الضعف التنظيمي الفادح الذي تعاني منه الدول المانحة لعلم المجاملة، و غياب المراقبة اللازمة على السفن الرافعة لعلمها، خاصة بسبب عدم توافر تلك الدول على الإمكانيات و الوسائل الضرورية للتطبيق الصارم لقواعد و معايير السلامة البحرية و تلك المتعلقة بالوقاية من التلوث الصادر عن السفن، قد جعل من هذه الظاهرة المستقلة موضوعا للاعتراضات و الانتقادات الفقهية اللاذعة، باعتبار أن النسبة الكبيرة من حالات التصادم و الجنوح كانت وراءها سفن ترفع هذه الأعلام، و هي حوادث ترتبت عنها عواقب وخيمة على الأنظمة الإيكولوجية للبيئة البحرية و المصالح الاقتصادية المرتبطة بها<sup>(2)</sup>. و من أمثلة كوارث التلوث التي تسببت فيها السفن الحاملة لأعلام المجاملة، نجد كارثة ناقلة النفط « **Torrey-Canyon** »، التي كانت ترفع العلم الليبيري أثناء تعرضها للجنوح قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية سنة 1967<sup>(3)</sup>، و كارثة ناقلة النفط « **Amoco-Cadiz** »، التي كانت أيضا ترفع العلم الليبيري عندما جنحت قبالة السواحل الغربية لفرنسا سنة 1978<sup>(4)</sup>، و حادث ناقلة النفط القبرصية « **Haven** » الذي وقع قبالة سواحل مدينة « **Gênes** » الإيطالية بتاريخ 11 أبريل سنة 1991<sup>(5)</sup>، ناهيك عن حادث تحطم ناقلة النفط المالطية « **Erika** » قبالة سواحل ناحية « **La Bretagne** » الفرنسية بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999<sup>(6)</sup>. فهذه الحوادث هي من أحسن الأمثلة التي يمكن الاستشهاد بها، عند تسليط الضوء على الكوارث البيئية التي تسببت فيها السفن الرافعة لأعلام المجاملة، إذ تبرز جليا مخاطر ممارسة علم المجاملة على صحة البحار و المحيطات، علما أن إحصائيات الحوادث التي عرفتها الملاحة البحرية في العقود الزمنية الأخيرة، تفيد بأن سفن علم المجاملة تتعرض لمعدل حوادث أكبر من المعدل الذي يمس الأساطيل التجارية الأخرى<sup>(7)</sup>. من هنا سنتزايد المواقف التي تحمل المسؤولية عن تبعات الوخيمة للتلوث البحري لهذه الأعلام<sup>(8)</sup>، مطالبة بضرورة تطهير الملاحة البحرية الدولية من هذا النوع من الممارسات التي تعطل تطبيق القواعد الدولية المنظمة لهذه المسألة، لاسيما أن هذه السفن قد لا تزور بتاتا موانئ دول التسجيل، حتى تتمكن هذه الأخيرة من ممارسة سلطاتها الشخصية السفن التابعة لها و تطبيق القواعد ذات الصلة عليها، و بالتالي فإن القضاء على هذه الظاهرة من شأنه إعادة الاعتبار للحياة القانونية الدولية، علاوة عن حماية البيئة البحرية من التبعات المدمرة الناجمة عن حوادث التلوث<sup>(9)</sup>.

جدير بالملاحظة في هذا المقام أنه لم يقف المجتمع الدولي مكتوف اليدين إزاء ظاهرة أعلام المجاملة، بل أعرب صراحة عن إرادته الكبيرة في القضاء عليها<sup>(10)</sup>، من خلال المبادرات المتخذة في

1- François LE BORGNE, op-cit., pp. 26 et s.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 83-84.

3- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 133 et s.

4- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 152-153.

5- FIPOLE : « Rapport annuel de 1992 », Londres, 1993, p. 61.

6- Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009, pp. 107-112.

7- Djamchid MOMTAZ, « La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 32, 1986, p. 724.

8- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 128-134.

9- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 84.

10- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 70.

إطار مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)<sup>(1)</sup>، الذي أشرف على إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بشروط تسجيل السفن بتاريخ 7 فيفري سنة 1986، التي تؤكد في أحكامها على ضرورة قيام "رابطة حقيقية" بين دولة العلم و السفينة<sup>(2)</sup>. فقد نصت المادة الأولى من الاتفاقية الراهنة على أن أهدافها هي كما يلي: "من أجل تأمين، أو حسب الحالة، تعزيز الصلة الحقيقية بين دولة ما و السفن التي ترفع علم هذه الدولة، و بغية ممارسة ولايتها و رقابتها بفعالية على هذه السفن فيما يتعلق بتحديد هوية مالكي السفن، و مشغليها، و مسؤوليتهم، و كذلك فيما يتعلق بالمسائل الإدارية و التقنية و الاقتصادية والاجتماعية، تطبق دولة العلم الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية". و ترمي المادة الثامنة، و المادة التاسعة، و كذلك المادة العاشرة من هذه الاتفاقية، إلى إنشاء صلات اقتصادية بين السفينة و دولة العلم، من خلال النص على مشاركة مواطني دولة العلم في ملكية السفينة و تطعيمها و إدارتها. و تقتضي المادة السادسة، التي تتناول تحديد الهوية و المساواة، أن تتخذ الدولة التدابير اللازمة لضمان أن يكون للسفن التي تقيدها في سجلاتها مالكون أو مشغلون يمكن تحديد هويتهم تحديدا كافيا لضمان مساءلتهم الكاملة. و بالرغم من أن الاتفاقية تضمنت أحكاما ذات طبيعة ملزمة، إلا أنها تضمنت أيضا أحكاما غير ملزمة، مما ينتقص من فعاليتها إلى حد كبير<sup>(3)</sup>.

للحيلولة دون تقاعس دولة العلم في القيام بالمتابعات الجنائية للمخالفات التي ترتكبها السفن التابعة لها ضد البيئة البحرية، و عملا على تقادي ذلك التقصير المنسوب إلى دولة العلم فيما يتعلق بممارسة رقابتها في الشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية إزاء السفن التابعة لها، ظهرت الدعوة إلى وجوب التوسيع في نطاق الاختصاصات التنفيذية المخولة لصالح الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث البحري، و قد جاءت هذه الدعوة متماشية مع الاتجاه العام للقانون الدولي الجديد للبحار، صوب منح الدول الساحلية المزيد من الاختصاصات في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(4)</sup>.

### ثانيا - توسيع نطاق الاختصاصات التنفيذية المخولة للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها:

تعتبر الدول الساحلية أكثر الدول تضررا من تلوث البيئة البحرية، إذ يلاحظ أن أكثر من نصف حركة مرور السفن و الناقلات تكون في مياه تلك الدول، و لذلك تعترف مبادئ القانون الدولي، لكل دولة ساحلية، دون غيرها، بسلطات أكبر في الرقابة على التلوث، الأمر الذي يعكس، في الحقيقة، إقرارا بالمصالح الخاصة للدول الساحلية<sup>(5)</sup>. فمن خلال نصوص الجزء الثاني عشر من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، يظهر جليا تقرير المزيد من الاختصاصات للدولة الساحلية، في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، بهدف ضمان تطبيقا أكثر فعالية للقواعد و المعايير الدولية الموضوعة في هذا الشأن<sup>(6)</sup>. بعبارة أخرى، فإن تأكيد و توضيح الالتزامات التي تقع على عاتق دولة العلم في ميدان تنفيذ القوانين و الأنظمة الخاصة بالوقاية من التلوث إزاء السفن التابعة لها، لم يكن كافيا لإصلاح النظام

1- Jean-Pierre QUENEUDEC, Jean-Pierre BEURIER, Didier LE MORVAN, Jean-Louis PRAT, «Chronique de Droit international de la mer», in : Annuaire Français de Droit International, Volume 28, 1982, pp. 903-905.

2- Djamchid MOMTAZ, op-cit., pp. 715-735.

3- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 مارس سنة 2004، ص 60-61.

4- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 520-521.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 150.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 521.

القانوني السابق، و تحقيق حماية فعالة ضد مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، حيث ظهرت الحاجة إلى الاعتراف لفائدة الدولة الساحلية باختصاصات تنفيذية جديدة في مواجهة السفن الأجنبية، بهدف حماية مصالحها و حماية البيئة البحرية عموما من الأضرار التي تتسبب فيها هذه السفن<sup>(1)</sup>، فضلا عن سد الفراغ الناتج عن عجز دولة العلم عن مراقبة سفنها أينما حلت و سافرت، و عن تقصيرها في تنفيذ إلتزاماتها الدولية في ميدان حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(2)</sup>.

بالنسبة للسلطات المخولة للدولة الساحلية في مجال الرقابة على تنفيذ القواعد و المعايير الخاصة بمنع التلوث الناجم عن السفن، نلاحظ أنه فرقت المادة 220 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 بين حالتين:

- **حالة السفينة الموجودة في أحد الموانئ أو المبحرة في البحر الإقليمي:** في هذه الحالة تنتوع سلطة الدولة الساحلية بين إقامة الدعوى، أو التفتيش مع إقامة الدعوى<sup>(3)</sup>. فإذا كانت السفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ الدولة الساحلية، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، كان لها أن تقيم الدعوى الجنائية إذا توافرت الشروط التالية: 1/ أن تنتهك قوانينها و أنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الإتفاقية أو للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة بخصوص منع التلوث من السفن و خفضه والسيطرة عليه؛ 2/ أن يكون ذلك الانتهاك قد وقع في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة<sup>(4)</sup>. أما إذا كانت السفينة مبحرة في البحر الإقليمي لتلك الدولة، و توافرت بيانات واضحة للاعتقاد بوقوع خرق لقوانينها و أنظمتها المشار إليها أعلاه، فإن للدولة الساحلية سلطتين: الأولى، أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا فيما يتعلق بتلك المخالفة، و الثانية، أن تقدم على رفع الدعوى الجنائية، إذا كانت الأدلة قوية تبرر ذلك، و لها حق طلب حجز السفينة، مع مراعاة القيود الفنية الواردة في الفرع السابع من هذه الإتفاقية<sup>(5)</sup>، و يتعلق الأمر في هذه الحالة بسلطة مهمة تمارسها الدولة الساحلية ضد السفينة الأجنبية المستفيدة من حق المرور البريء في بحرها الإقليمي<sup>(6)</sup>، و ذلك بمجرد الاشتباه بارتكابها لانتهاك للقواعد البيئية دون الحاجة إلى حدوث تلوث فعلي<sup>(7)</sup>.

- **حالة السفينة المبحرة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة:** إذا كانت السفينة مبحرة في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية، و تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأنها قد أقدمت، في المنطقة الاقتصادية الخالصة، على خرق القواعد و المعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه<sup>(8)</sup>، فإن للدولة الساحلية ثلاث سلطات: الأولى، أن تطلب من السفينة تقديم معلومات عن هويتها، و ميناء تسجيلها، و ميناء زيارتها الأخيرة، و ميناء زيارتها التالية، و غير ذلك من المعلومات ذات الصلة و المطلوبة لتقرير ما إذا كان

1- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 327.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 95.

- Claude DOUAY, op-cit., p. 259.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 165 et s.

- Catherine CHABAUD, op-cit., pp. 93-94.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 150-151.

4- المادة 220/فقرة 1 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- المادة 220/فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 525-526.

7- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 97.

8- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 151-152.



خرقا قد وقع أم لا<sup>(1)</sup>. الثانية، أن تقوم هذه الدولة بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا، و هذه السلطة مقررة للدولة الساحلية: 1/ إذا كانت السفينة قد رفضت تقديم المعلومات المشار إليها سابقا، أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها السفينة مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية الظاهرة، و كانت ظروف القضية تبرر إجراء التفتيش؛ 2/ إذا كان الانتهاك يؤدي إلى تصريف كبير يسبب تلوثا مهما أو يهدد بحدوث تلوث مهم للبيئة البحرية<sup>(2)</sup>. الثالثة، أن ترفع دعوى تشمل حجز السفينة، و هذه السلطة مقرونة بتوافر الشروط التالية: 1/ يجب أن يتوافر دليلا واضحا على قيام السفينة بانتهاك القواعد و المعايير الدولية المنطبقة؛ 2/ يجب أن يؤدي الانتهاك إلى تصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم، أو يهدد بإلحاق ضرر جسيم، بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة<sup>(3)</sup>.

نستنتج من هاتين الحالتين، أن تخويل الدولة الساحلية صلاحية التفتيش المادي، و التي حلت محل مجرد طلب تقديم معلومات<sup>(4)</sup>، تفسر تطورا في الخطورة الفعلية أو المحتملة للقرائن الواقعة على عاتق السفينة الأجنبية، التي يشتبه بأنها قامت بارتكاب مخالفات للقواعد الوطنية و الدولية لمنع التلوث من السفن: بالنسبة للحالة الأولى، فإن خطورتها ترتبط بمكان حدوث الانتهاك، حيث أن وقوع المخالفة في البحر الإقليمي، و بالنظر إلى قربه المباشر لإقليم الدولة الساحلية و لنظامه القانوني القائم على السيادة الإقليمية لهذه الأخيرة، فإن خرق السفينة لهذه القواعد الوطنية و الدولية يمس مباشرة مصالح الدولة الساحلية. أما بالنسبة للحالة الثانية، فإن عامل التشديد لا يتوقف فقط على العنصر المكاني، باعتبار أن مجال وقوع المخالفة يتسع ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة، و إنما يعود أيضا إلى العنصر المادي، عندما تعاین الدولة الساحلية في بداية الأمر قيام السفينة الأجنبية بانتهاك القوانين الوطنية و الدولية لمنع التلوث من السفن، ثم تتأكد بأن هذا الانتهاك قد أسفر عن تصريف كبير يسبب تلوثا هاما أو يهدد بحدوث تلوث هام للبيئة البحرية<sup>(5)</sup>.

لكن ما تجدر ملاحظته بخصوص هذه الحالة الثانية، أن سلطتي التفتيش المادي و رفع الدعوى وحجز السفينة، مقصورتان على حالة الانتهاك الموصوف الذي يؤدي إلى حدوث تصريف كبير للمواد الضارة من السفن في البيئة البحرية، و على شكل يسبب إلحاق الضرر الجسيم، أو التهديد به، بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها في البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة. كما أن هاتين السلطتين، لا تمارسان إلا عند وقوع المخالفة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية. و بصفة عامة فيما يتعلق بسلطات الدولة الساحلية في الحالتين السابقتين، فإن على هذه الأخيرة مراعاة أنه حينما تكون إجراءات مناسبة قد وضعت، سواء عن طريق المنظمة الدولية المختصة، أو وفقا لما تم الاتفاق عليه بأي طريقة أخرى، و تم بها تأمين الامتثال لمتطلبات تقديم كفالة أو ضمان مالي مناسب آخر، على الدولة الساحلية، إذا كانت ملزمة بالإجراءات المذكورة، السماح للسفينة بالمضي في طريقها<sup>(6)</sup>، هذا مع مراعاة ضمانات التنفيذ التي سوف نراها لاحقا<sup>(7)</sup>.

1- المادة 220/3 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- المادة 220/5 من نفس الاتفاقية.

3- المادة 220/6 من نفس الاتفاقية.

4- Claude DOUAY, op-cit., pp. 259-262.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 98.

6- المادة 220/7 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

7- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 152.

صفوة القول أن قانون البحار الجديد خول لفائدة الدولة الساحلية سلطات كثيرة لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث<sup>(1)</sup>، هذه السلطات التي لم يكن معترف بها في ضوء قانون البحار التقليدي، في واقع الأمر ظهرت إلى الوجود بعدما أدركت الدول المعروفة بدفاعها عن حرية البحار وحرصها الشديد على عدم المساس بمبدأ الاختصاص الخالص لدولة العلم على السفن التابعة لها، على غرار فرنسا التي كانت لها تجارب مريرة في تاريخ حوادث التلوث البحري بالمحروقات، خاصة كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz »<sup>(2)</sup>، أن دولة العلم يمكن أن تكون في ذات الوقت دولة ساحلية، تضع حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من بين أولوياتها و أهدافها الأساسية<sup>(3)</sup>.

**ثالثا - إقرار مفهوم دولة الميناء كجهة ثالثة بعد دولة العلم و الدولة الساحلية لتعزيز الرقابة على الامتثال للالتزامات الدولية الهادفة إلى منع التلوث الناجم عن السفن:**

لم تعد دولة العلم و الدولة الساحلية هما الطرفان الوحيدان المتدخلان في ميدان الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، فقد أقرت الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 بمفهوم دولة الميناء « L'Etat du port »<sup>(4)</sup>، كطرف ثالث بهدف تجاوز العجز المؤسسي الذي يعاني منه القانون الدولي في هذا الميدان، و في نفس الوقت سد النقص الذي يعانيه نظام توزيع الاختصاصات بين الدولة الساحلية و دولة العلم لتنفيذ قوانين و أنظمة منع التلوث من السفن<sup>(5)</sup>. و من المهم الإشارة إلى أن فكرة سلطة دولة الميناء في مجال الوقاية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، لم تستحدث لأول مرة من طرف هذه الإتفاقية<sup>(6)</sup>، بل تم تكريسها في ضوء بعض الاتفاقيات الدولية التي سبق أن تطرقنا إليها ضمن الفصل الأول من الباب الأول من هذه الدراسة، مما يدل على أن الإتفاقية الراهنة أعادت فقط التأكيد مرة أخرى على سلطة دولة الميناء و دورها المحوري في هذا المجال<sup>(7)</sup>.

لقد أثبتت التجربة العملية أن عمليات التفتيش التي تمارسها دولة الميناء على السفن تعد الأكثر فعالية، ليس فقط بسبب الخاصية التقنية التي تميزها، بل أيضا بحكم الطابع الصارم لهذه العمليات إزاء الشركات الملاحية التي تقوم بتشغيل سفن غير مطابقة للمقاييس الدولية للاستغلال السليم للسفن « Navires sous-normes ». فمن المعلوم أن السفن الأجنبية تخضع لقضاء الدولة الساحلية عندما

1- Hilde LØVSKAR, Pollution causée par les navires - sanctions et compétence de l'Union Européenne, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille III, 2008-2009, pp. 9 et s.

2- Michel ESSOU, Le droit pénal maritime, Mémoire pour l'obtention du D.E.S.S de Droit Maritime et des Transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2003-2004, pp. 26 et s.

3- « *En réalité des grandes catastrophes comme celles de l'Amoco-Cadiz ont fait prendre conscience aux Etats du pavillon qu'ils pouvaient aussi être des Etats côtiers. La solution retenue par la Convention de Montego Bay est un compromis entre les deux intérêts divergents. En effet, d'un côté la zone économique exclusive étend les compétences de l'Etat côtier de façon à ce qu'il puisse mieux protéger ses côtes. De l'autre côté, l'Etat du pavillon, qui voulait conserver sa liberté de navigation, a réussi à faire valoir sa position. En effet, bien que bénéficiant d'une extension de compétence dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier n'y a pas les mêmes prérogatives que dans sa mer territoriale; la liberté de navigation est préservée dans la zone économique exclusive tandis que dans la mer territoriale seul le passage inoffensif est garanti* », Laurence BOISSON DE CHAZOURNES, op-cit., p. 20.

4- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1641-1642.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 107.

6- Daniel VIGNES, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer », op-cit., pp. 133-150.

7- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 329.

تتواجد في مياهها الداخلية و في موانئها، و على هذا الأساس فإن تدخل دولة الميناء يكون لسببين رئيسيين، هما كالآتي: 1/ حماية المواطنين و بيئتهم ضد المخاطر التي قد تنبعث من السفن غير المطابقة للمقاييس؛ 2/ الحرص على تطبيق متطلبات الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية و منع التلوث البحري، و عدم السماح للسفن غير المنضبطة بمغادرة الميناء الذي توقفت فيه باعتبارها مصدرا للخطر<sup>(1)</sup>. و جدير بالملاحظة أنه قررت نصوص الجزء الثاني عشر من الإتفاقية، بعض الاختصاصات التنفيذية لفائدة دولة الميناء الذي تتوقف فيه السفينة، إذ جاءت تلك الاختصاصات مكملّة لاختصاصات الدولة الساحلية، و حلا وسطا لتسوية التنازع بين دولة العلم و الدولة الساحلية<sup>(2)</sup>. فعندما تكون سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئ دولة أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يجوز لتلك الدولة أن تجري تحقيقا و أن تقيم حيث تبرر الأدلة ذلك، الدعوى فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة، يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة، خرقا للقواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام<sup>(3)</sup>. و يذكر أنه لا يجوز لدولة الميناء إقامة الدعوى في هذه الحالة، إلا بناء على طلب من تلك الدولة أو دولة العلم، أو أية دولة أصابها ضرر أو تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك، أو إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوثا في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة رافعة الدعوى<sup>(4)</sup>.

تليي دولة الميناء، بقدر ما هو ممكن عمليا، الطلبات المقدمة من أية دولة لغاية التحقيق في أي خرق تصريف من قبل سفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يعتقد أنه وقع على مستوى المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب، أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها ضررا أو جعلها عرضة له. كما تليي تلك الدولة، بقدر ما هو ممكن عمليا، الطلبات المقدمة من طرف دولة العلم من أجل التحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن المكان الذي وقع فيه<sup>(5)</sup>. و في الحالتين المذكورتين أعلاه، تنقل محاضر التحقيق الذي تجريه دولة الميناء إلى دولة العلم و إلى الدولة الساحلية بناء على طلبهما، علما أنه يجوز بناء على طلب الدولة الساحلية، إيقاف أي دعوى تكون دولة الميناء قد أقامت على أساس هذا التحقيق، عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، إذ تنقل في هذه الحالة أدلة و سجلات القضية و أي كفالة أو ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، و يحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء<sup>(6)</sup>.

لا تقتصر سلطة دولة الميناء على إجراءات التحقيق و إقامة الدعوى في حالة تصريف السفن للمواد الضارة، بل قضت الإتفاقية بأنه على الدولة التي تتأكد، بناء على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، من أن سفينة موجودة داخل أحد موانئها أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، أقدمت على خرق القواعد و المعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحية السفن للإبحار، مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ بقدر ما هو ممكن عمليا، تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار، و لا

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 90.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 527-528.

3- المادة 218/ فقرة 1 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

4- المادة 218/ فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

5- المادة 218/ فقرة 3 من نفس الإتفاقية.

6- المادة 218/ فقرة 4 من نفس الإتفاقية.

يجوز لهذه الدولة السماح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، و عليها أن تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### تقييد الاختصاصات التنفيذية المخولة للدول في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها بجملة من الضمانات المقررة لصالح الملاحة البحرية

من أهم النتائج المتوصل إليها من خلال أحكام الجزء الثاني عشر من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، أن هذه الأخيرة حاولت التوفيق بين مقتضيات حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من جهة و مصالح الملاحة البحرية من جهة أخرى<sup>(2)</sup>، ذلك لأنه إذا كانت الإتفاقية الراهنة قد ألزمت كافة الدول بضرورة العمل و بذل كل ما في مقدورها لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها ضد جميع المخاطر التي من شأنها الإخلال بتوازنها الطبيعي، و خولت لها مجموعة من الاختصاصات لتمكنها من تنفيذ القوانين و الأنظمة المتعلقة بمنع التلوث البحري و خفضه و السيطرة عليه على أحسن وجه، كما أوضحنا ذلك فيما سبق، إلا أنها بالمقابل، حرصت بشدة على أن لا يتم ذلك على حساب مصالح الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، و هذا ما عبرت عنه جملة الضمانات الواردة في الفرع السابع من الجزء الثاني عشر من الإتفاقية<sup>(4)</sup>، و التي تتصل على وجه التحديد بممارسة الدولة لصلاحيات التنفيذ (أولاً)، و بالدعوى الجنائية التي تقيمها الدولة ضد السفينة التي تنتهك القواعد و المعايير الخاصة بمنع التلوث الناجم عن السفن و خفضه و السيطرة عليه<sup>(5)</sup> (ثانياً)، ناهيك عن الضمانات المتعلقة بالمضايقات المستخدمة للملاحة الدولية<sup>(6)</sup> (ثالثاً).

#### أولاً- بالنسبة للضمانات المتصلة بممارسة الدولة لصلاحيات التنفيذ:

قيد قانون البحار الجديد ممارسة الدولة للاختصاصات التنفيذية المقررة لها في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، بمجموعة من الضمانات، أبرزها تلك المتعلقة بممارسة الدولة لصلاحيات التنفيذ: فمن ناحية أولى، فإنه لا يجوز، طبقاً لنص المادة 224 من هذه الإتفاقية، أن تمارس الدولة صلاحيات التنفيذ ضد السفن الأجنبية إلا بواسطة الموظفين الرسميين أو السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك. و من ناحية ثانية، لا يجوز للدولة بموجب نص المادة 225 من الإتفاقية الراهنة، عند ممارستها لصلاحيات التنفيذ ضد سفن أجنبية، أن تعرض الملاحة للخطر، أو تسبب بأي طريقة أخرى، أي مخاطرة لسفينة أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول. و من ناحية ثالثة، فإنه في الأحوال التي يجوز فيها قيام الدولة بالتحقيق و التفتيش على السفن الأجنبية، لا يجوز القيام بمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا إذا صادفت حالة من الحالات التالية: 1/ عندما تتوافر أسباباً واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير، مع تفاصيل الشهادات و السجلات و الوثائق التي تحملها؛ 2/ عندما لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً

1- المادة 219 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 122.

3- عصاد لمعمر، مرجع سابق، ص 321.

4- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 528.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 152.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 530.

لغاية التأكد أو التحقق من خرق مشتببه فيه؛ 3/ عندما لا تكون السفينة تحمل شهادات و سجلات صحيحة<sup>(1)</sup>. وإذا تبين من التحقيق أنه ثمة خرقا للقوانين و الأنظمة المنطبقة أو القواعد و المعايير الدولية لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، يتم الإفراج عن السفينة في الحين رهنا بإجراءات معقولة مثل تقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر<sup>(2)</sup>. بيد أنه دون الإخلال بالقواعد و المعايير الدولية المنطبقة فيما يتعلق بصلاحيات السفن للإبحار، يجوز رفض الإفراج عن سفينة معينة أو جعله مشروطا بالتوجه إلى أقرب حوض لإصلاح السفن، كلما كان هذا الإفراج سيشكل تهديدا بإلحاق ضرر غير معقول للبيئة البحرية. و في حالة رفض الإفراج أو جعله مشروطا، يجب إخطار دولة العلم فورا بذلك، و يجوز لها طلب الإفراج عن السفينة وفقا لأحكام الجزء الخامس عشر من الاتفاقية ذاتها<sup>(3)</sup>. و في هذه الأحوال، فإنه ينبغي أن تتعاون الدول في وضع إجراءات ترمي إلى تجنب القيام دون سبب بتفتيش مادي للسفن في البحر<sup>(4)</sup>.

من ناحية رابعة، يشار إلى أنه لا يجب أن تميز الدول في ممارستها لحقوقها و أدائها لواجباتها، قانونا أو فعلا، ضد سفن أية دولة أجنبية<sup>(5)</sup>. و من ناحية أخيرة، فإن على الدول إخطار، على وجه السرعة، دولة العلم، و أي دولة معنية أخرى بأية تدابير تتخذها ضد سفن أجنبية، و تقدم لدولة العلم جميع التقارير الرسمية المتعلقة بمثل هذه التدابير. أما فيما يتعلق بالانتهاكات التي ترتكب على مستوى البحر الإقليمي، لا تنطبق التزامات الدولة الساحلية المشار إليها أعلاه إلا على ما يتخذ من تدابير في الدعوى، و هنا يتم فورا إبلاغ الممثلين الدبلوماسيين أو الموظفين القنصليين لدولة العلم و سلطاتها البحرية كلما أمكن ذلك، بأية تدابير من هذا النوع<sup>(6)</sup>.

#### ثانيا - بالنسبة للضمانات المتصلة بالدعوى الجنائية التي تقيمها الدولة ضد السفينة التي تنتهك القواعد و المعايير الخاصة بمنع التلوث من السفن:

هذه الضمانات في الحقيقة، قد تتعلق بالسير في الدعوى أو بوقفها أو بسقوط الحق فيها أو بطبيعة الحكم فيها<sup>(7)</sup>. فيما يتعلق بالسير في الدعوى<sup>(8)</sup>، فإن الدول الأطراف تلتزم باتخاذ التدابير اللازمة لغاية تسهيل سماع الشهود و قبول القرائن و حضور الدعوى من طرف الممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة، و لدولة العلم، و لأية دولة لها مصلحة<sup>(9)</sup>، علاوة عن إلزامها بمراعاة الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المقامة، بشأن الانتهاكات التي ترتكبها سفينة أجنبية، و التي قد يترتب عليها فرض عقوبات<sup>(10)</sup>. فيما يتعلق بوقف الدعوى، قررت الاتفاقية الراهنة وقف الدعوى المرفوعة لفرض عقوبات بصدد أي خرق للقوانين و الأنظمة الخاصة بمنع التلوث من السفن، ترتكبه سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي للدولة التي رفعت الدعوى، و ذلك بمجرد إقامة دعوى من طرف دولة العلم لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى، إلا إذا تعلقت هذه الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية، أو كانت دولة العلم المعنية قد تغاضت تكرارا عن

1- المادة 226/ فقرة 1- (أ) من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- المادة 226/ فقرة 1- (ب) من نفس الاتفاقية.

3- المادة 226/ فقرة 1- (ج) من نفس الاتفاقية.

4- المادة 226/ فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

5- المادة 227 من نفس الاتفاقية.

6- المادة 231 من نفس الاتفاقية.

7- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 154-156.

8- المرجع ذاته، ص 154.

9- المادة 223 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

10- المادة 230/ فقرة 3 من نفس الاتفاقية.

الوفاء بالتزاماتها، بتنفيذ القواعد و المعايير الدولية المنطبقة، تنفيذاً فعالاً فيما يتصل بالانتهاكات المرتكبة من طرف سفنها. كما تجدر الإشارة إلى أنه عندما تطلب دولة العلم إيقاف الدعوى وفقاً لمضمون هذه المادة، يتعين عليها في الوقت المناسب أن تضع في متناول الدولة التي سبق لها أن أقامت الدعوى، ملفاً كاملاً بوثائق القضية و سجلات الدعوى. و عندما تحسم الدعوى التي أقامتها دولة العلم، تصبح الدعوى الموقوفة منتهية، و بمجرد سداد التكاليف المتكبدة بالنسبة لتلك الدعوى، تفرج الدولة الساحلية عن أية كفالة مودعة لديها أو أي ضمان مالي مناسب آخر مقدم إليها بصدد الدعوى الموقوفة<sup>(1)</sup>.

يظهر من الوهلة الأولى أن الأمر يتعلق هنا بامتياز منوح لدولة العلم<sup>(2)</sup>، فإذا قامت هذه الأخيرة بنفسها بمتابعات قضائية ضد سفينة تحمل جنسيتها، بسبب مخالفة قامت تلك السفينة بارتكابها في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة أخرى أو على مستوى أعالي البحار، فإنها بذلك تستطيع حرمان الدولة الساحلية - بهذه الصفة أو في حالات أخرى دولة الميناء - من حقها في إقامة دعوى ضد هذه السفينة طبقاً للمواد الأخرى من الجزء الثاني عشر، بالنسبة لهذا النوع من الانتهاكات، و بالتالي تقطع الطريق عليها، و تصدر منها هذه السلطة الجنائية التي تمارسها الدولة الساحلية إزاء السفن الملوثة، لكن هذا الضعف النسبي لوضعية الدولة الساحلية في هذا الشأن سيتم تصحيحه، من خلال القيود التي تصاحب نظام إيقاف الدعوى<sup>(3)</sup>.

فيما يتعلق بسقوط الحق في الدعوى، قضت الاتفاقية الراهنة، بأنه لا تقام دعوى لغاية فرض عقوبات على السفن الأجنبية، بعد مرور ثلاث سنوات على التاريخ الذي حدث فيه الانتهاك، و لا تقام دعوى من طرف أي دولة في حالة سبق إقامة دولة أخرى لدعوى، مع مراعاة أحكام وقف الدعوى التي أشرنا إليها أعلاه<sup>(4)</sup>.

أما فيما يتعلق بطبيعة الحكم بالعقوبة، جدير بالملاحظة أنه لا يجوز للدولة أن تفرض إلا العقوبات النقدية، فيما يتصل بالانتهاكات التي ترتكبها السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي، للقوانين و الأنظمة الوطنية أو القواعد و المعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه<sup>(5)</sup>، إذ يسري هذا القيد أيضاً عندما ترتكب المخالفة داخل البحر الإقليمي<sup>(6)</sup>. غير أن نهاية الفقرة الثانية من المادة 230 من الاتفاقية الراهنة، ستعتمد إلى إضافة عبارة: "إلا في حالة فعل تلوث متعمد و خطير داخل البحر الإقليمي"، بحيث يصعب فهم هذه العبارة لسببين: الأول، لأنها لم تبين نوع العقوبة التي يحكم بها في حالة فعل التلوث المتعمد الذي تتكلم عنه. و الثاني، لأن أول الفقرة الثانية التي وردت بها هذه العبارة جاء فيها ما يلي: "لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية...". فاشتمال تلك الفقرة في نهايتها على العبارة التي ننقدها، على وجه الخصوص أداة الاستثناء "إلا"، يعني باختصار أنه لا يحكم إلا بالعقوبات النقدية بشأن الانتهاكات المرتكبة داخل البحر الإقليمي، الأمر الذي يدل وفقاً لهذه الصياغة على أنه لا فرق بين حالة الانتهاك الذي يتم خارج البحر الإقليمي المنصوص عليه في المادة 230/فقرة 1 المذكورة أعلاه، و حالة الانتهاك الذي يتم داخل البحر الإقليمي المنصوص عليه في الفقرة الثانية من المادة ذاتها<sup>(7)</sup>.

1- المادة 228/فقرة 1 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- عصاد لعامري، مرجع سابق، ص 322-323.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 122-123.

4- المادة 228/فقرة 2 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- المادة 230/فقرة 1 من نفس الاتفاقية.

6- المادة 230/فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

7- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 155-156.

### ثالثا - بالنسبة للضمانات المتعلقة بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية:

تلزم المادة 233 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، الدول المشاطئة للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، بأن تحترم ما جاء في الفرع السابع من جزئها الثاني عشر من أحكام، أي الأحكام المتعلقة بالضمانات التي بينها أعلاه، عندما تقوم تلك الدول باتخاذ تدابير التنفيذ المناسبة ضد أية سفينة أجنبية، من غير السفن المتمتعة بالحصانة السيادية<sup>(1)</sup>، تنتهك القوانين و الأنظمة المذكورة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة الأولى من المادة 42 من الإتفاقية ذاتها، و المتعلقة بسلامة الملاحة و تنظيم حركة المرور البحري، و منع التلوث و خفضه و السيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت و الفضلات الزيتية و غيرها من المواد المؤذية في المضيق، مسببة بذلك ضررا جسيما للبيئة البحرية في المضايق أو مهددة بإلحاق هذا الضرر<sup>(2)</sup>.

يشار في الختام إلى أنه تكون الدول مسؤولة عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها و الناشئة عن تدابير قامت هي باتخاذها عملا بالفرع السادس من الجزء الثاني عشر من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، و ذلك في حالة ما إذا كانت مثل هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة. و تكفل الدول في هذا الصدد طرقا للرجوع إلى محاكمها لاتخاذ إجراءات بشأن مثل هذا الضرر أو هذه الخسارة<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث

#### الدولة مسؤولة طبقا لقواعد القانون الدولي عن إخلالها بالالتزامات الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها

تتحمل الدول المسؤولية الدولية طبقا لقواعد القانون الدولي، في حالة تقصيرها في الوفاء بالالتزامات الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها<sup>(4)</sup>. كما تلتزم بضمان أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحا وفقا لنظمها القانونية، من أجل الحصول، بصورة سريعة، على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى، فيما يتعلق بالضرر المترتب عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها<sup>(5)</sup>.

بهدف ضمان تعويض سريع و كافيا فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم و في تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الالتزامات الناجمة عنها، لتقييم الضرر و التعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة بذلك. و تتعاون حيثما يكون ذلك مناسباً في وضع معايير و إجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإلزامي أو صناديق التعويض<sup>(6)</sup>. و وفقا لما هو مستقر عليه في القانون الدولي، فإن التعويض المترتب على إثر ثبوت مسؤولية الدولة - نتيجة إخلالها بالتزامها بحماية البيئة البحرية من التلوث - يمكن أن يتخذ صورا ثلاثة<sup>(7)</sup>، هي كالاتي:

1- المادة 236 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

2- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 530.

3- المادة 232 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

4- المادة 235/1 فقرة 1 من نفس الإتفاقية.

5- المادة 235/2 فقرة 2 من نفس الإتفاقية.

6- المادة 235/3 فقرة 3 من نفس الإتفاقية.

7- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 402.

### أولاً- التعويض العيني:

يقصد بالتعويض العيني « **La réparation en nature** »، إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر « **La remise en état** »<sup>(1)</sup>، و بالتالي تتجسد هذه الصورة من التعويض في المسائل المتعلقة بتلوث البيئة البحرية، في صورة إلزام الدولة التي ثبتت مسؤوليتها بإعادة الأوضاع إلى سابق أصلها قبل حدوث الفعل المسبب للتلوث، و من قبيل ذلك إلزام الدولة بإزالة كافة آثار التلوث أو وقف ما تقوم به من أنشطة أو أفعال تسبب وقوع التلوث البحري، أو القيام بعمل تكون قد تقاعست عن القيام به في مجال المكافحة أو الرقابة على مخاطر التلوث، كوضع التشريعات و القوانين الوطنية اللازمة التي تكفل حماية البيئة البحرية من التلوث، أو ضرورة الانصياع للقواعد و المعايير السائدة على الصعيد الدولي في ميدان الوقاية من التلوث البحري و مكافحته<sup>(2)</sup>.

### ثانياً- التعويض النقدي:

يعرف التعويض النقدي « **L'indemnisation** » في مجال المسؤولية الدولية، بأنه دفع مبلغا من المال إلى أحد أشخاص القانون الدولي، في سبيل إصلاح الضرر الذي لحق به، عندما تستحيل إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع الضرر، أو في الحالة التي تحدث فيها أضرارا هائلة لا يكفي لإصلاحها التعويض العيني، فيكون التعويض النقدي عندئذ آلية مكملة لآلية التعويض العيني أو بديلا لها<sup>(3)</sup>. ففي حالة كون الأضرار المترتبة عن التلوث قد وقعت بالفعل و أصبح من المتعذر إصلاحها عن طريق آلية التعويض العيني، فإن القاضي الدولي له أن يحكم بإلزام الدولة المسؤولة بدفع تعويض نقديا يغطي كافة الأضرار المباشرة و غير المباشرة التي نجمت عن فعل التلوث، و ينبغي في كل الأحوال أن يماثل التعويض المدفوع وفق الطريقة النقدية الضرر مماثلة حقيقية بحيث لا يقل عنه أو يزيد، كما يتعين أن يشمل جميع ما لحق الدولة المتضررة من خسائر و ما فاتها من كسب. فإذا كانت الدولة المتضررة من التلوث، قد تبنت مطالب رعاياها، فإن تحديد مبلغ التعويض يخضع لقواعد القانون الدولي المعمول بها بين الدولتين المتخاصمتين، و ليست لقواعد القانون الوطني لأيهما<sup>(4)</sup>.

### ثالثاً- الترضية:

يحكم القاضي الدولي بالترضية « **La satisfaction** » عندما تكون الأضرار الحاصلة غير قابلة للتقويم بالنقد، و هي الأضرار المعنوية أو الأدبية التي قد تكون آثارها أكثر وقعا من الأضرار المادية بالنسبة للدولة المتضررة<sup>(5)</sup>. بعبارة أخرى، تعتبر الترضية الصورة الثالثة من صور التعويض المترتب عقب ثبوت مسؤولية الدولة في مسألة معينة، و يحكم بها في الحالة التي لا يكون فيها الفعل المنشئ للمسؤولية الدولية، قد نجم عليه أي ضرر مادي يمكن أن يمس المصالح المالية أو الاقتصادية للدولة

1- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الإتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 15-34.

2- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 402.

3- أنظر كل من: عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013، ص 180-182.

- جعفر دواوي، مرجع سابق، ص 108-117.

- صوفيا شراد، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013، ص 52-56.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 35-45.

4- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 403.

5- صوفيا شراد، مرجع سابق، ص 56.



المتضررة. و من الأمثلة عن ذلك في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، تهاون الدولة في تطبيق القواعد و المعايير الدولية الخاصة بصلاحية السفن للإبحار، مما يشكل مخالفة للالتزاماتها و تكون الترضية في هذه الحالة إعلان الدولة مسؤوليتها و تصحيح موقفها بما يتفق و إلتزاماتها<sup>(1)</sup>. و مثلما تتنوع أشكال الأضرار المعنوية، فإن أشكال الترضية أيضا عديدة و متنوعة، إذ يمكن أن تتخذ صورة الاعتذار الرسمي من الدولة مرتكبة الفعل المنشئ للمسؤولية الدولية، مع إبداء الأسف و التعهد بعدم تكرار الفعل مرة أخرى، أو تتم عبر إرسال مذكرات دبلوماسية تعترف فيها الدولة بخطئها، أو عن طريق قيام تلك الدولة بإيفاد بعثة دبلوماسية لغاية تقديم الاعتذار نيابة عنها للدولة المتضررة. و قد تتخذ الترضية شكل العمل التأديبي، تمارسه الدولة ضد الموظف الذي صدر عنه الفعل المسبب للضرر<sup>(2)</sup>.

يرى الفقه الحديث أن صور التعويض الثلاثة السابقة، لم تعد تتلاءم مع التطورات الحديثة في قانون البحار، و خاصة بالنسبة لقواعد تقييم الضرر، و كذلك بالنسبة للتعويض العيني و التعويض النقدي، ذلك لأن الأضرار التي يمكن أن تترتب عقب وقوع كارثة بحرية واحدة، قد تفوق في آثارها و عواقبها ما لا يمكن أن يخطر على بال أحد، و بالتالي فإن الاستمرار في تطبيق القواعد الحالية قد يصطدم بعجز الدولة المسؤولة عن الوفاء بمسؤوليتها الدولية تجاه الأضرار الناجمة بسببها. بل و من المؤكد أن الكثير من الدول النامية سوف تقف عاجزة عن تحمل تبعة مسؤوليات التلوث الذي يصيب البيئة البحرية، حيث أنه ثمة من بين تلك الدول من لم تحصل بعد على التجهيزات و الإمكانيات البشرية و التقنية اللازمة لرصد التلوث و الوقاية منه و مكافحته، و هي أمور تدخل في صميم مسؤولياتها الدولية المنبثقة عن مبدأ الالتزام العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها. و لذلك فمن الضروري الأخذ بعين الاعتبار تلك الدعوة الهامة التي رددتها المادة 235/3 من الإتفاقية الراهنة، إلى تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية و الإلتزامات الناجمة عنها، لغاية تقييم الضرر و التعويض عنه و تسوية المنازعات المتصلة بذلك. و تتعاون الدول حينما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير و إجراءات لدفع تعويض كاف، مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض. فقد لمست تلك الدعوة بحق جانبا هاما من جوانب القصور الذي يلزم الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث، إذ أنه مهما قيل بأن الأحكام الموضوعية لتنظيم هذا الإلتزام واجبة التطبيق، فإن هذا القول سوف يظل دوما في حاجة إلى إثبات فعالية الجزاء الذي يمكن أن يوقع على من يخالفه<sup>(3)</sup>.

### المطلب الثالث

#### التمسك بمبدأ الحصانة السيادية للسفن الحكومية من شأنه أن يقف عائقا أمام إرساء حماية دولية شاملة ضد مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية

من أهم و أبرز المبادئ المستقرة في قواعد القانون الدولي، نجد مبدأ الحصانة السيادية للسفن الحكومية « **L'immunité souveraine** »، حيث تتمتع السفن الحربية الأجنبية بحصانة تامة في البحر الإقليمي للدول الساحلية، و يفسر هذا الأساس وفقا لعدة أفكار، منها مبدأ إقليمية السفينة، و الصفة التمثيلية للسفن الحربية، و الاحترام المتبادل للسيادة، و الضرورة التي تستدعي قيام دولة العلم بمراقبة قواتها المسلحة أينما وجدت، بحكم أن السفينة الحربية تشكل عنصرا من عناصر الخدمة العامة مخصصة للدفاع الوطني لدولة العلم. بيد أنه لا يمكن للسفينة الحربية أن تستفيد من هذا المركز القانوني، إلا إذا

1- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 403.

2- صوفيا شراد، مرجع سابق، ص 56.

3- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 403-404.

كانت قد دخلت المياه الإقليمية لدولة ساحلية بصورة طبيعية و سلكت سلوكا سليما يتصف بكل صفات المرور البريء، فتمتتع عن كل عمل من الأعمال التي تخرج عن طبيعة ذلك المرور، إذ أن كل فعل من أفعال العنف أو الأفعال المعادية، يعطي الدولة الساحلية الحق في الاضطلاع بكافة الإجراءات الضرورية للدفاع الشرعي عن النفس<sup>(1)</sup>. و للإشارة فإن ذات الحكم ينطبق على السفن العامة الأخرى غير الحربية، فإنها تتمتع بموجب المادة 32 من الإتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، بجميع الحصانات التي يقرها لها القانون الدولي، و هي على العموم نفس الحصانات المقررة لفائدة السفن الحربية، إلا أنها، من ناحية أخرى، ملزمة بالنقيد بالقوانين و الأنظمة المتعلقة بالمرور البريء<sup>(2)</sup>.

لا بد من الإشارة إلى أن أحكام حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها المقررة في الإتفاقية، لا تنطبق على أية سفينة حربية<sup>(3)</sup> أو قطعة بحرية مساعدة أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تملكها أو تشغلها دولة ما، و تكون مستعملة وقتئذ فقط في خدمة حكومية غير تجارية<sup>(4)</sup>، مما يبرهن بقاء الإتفاقية الراهنة متمسكة بالمبدأ التقليدي الذي تتحصن خلفه دول العلم، و المتمثل في مبدأ الحصانة السيادية للسفن الحكومية<sup>(5)</sup>، شأنها في ذلك شأن معظم الاتفاقيات الدولية المبرمة قبلها لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، على غرار الإتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969 (المادة 1/فقرة 2)، علاوة عن الإتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 (المادة 3/فقرة 1). من هذا المنطلق نستنتج أن قواعد القانون الدولي بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، نطاق تطبيقها ليس شاملا، باعتبار أنها تستثني من مجالها صنفا محددا من السفن باسم الحصانة السيادية للدول. فقد جرت العادة على تطبيق القواعد العامة لقانون البحار فقط على السفن الخاصة أو السفن التجارية، في حين تظل السفن العامة أو السفن الحكومية تخضع لقواعد خاصة تبعتها من دائرة القواعد العادية و تربطها بحصانة الدول التي ترفع أعلامها. فلم يستطع قانون البحار، سواء من خلال الممارسة الإتفاقية التي عكستها القواعد الدولية الخاصة بمنع التلوث البحري، أو من خلال التغيير الذي أدخلته الإتفاقية الجديدة، التخلص من المقاربة التقليدية القائمة على التصنيف الثنائي للسفن، الذي يقابل بين السفن الخاصة أو التجارية من ناحية و السفن العامة أو الحكومية من ناحية أخرى. فاستثناء الفئة الأخيرة من تطبيق القواعد العامة المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، تمثل مظهرا لضعف القانون الدولي أمام سيادة الدول، و عجزه عن توفير حماية أكثر شمولاً للبيئة البحرية من التلوث الصادر عن جل السفن، مما يشكل بدون شك عقبة قائمة في وجه المجهود الدولي لمواجهة مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، و يبرهن في نفس الوقت عن تفوق الهواجس الأمنية و الدفاع عن المصالح السياسية و الإستراتيجية للدول على حساب الانشغالات البيئية<sup>(6)</sup>.

1- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 151-154.

2- Bernard H.OXMAN, « Le régime juridique des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 28, N°= 1, 1982, pp. 811-850.

3- السفينة الحربية طبقا للمادة 29 من الاتفاقية، هي سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، و تكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة و يظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها، و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية.

4- المادة 236 من نفس الإتفاقية.

5- أنظر كل من: سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1994، ص 98-99.

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 105-107.

6- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 124-125.

## المبحث الثاني

### التعاون على الصعيد الإقليمي و المثابرة على الصعيد الوطني: ضرورة ملحة لتحقيق حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

لقد ساعدت ظاهرة التلوث البحري على وجه العموم ربما أكثر من أي ظاهرة أخرى على بلورة الاعتقاد بأن للإنسانية مستقبلا مشتركا، حيث أصبح يشكل الحفاظ على بيئة بحرية نقية و خالية من التلوث في الوقت الحالي، مطلبا عالميا يستهدف في الأساس حماية الأجيال القادمة و كوكب الأرض من الفناء. و الأمر المؤكد أن تحقيق مثل هذا الهدف يستوجب على الدول إرساء قواعد قانونية مشتركة سواء على الصعيد العالمي أو الصعيد الإقليمي (الجهوي Régional). فمن هذا المنطلق تظهر أهمية المقاربة الإقليمية في معالجة المسائل البيئية، لاسيما ما تعلق بالحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات (المطلب الأول)، إذ سارعت العديد من الدول المطلة على نفس البحار الإقليمية، منذ سنوات الستينيات من القرن الماضي، إلى إقرار آليات قانونية لحماية سواحلها من مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، ثم تطورت تلك الآليات في سنوات السبعينيات تحت إشراف برنامج الأمم المتحدة للبيئة، لذلك يحضرنا في هذا الصدد البحث عن موقع الجزائر ضمن دائرة التعاون الدولي الإقليمي للحد من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري (المطلب الثاني). و مما لا شك فيه أن التشريع الوطني يمثل دعامة أساسية للتشريع الدولي، في سبيل حماية البيئة البحرية من التلوث بصفة عامة. فالاتفاقيات الدولية العالمية و الإقليمية المبرمة لتحقيق هذه الغاية، تحتاج إلى مساندة التشريعات و الأنظمة الداخلية في كل دولة على حدة، بهدف تغطية الثغرات و أوجه القصور التي قد تشوب تلك الاتفاقيات، و بالتالي تحقيق نتيجة فعالة في هذا المجال (المطلب الثالث).

## المطلب الأول

### التعاون الإقليمي يشكل عنصرا ضروريا في الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

من المؤكد أنه لتحقيق حماية ناجعة للبيئة البحرية ضد التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، ينبغي على الدول عدم الاكتفاء بالجهود الدولية العالمية فحسب، و إنما يقع على عاتقها واجب التعاون على الصعيد الإقليمي لمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة<sup>(1)</sup>. و بالفعل لم يقتصر الاهتمام الدولي بصيانة البيئة البحرية و حمايتها من مخاطر التلوث عامة، فقط على الجهود العالمية الاتفاقية، بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، بعدما أدركت بعض الدول التي ترتبط فيما بينها ببيئة بحرية و جغرافية واحدة، أنه من الضروري تعزيز القواعد الدولية النوعية و العامة لحماية البيئة البحرية، بقواعد أشد صرامة لتحقيق حماية أكثر فعالية لمنطقتها البحرية، خصوصا إذا كانت تلك المنطقة مغلقة أو شبه مغلقة، حيث تكون مخاطر التلوث أشد جساما، بالنظر إلى عدم قدرة البحر المغلق أو شبه المغلق<sup>(2)</sup>، على تحويل الملوثات التي يتم تفريغها فيه إلى مواد غير ضارة، علما أن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية المنعقد بـ "ستوكهولم" سنة 1972، خرج بالتوصية رقم: 86/ف التي تقضي بضرورة تعزيز الرقابة في البحار المغلقة و شبه

1- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 195 et s.

2- يقصد بالبحر المغلق « Une mer fermée »، أو البحر شبه المغلق « Une mer semi-fermée »، بمقتضى المادة 122 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982: "خليجا أو حوضا أو بحرا، تحيط به دولتان أو أكثر و يتصل ببحر آخر أو بالمحيط بواسطة منفذ ضيق، أو يتألف كليا أو أساسا من البحار الإقليمية و المناطق الاقتصادية الخالصة لدولتين ساحليتين أو أكثر".

المغلقة<sup>(1)</sup>. و نحن بدورنا سنخوض في غمار هذه الآلية المهمة للتعاون الدولي، في مجال محاربة التلوث البحري عموماً و التلوث البحري بالمحروقات خصوصاً، من خلال التطرق إلى النقاط التالية:

## الفرع الأول

### أهمية تعاون الدول على الصعيد الإقليمي للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

يعتبر التعاون الإقليمي فيما بين الدول لمواجهة التلوث البحري و الوقاية منه، خاصة تلك الدول المطلة على نفس البحار الجهوية، من أكثر الأساليب فعالية بالنظر إلى خصوصية هذه المناطق البحرية، حيث جاء تأكيد أهمية هذا التعاون في العديد من المواثيق الدولية و الإعلانات العالمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، فاعتبرته مسألة ضرورية و ملحة. و قد لقيت هذه الدعوات الاستجابة الفعلية من طرف دول بعض المناطق البحرية في العالم، منها على سبيل المثال دول منطقة الخليج العربي، الدول المطلة على بحر الشمال، الدول المطلة على بحر البلطيق، ناهيك عن الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط<sup>(2)</sup>. و في الحقيقة تظهر جليا تلك الأهمية البالغة، التي يتسم بها التعاون الدولي على المستوى الإقليمي، للحد من التلوث البحري، في المميزات الأساسية التالية:

**أولاً- التعاون الإقليمي يسمح للدول الساحلية بتجنيد إمكانيات كبيرة و التنسيق الميداني السريع مع غيرها من الدول المطلة على نفس البحار الجهوية للتصدي لخطر التلوث:**

فعلا يسمح التعاون الإقليمي فيما بين الدول الساحلية بتجنيد إمكانيات كبيرة و التنسيق الميداني السريع مع غيرها من الدول المطلة على نفس البحار الجهوية للتصدي لخطر التلوث<sup>(3)</sup>. فالأضرار الكارثية الناجمة عن التلوث البحري لا يستطيع معها أسلوب المكافحة الوطني الانفرادي أن يقدم الحلول الفعالة، ذلك لأن التلوث البحري لا يعرف حدودا للعواقب الوخيمة المترتبة عنه، بل ينتشر في جميع المجالات البحرية، علاوة عن أن التدابير المشددة التي قد تتخذها دولة ساحلية معينة بطريقة منفردة، يمكن أن تقضي إلى نقل آثار التلوث من المناطق الخاضعة لسيادة تلك الدولة إلى مناطق أخرى ضمن البيئة البحرية، و في هذه الحالة سوف تؤدي التدابير الوطنية إلى تفاقم المشكلة. فمن هذا المنطلق تبرز الحاجة إلى التعاون الدولي الإقليمي لوضع خطة مشتركة لمكافحة التلوث. كما يساعد التنظيم الإقليمي في وضع خطط و برامج مكافحة ذات بعد إقليمي، من خلال تجميع الإمكانيات المادية اللازمة و تهيئة الوسائل و المعدات التقنية المتطورة، و ذلك عن طريق تكاتف جهود كافة الدول المطلة على نفس البحار الجهوية. فغالبا ما تتطلب عمليات التصدي لحوادث التلوث البحري، القيام بتدابير عاجلة لاحتواء المواد الملوثة المتسربة إلى البحر، قد لا تستطيع دولة بمفردها الاضطلاع بها<sup>(4)</sup>، إلا عبر التنسيق الميداني السريع مع غيرها من الدول المهددة بخطر التلوث<sup>(5)</sup>.

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 156-157.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 99.

3- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 195 et s.

4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 99.

5- Michel FALICON, « La protection de l'environnement marin par les Nations-Unies : Programme d'Activités pour les Mers Régionales », Rapports économiques et juridiques, N°= 09, Les Publications Scientifiques et Techniques du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O), Centre Océanologique de Bretagne (C.O.B), 1981, pp. 9 et s.

[www.archimer.ifremer.fr/doc/1981/rapport-4800.pdf](http://www.archimer.ifremer.fr/doc/1981/rapport-4800.pdf)

## ثانيا - التعاون الإقليمي يسمح للدول الساحلية بتوفير الحماية الضرورية لبعض المناطق البحرية الهشة ضد خطر التلوث:

تعرف البحار شبه المغلقة « **Les mers semi-fermées** », مثل البحر الأبيض المتوسط، البحر الأسود، بحر الشمال، بحر البلطيق، خليج المكسيك، البحر الأحمر، بحر اليابان، بحر الصين الشرقي الذي يضم البحر الأصفر، الخليج العربي الفارسي، بحر الكاريبي... إلخ، بأنها بحار تتصف بالهشاشة « **Mers fragiles** » من الناحية الإيكولوجية، لأسباب كثيرة و متعددة، أهمها أن هذه البحار لا تتجدد مياهها إلا بعد مرور سنوات طويلة، فضلا على أنها تعد المصب النهائي للفضلات و القاذورات البشرية الآتية من مصادر برية في الدول المطلة على هذه البحار<sup>(1)</sup>. شأن ذلك شأن البحر الأبيض المتوسط على سبيل المثال، الذي كان منذ زمن بعيد موضوعا للاهتمام المشترك بالنسبة للدول الساحلية المطلة عليه، بحكم موقعه الاستراتيجي الهام و كثافة حركة الملاحة البحرية فيه، حيث أظهرت الدراسات العلمية التي أجريت حول هذا البحر، بأن نسبة التلوث فيه بلغت مستويات خطيرة في السنوات الأخيرة<sup>(2)</sup>، مما أصبح يشكل معضلة حقيقية على مستقبل الشعوب التي ترتبط بصورة مباشرة به<sup>(3)</sup>. فخطورة التبعات المترتبة على إثر إلقاء الملوثات المختلفة إلى مثل هذه المناطق البحرية التي تتصف بالهشاشة، علاوة عن سرعة تأثر هذه المناطق البحرية بالمواد الملوثة بالنظر إلى العوامل الجغرافية و كثافة حركة الملاحة البحرية فيها، ذلك يستدعي تعدد الأساليب المستخدمة للسيطرة على التلوث و الوقاية منه، و عليه فإن مجابهة المخاطر الناجمة عن التلوث البحري في إطار وضع آلية إقليمية مدروسة من طرف الدول المعنية، يعد من الوسائل الناجعة للتصدي لهذه الظاهرة المستفحلة<sup>(4)</sup>.

## ثالثا - التعاون الإقليمي يمكن الدول الساحلية من تحقيق الردع القضائي الصارم للانتهاكات التي ترتكبها السفن ضد البيئة البحرية:

لا شك أنه تلعب طريقة التعاون الإقليمي فيما بين الدول المطلة على نفس البحار الجهوية للتصدي للتلوث البحري بصفة عامة، وظيفة محورية في التعرف على الانتهاكات التي ترتكبها السفن ضد البيئة البحرية<sup>(5)</sup>، فضلا عن أنها تمكنها من تحقيق الردع القضائي الصارم لتلك الانتهاكات<sup>(6)</sup>. فتستطيع مجموعة من الدول التي تندرج ضمن تنظيما إقليميا معينا، أن تضع قواعد مشتركة فيما بينها للردع، منها مثلا فرض عقوبات صارمة على السفن التي يثبت خرقها لقواعد و معايير السلامة البحرية، و منع مثلا السفن المحملة بالمواد ذات الطبيعة الملوثة من المرور بالقرب من المنطقة الإقليمية لكل دولة. لذا تساعد التكتلات الإقليمية في سد أوجه النقص و الثغرات التي يعاني منها التنظيم الدولي الخاص بحماية البيئة البحرية من التلوث، الذي يضع في غالب الأحوال قواعد و معايير تضمن فقط الحد الأدنى من الحماية القانونية، و لا تحقق الحماية القانونية الكافية للبيئة البحرية ضد مخاطر التلوث، في حين أن التنظيم

1- Jean-Paul PANCRACIO, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010, pp. 410 et s.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 100.

3- Messaoud MENTRI, « La question de l'applicabilité du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution en mer méditerranée : L'exemple de l'Algérie », in : Revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, N°= 01, 1998, pp. 9 et s.

4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 100.

5- Elisa-Noémie LAURENT, Frédéric CASTELLANET, « 2003 : 20 Prestige souilleront la méditerranée cette année ! », Rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en méditerranée, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), France, Janvier 2003, p. 18.

6- Andrew TETLEY, op-cit, p. 9.

الإقليمي، و لضرورات المصلحة العليا للدول المطلة على نفس البحر الجهوي، قد يشدد من القوة الإلزامية للقواعد و المعايير ذات الصلة للحيلولة دون وقوع التلوث و للحد من هذه الظاهرة بصورة فعالة<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### أساليب تعاون الدول على الصعيد الإقليمي للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

تعد الجهود الدولية ذات البعد الإقليمي الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، حديثة العهد نسبيا، فالاهتمام بمثل هذه المساعي و الدعوة لها لم تبدأ إلا منذ وقت قريب، خاصة في إطار الاتفاقيات الدولية. كما نجد أن المؤتمرات الإقليمية الخاصة بالحد من التلوث البحري كانت تحرص بشدة على إبراز أهمية التعاون الإقليمي في هذا الشأن، حيث ساهمت القارة الأوروبية بصورة كبيرة و فعالة في الحد من التلوث البيئي عامة و تلوث البيئة البحرية على وجه الخصوص، بحكم أنها محاطة بالبحار من ثلاث جهات، و هذه المياه الأوروبية كانت تستعمل منذ آلاف السنين كمناطق للملاحة البحرية و الصيد البحري، و غير ذلك من أوجه الأنشطة المرتبطة بالبحر. و قد أسفرت جهود الدول الأوروبية عن إبرام العديد من الاتفاقيات الإقليمية لمواجهة هذه الظاهرة، هذا إلى جانب جهود إقليمية أخرى تم إقرارها في مختلف أرجاء العالم تحقيقا لهذه الغاية<sup>(2)</sup>. و في الواقع تتعدد أساليب و مناهج تعاون الدول على المستوى الإقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث، إذ هناك أسلوب الاتفاقيات الدولية الإقليمية (أولا)، و أسلوب برامج و خطط العمل الإقليمية (ثانيا)، ناهيك عن أسلوب مذكرات التفاهم المتعلقة بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء (ثالثا).

#### أولا- أسلوب الاتفاقيات الدولية الإقليمية:

أبرمت على الصعيد الإقليمي العديد من الاتفاقيات الهادفة إلى الحد من التلوث البحري بالمحروقات، حيث أنه ثمة من بين تلك الاتفاقيات ما تم إبرامه خارج إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة، و أخرى أبرمت في إطار هذا البرنامج.

#### أ- الاتفاقيات الدولية الإقليمية المبرمة خارج إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

بالنظر إلى الآثار المباشرة لحوادث التلوث على البيئة البحرية إقليميا، شعرت الدول المطلة على نفس المناطق البحرية، التي هي في أغلبها بحار مغلقة أو شبه مغلقة، بأهمية المقاربة الإقليمية لمكافحة التلوث المترتب عن الحوادث الملاحية التي تتعرض لها السفن على مستوى هذه المناطق. فالخصائص الطبيعية لهذه البحار التي تشكل أنظمة بيئية فرعية تتسم عناصرها البيولوجية بالهشاشة، تجعلها معرضة باستمرار لمخاطر مختلف مصادر التلوث و بكافة أشكاله، لاسيما أنها مناطق تعرف حركة نقل بحري كثيفة، قد تنجم عنها حوادث تلوث تهدد مصير بيئتها البحرية. فمن هذا المنطلق عمدت مجموعة من الدول الأوروبية المتجاورة منذ أواخر سنوات الستينات من القرن الماضي، إلى إرساء آليات قانونية كإطار لتنظيم التعاون فيما بينها في مجال مكافحة التلوث البحري بالمحروقات بصفة خاصة<sup>(3)</sup>، و من أبرز تلك الآليات نذكر ما يلي:

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 100.

2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 268.

3- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 279-280.

## 1- الاتفاق الخاص بالتعاون لحماية مياه بحر البلطيق من التلوث التشغيلي بالمحروقات لسنة 1967:

أبرم هذا الاتفاق بعاصمة الدنمرك "كوبنهاغن" بتاريخ 8 ديسمبر سنة 1967<sup>(1)</sup>، بهدف حماية مياه بحر البلطيق من التلوث الناجم عن التفريغ العمدي للمحروقات من طرف السفن المسجلة في إحدى الدول الأطراف في الاتفاق، حيث ينطوي هذا الأخير على بعض التدابير ذات الطبيعة العملية التي ينبغي أن تتخذها الدول الاسكندنافية الأطراف فيه، للوقاية من تعرض هذه المنطقة البحرية للتلوث، علاوة عن كشف السفن المخالفة لتلك التدابير مع فرض العقوبات عليها، إذ يستتج من خلال ديباجة هذا الاتفاق، أن الأطراف المتعاقدة يتبنون ذات الأحكام الواردة ضمن نصوص الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954. و يشار إلى أنه خضع هذا الاتفاق للتعديل بتاريخ 16 سبتمبر سنة 1971، إذ بدأ سريان ذلك التعديل بتاريخ 16 أكتوبر سنة 1971<sup>(2)</sup>.

## 2- الاتفاق الخاص بالتعاون لمكافحة تلوث بحر الشمال بالمحروقات لسنة 1969:

بتاريخ 9 جوان سنة 1969، و بالنظر إلى العواقب الاقتصادية و البيئية الكارثية الناجمة عن حادث ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967، عمدت مجموعة من الدول المشاطئة لبحر الشمال، المتمثلة في بلجيكا، الدنمرك، فرنسا، ألمانيا الغربية، هولندا، النرويج، السويد، إيرلندا الشمالية، المملكة المتحدة البريطانية<sup>(3)</sup>، إلى إبرام هذا الاتفاق بمدينة "بون" في ألمانيا الغربية<sup>(4)</sup>، بغرض إرساء نظاما للتعاون الإقليمي بين الأطراف المعنية به، في مجال مكافحة التلوث بالمحروقات في الحالات الطارئة « Situations critiques » التي تشهدها حركة الملاحة على مستوى هذه المنطقة من البحار<sup>(5)</sup>. و جدير بالذكر أنه بعد هذه المرحلة، سيتسع نطاق هذا النوع من التعاون الإقليمي في بحر الشمال، ليشمل مكافحة التلوث البحري بمواد ضارة أخرى إلى جانب التلوث بالمحروقات، عقب التعديل الذي خضع له الاتفاق الحالي بتاريخ 13 سبتمبر سنة 1983<sup>(6)</sup>.

## 3- الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق من التلوث لسنة 1974:

بتاريخ 22 مارس سنة 1974، و في عاصمة فلندا "هلسنكي"<sup>(7)</sup>، أبرمت الدول المطلة على منطقة بحر البلطيق الاتفاقية الراهنة<sup>(8)</sup>، التي تعد من أوائل الاتفاقيات الدولية شمولاً من ناحية مصادر التلوث البحري المندرجة ضمن نطاق سريان قواعدها<sup>(9)</sup>، بحكم أنها تعالج مصادر التلوث التالية: التلوث القادم من مصادر برية<sup>(10)</sup>؛ التلوث الناجم عن السفن<sup>(11)</sup>، بما في ذلك سفن النزهة<sup>(12)</sup>؛ التلوث الناتج عن إغراق

1- دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ 8 جانفي سنة 1968.

2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 270.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 157.

4- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 195-196.

5- دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ 9 أوت سنة 1969.

6- أنظر كل من: صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 224-225.

- Accord de Bonn, « Manuel sur la pollution des mers par les hydrocarbures : La poursuite efficace des contrevenants », Lignes directrices de la coopération internationale, 2<sup>ème</sup> partie, Londres, 2000, pp. 1-48. [www.bonnagreement.org](http://www.bonnagreement.org)

7- Jean-Paul PANCRACIO, op-cit., pp. 416-419.

8- دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ سنة 1980.

9- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 497.

10- المادة 6 من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق من التلوث لسنة 1974.

11- المادة 7 من نفس الاتفاقية.

12- المادة 8 من نفس الاتفاقية.

النفائيات في البحر<sup>(1)</sup>؛ التلوث الناجم عن أنشطة الاستكشاف و الاستغلال المقامة على مستوى قاع البحر و ترتبه التحتية<sup>(2)</sup>؛ التلوث بالمواد الخطيرة<sup>(3)</sup>؛ التلوث بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى<sup>(4)</sup>. فعلى هذا الأساس يتضح جليا أن الاتفاقية الحالية تختلف كليا عن الاتفاقات المشار إليها أعلاه، التي أبرمت خصيصا للحد من التلوث البحري بالمحروقات، بينما تعالج هذه الاتفاقية هذا الصنف من التلوث كمصدر من بين مصادر تلوث عديدة تهدد سلامة البيئة البحرية<sup>(5)</sup>.

#### ب- الاتفاقيات الدولية الإقليمية المبرمة في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة:

مع بداية سنوات السبعينات من القرن الماضي، سيشكل التلوث البيئي إحدى الانشغالات الكبرى للمجتمع الدولي، إذ سيلعب الرأي العام دورا مهما و محوريا في تنبيه الحكومات لخطورة الوضع البيئي للكرة الأرضية و المخاطر المحدقة بالمحيط الحيوي، و من بينها البيئة البحرية كنظام بيئي فرعي. فقد تبين بصورة ملموسة أن هذه الأخيرة ليست بمنأى عن مخاطر التلوث، حيث بدأت تختفي إحدى التصورات الخاطئة التي عمّرت طويلا، و التي كانت تعتبر البحار بالنظر لمساحتها الشاسعة و قدرتها على التنظيف الذاتي، المكان المفضل للتخلص من النفائيات البشرية كيفما كان مصدرها و طبيعتها، علما أنه ستدفع هذه التخوفات المجتمع الدولي للانتقال إلى مرحلة التحرك داخل مجموعة من المنظمات الدولية المتخصصة، ثم في إطار منظمة الأمم المتحدة، بهدف إيجاد حلولاً عالمية لمشاكل التلوث التي تهدد مستقبل الإنسان على كوكب الأرض<sup>(6)</sup>. لهذه الاعتبارات دعت الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة إلى عقد مؤتمر دولي حول البيئة الإنسانية، في الفترة الزمنية الممتدة من 5 إلى غاية 16 جوان سنة 1972<sup>(7)</sup>، بمدينة "ستوكهولم" بالسويد، تحت شعار "أرض واحدة **Une seule terre**"<sup>(8)</sup>، حيث تمخضت أشغال هذا المؤتمر عن إقرار "إعلان البيئة"، الذي تمت الموافقة عليه بالإجماع، و الذي تضمن 26 مبدأ و 109 توصية على درجة بالغة من الأهمية، علاوة عن جملة التوصيات و الإعلانات الصادرة عن "برنامج الأمم المتحدة للبيئة"<sup>(9)</sup>، و التي تعد مصدرا لا يستهان به لقواعد حماية البيئة الطبيعية<sup>(10)</sup>، و هي تندرج ضمن ما يسمى بالقانون اللطيف أو اللين « **Soft Law** »، الذي يقابله ما يصطلح عليه بالقانون الجامد أو القاسي « **Hard Law** »<sup>(11)</sup>.

1- المادة 9 من الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق من التلوث لسنة 1974.

2- المادة 10 من نفس الاتفاقية.

3- المادة 5 من نفس الاتفاقية.

4- المادة 11 من نفس الاتفاقية.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 281.

6- المرجع ذاته، ص 22.

7- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 218.

8- Alexandre-Charles KISS, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 22, 1976, pp. 720-742.

9- « **P.N.U.E : Programme des Nations-Unies pour l'Environnement** ».

10- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 43.

11- « **La "Soft Law" : (litt. "Loi douce") est une notion dégagée à l'occasion de l'analyse de l'élaboration de la norme juridique internationale. II s'agit d'un ensemble de simples déclarations, ou recommandations, de "standards" de conduite, non générateurs d'effets obligatoires. Elle s'apparente à la coutume prise en tant que norme juridique de Droit International dont elle emprunte un élément. On peut dire que la force de la "Soft Law" est puisée dans la prise de conscience d'un vide juridique à combler : "la prise de conscience précède la répétition des actes pour la formation de la coutume nouvelle, l'urgence des mesures à prendre s'accommode mai d'une attente jusqu'à ce que la multiplication des faits produise une croissance de la conscience juridique" »**, Michel FALICON, op-cit., p. 12.



من أهم الانجازات التي حققها مؤتمر "ستوكهولم" للبيئة الإنسانية لسنة 1972، نجد إقراره لـ "برنامج الأمم المتحدة للبيئة"<sup>(1)</sup>، الجهاز أو الآلية التي جاءت في الأساس للعمل من أجل ترقية التعاون الدولي في مجال البيئة، و تقديم التوصيات المناسبة في هذا الصدد، و متابعة الوضع البيئي على الصعيد العالمي، و تنمية و نشر المعارف البيئية بهدف التنسيق بين الجهود الوطنية و الدولية في مجال حماية البيئة، و تمويل البرامج البيئية، و تقديم المساعدات اللازمة في إطار منظمة الأمم المتحدة<sup>(2)</sup>. و مما لا شك فيه أن هذا المؤتمر يعتبر نقطة تحول كبيرة من وجهة نظر الإنسان إلى مشاكل البيئة<sup>(3)</sup>، لاسيما أنه جاء بأكبر عدد من الطاقات و الكفاءات البشرية، التي سخرت كلها لمعالجة المشاكل المهددة لمصير الإنسان فوق كوكب الأرض معالجة شاملة<sup>(4)</sup>. و يعود الفضل الكبير لهذا المؤتمر، في منح الصفة الرسمية على المستوى الدولي للأهمية الحيوية التي أصبحت تحظى بها قضية البيئة، إذ جعلها موضوع حماية شاملة: شمولية في التصور الكوني للبيئة، و شمولية أيضا في الهياكل المؤسسية و الآليات القانونية لضمان حمايتها، و أخيرا شمولية في المواضيع الكبرى التي كانت محل تفكير و مناقشة خلال أشغال المؤتمر، و هذا ما عكسه الإعلان بشأن حماية البيئة الإنسانية<sup>(5)</sup>.

حرصت الجماعة الدولية من خلال الاتفاقيات الدولية ذات البعد العالمي، بشكل كبير، على حماية البيئة البحرية من التلوث<sup>(6)</sup>، بحكم ما تلعبه هذه الأخيرة من وظيفة محورية في سبيل الحفاظ على التوازن الطبيعي لكوكب الأرض<sup>(7)</sup>، و لكونها أحد أهم المصادر المعيشية للكثير من شعوب العالم<sup>(8)</sup>. و على المستوى الإقليمي (الجهوي)، فإن برنامج الأمم المتحدة للبيئة<sup>(9)</sup>، سيجرّص من جانبه على متابعة مسار التعاون الدولي في سبيل توفير الحماية للبحار و المحيطات ضد مخاطر التلوث، بإقراره لـ "برنامج البحار الإقليمية Le Programme pour les Mers Régionales" في شهر مارس سنة 1974<sup>(10)</sup>، الذي يتألف أساسا من مجموعة من الصكوك الدولية المكونة من معاهدات عامة لحماية البيئة البحرية، مرفقة ببروتوكولات إضافية « **Protocoles additionnels** » مخصصة لبعض مصادر التلوث، و على رأسها مشكل التلوث المترتب عن الملاحة البحرية<sup>(11)</sup>. و بالرغم من كون بعض هذه الأدوات الاتفاقية على مصادر تلوث دون أخرى، غير أن موضوع مكافحة التلوث البحري بالمحروقات كأهم صور التلوث الصادر عن السفن، قد تطرقت إليه معظم هذه الاتفاقيات، مما يدل على أهميته<sup>(12)</sup>.

1- Maguelonne DEJEANT-PONS, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'environnement relatives aux mers régionales », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 33, 1987, pp. 689-718.

2- Michel FALICON, op-cit., pp. 13 et s.

3- لمزيد من المعلومات، أنظر كل من: صافية زيد المال، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013، ص 58-63.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 127-128.

- عامر خضير الكبيسي و آخرون، دراسات حول التنمية المستدامة، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، 2015، ص 13-411.

4- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 121-133.

5- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 23-24.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 481-531.

7- صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 19-22.

8- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 59.

9- Maguelonne DEJEANT-PONS, op-cit., pp. 689 et s.

10- Michel FALICON, op-cit., pp. 16 et s.

11- P.N.U.E : « Les mers régionales : Une stratégie de survie pour nos océans et nos côtes », Publication du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (P.N.U.E), Division des Conventions sur l'environnement, Nairobi, Kenya, Octobre 2000, p. 3. [www.unep.ch/seas/](http://www.unep.ch/seas/)

12- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 25-26.

أُبرمت في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة، العديد من الاتفاقيات الإقليمية لحماية البيئة البحرية من التلوث بمختلف مصادره، حيث يلاحظ أن كافة تلك الاتفاقيات مصحوبة ببروتوكول إضافي للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، و من أمثلتها نذكر ما يلي: الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بالتعاون لحماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث لسنة 1978؛ الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بالتعاون لحماية و تنمية البيئة البحرية و الساحلية لمنطقة غرب و وسط أفريقيا لسنة 1981؛ الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المناطق الساحلية في منطقة جنوب شرق المحيط الهادي لسنة 1981؛ الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بحماية و تنمية البيئة البحرية لمنطقة البحر الكاريبي الكبرى لسنة 1983؛ الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بحماية و إدارة و تنمية البيئة البحرية و الساحلية في منطقة شرق أفريقيا لسنة 1985؛ الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بحماية الموارد الطبيعية و البيئة في منطقة جنوب المحيط الهادي لسنة 1986؛ الاتفاقية الإقليمية المتعلقة بحماية بيئة البحر الأسود من التلوث لسنة 1992<sup>(1)</sup>. بيد أنه بحكم أن الجزائر دولة متوسطة، فنكتفي في هذا المقام بدراسة الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976.

يعتبر الحوض المتوسط منطقة بحرية متميزة جغرافيا، ذات رقعة مائية واسعة إلى حد ما، ينفرد عن البحار شبه المغلقة الأخرى بعدة خصائص، أهمها أنه متصل بمضيق جبل طارق الذي يعزله عن المحيط الأطلسي، حيث تتجدد مياهه مرة واحدة كل ثمانون سنة، فضلا عن أنه يتميز عن المسطحات المائية الأخرى بالاحتفاظ في حركة الملاحة البحرية فيه. فكل هذه الاعتبارات و أخرى تستدعي أن تتخذ كافة الدول المطلة عليه، و البالغ عددها 21 دولة<sup>(2)</sup>، التدابير الضرورية لإدارة موارده و الاستثمار في خيراته الوافرة، ناهيك عن توفير الحماية المناسبة لبيئته ضد أي تهديد من شأنه الإخلال بالتوازن الطبيعي لهذا البحر<sup>(3)</sup>.

أدركت الدول المطلقة على البحر الأبيض المتوسط، حجم المخاطر و التهديدات التي تحق ببيئة هذه الرقعة المائية ذات البعد الاستراتيجي الهام، بسبب مرور أكثر من ثلاثة أرباع ناقلات النفط المتوجهة إلى القارة الأوروبية و القارة الأمريكية عبر هذا البحر، و أن حوالي 30% من حجم النقل البحري التجاري العالمي، و 28% من حجم النقل البحري العالمي للمحروقات يمر من خلاله، و ما قد يترتب عن ذلك من حوادث التلوث بالمحروقات و المواد الملوثة الأخرى<sup>(4)</sup>، بالإضافة إلى قيام أكثر من مائة و عشرين مدينة ساحلية بتصريف مياه الصرف الصحي و مخلفات المصانع مباشرة في مياه هذا البحر، مما أدى إلى تلوث بيئته نتيجة سموم المبيدات و أملاح الزئبق و الرصاص و الكاديوم<sup>(5)</sup>. فمن هذا المنطلق عقد مؤتمر دولي في مدينة "برشلونة" الإسبانية، تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة<sup>(6)</sup>، شاركت فيه مجموعة معتبرة من الدول المطلقة على هذا البحر<sup>(7)</sup>، و أسفر في نهاية المطاف عن التوقيع على الاتفاقية

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 42 من القائمة الأولية (A/56/50)، مرجع سابق، ص 172-177.

2- Claudiane CHEVALIER, «Gouvernance de la mer méditerranée : Régime juridique et perspectives», Union Mondiale pour la Nature (U.I.C.N), Centre de Coopération pour la Méditerranée (C.C.M), Programme Global Marin (P.G.M), Málaga, Espagne, 2005, p. 11.

[www.cmsdata.iucn.org/downloads/d1\\_frances\\_final.pdf](http://www.cmsdata.iucn.org/downloads/d1_frances_final.pdf)

3- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 100-101.

4- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 299-318.

5- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 59-60.

6- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 157-158.

7- من بين الدول التي شاركت في أشغال مؤتمر "برشلونة" و وقَّعت على الاتفاقية، نذكر ما يلي: فرنسا، إيطاليا، إسبانيا، اليونان، تركيا، يوغوسلافيا، قبرص، مالطا، مصر، المغرب، لبنان، تونس.

الإطار "La Convention-cadre" المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، بتاريخ 16 فيفري سنة 1976<sup>(1)</sup>. و يشار إلى أنه أدخلت بعض التعديلات على هذه الاتفاقية لتوسيع نطاق تطبيق قواعدها، و ذلك بمناسبة الاجتماع الذي عقدته الدول الأطراف فيها في مدينة "برشلونة" بتاريخ 10 جوان سنة 1995، حيث تم تغيير الاسم السابق للاتفاقية التي صارت تسمى منذ هذا التاريخ بـ "الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط"<sup>(2)</sup>، التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 9 جويلية سنة 2004<sup>(3)</sup>.

تشتمل الاتفاقية الإطار المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، المعدلة بتاريخ 10 جوان سنة 1995، على مجموعة من البروتوكولات الإضافية، يبلغ عددها ستة (06) بروتوكولات<sup>(4)</sup>، و تتمثل فيما يلي: البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إغراق النفايات من السفن و الطائرات المعتمد بـ "برشلونة" بتاريخ 16 فيفري سنة 1976<sup>(5)</sup>، و الذي تم تعديله بموجب البروتوكول المعتمد بـ "برشلونة" بتاريخ 10 جوان سنة 1995، يتعلق بالوقاية و الحد من تلوث البحر الأبيض المتوسط جراء عمليات الإغراق من السفن و الطائرات؛ البروتوكول المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، الموقع عليه كذلك في "برشلونة" بتاريخ 16 فيفري سنة 1976<sup>(6)</sup>، حيث تم تعديله بموجب البروتوكول المتعلق بالتعاون للوقاية من التلوث الناجم عن السفن و مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في الحالات الطارئة، المعتمد بـ "قاليينا" في دولة "مالطا" بتاريخ 25 جانفي سنة 2002<sup>(7)</sup>؛ البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية المعتمد بـ "أثينا" بتاريخ 17 ماي سنة 1980<sup>(8)</sup>، و الذي خضع أيضا للمراجعة بموجب البروتوكول الموقع عليه في مدينة "سيراكوس" بتاريخ 7 مارس سنة 1996، يتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث الآتي من مصادر و نشاطات تقع على البر؛ البروتوكول المتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة بالبحر الأبيض المتوسط المعتمد بـ "جنيف" بتاريخ 3 أبريل سنة 1982<sup>(9)</sup>، المعدل بموجب البروتوكول المبرم في "برشلونة" بتاريخ 10 جوان سنة 1995، يتعلق بالمناطق المتمتعة بحماية خاصة و بالتنوع البيولوجي في البحر الأبيض المتوسط<sup>(10)</sup>؛ البروتوكول المعتمد في "مدريد" بتاريخ 14 أكتوبر سنة 1994، يتعلق بالبحر الأبيض المتوسط ضد التلوث المترتب بفعل عمليات الاستكشاف و الاستغلال المقامة على مستوى الجرف القاري، في عمق البحر، و في تربته التحتية « **Protocole offshore** »؛ البروتوكول المعتمد

1- دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري سنة 1978، و إنضمت إليها الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم رقم 80-14، المؤرخ في 26 جانفي سنة 1980، ج.ر.ج.ج، العدد 05، الصادر بتاريخ 29 جانفي سنة 1980.

2- صادقت الجمهورية الجزائرية على هذه التعديلات، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 04-141، المؤرخ في 28 أبريل سنة 2004، ج.ر.ج.ج، العدد 28، الصادر بتاريخ 5 ماي سنة 2004.

3- Jean-Paul PANCRACIO, op-cit., p. 415.

4- Ibid., p. 415.

5- دخل البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري سنة 1978، و صادقت عليه الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم رقم 81-02، المؤرخ في 17 جانفي سنة 1981، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادر سنة 1981.

6- دخل البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 12 فيفري سنة 1978، و صادقت عليه الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم رقم 81-03، المؤرخ في 17 جانفي سنة 1981، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادر سنة 1981.

7- دخل البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 17 مارس سنة 2004، و صادقت عليه الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 05-71، المؤرخ في 13 فيفري سنة 2005، ج.ر.ج.ج، العدد 12، الصادر بتاريخ 13 فيفري سنة 2005.

8- دخل البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 17 جوان سنة 1983، و إنضمت إليه الجمهورية الجزائرية بموجب المرسوم رقم 82-441، المؤرخ في 11 ديسمبر سنة 1982، ج.ر.ج.ج، العدد 51، الصادر بتاريخ 11 ديسمبر سنة 1982.

9- دخل البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 23 مارس سنة 1986.

10- Jean-Paul PANCRACIO, op-cit., p. 415.

في مدينة "أزمير" التركية بتاريخ 1 أكتوبر سنة 1996، يتعلق بالوقاية من تلوث البحر الأبيض المتوسط جراء الأفعال التي من شأنها نقل النفايات الخطرة و التخلص منها عبر الحدود<sup>(1)</sup>.

طبقا لنص المادة 23/فقرة 1 من الاتفاقية الإطار المبرمة سنة 1976، لا يجوز لأحد أن يصبح طرفا متعاقدا في الاتفاقية، ما لم يصبح في الوقت ذاته طرفا متعاقدا في بروتوكول واحد على الأقل، فضلا عن أنه لا يجوز لأحد أن يصبح طرفا متعاقدا في بروتوكول، ما لم يكن أو أصبح في الوقت ذاته طرفا متعاقدا في هذه الاتفاقية<sup>(2)</sup>. كما قضت الفقرة 2 من ذات المادة، بأنه لا يعتبر أي بروتوكول لهذه الاتفاقية ملزما، سوى بالنسبة للأطراف المتعاقدة فيه<sup>(3)</sup>. و يرجع السبب في إقرار الاتفاقية الإطار لهذه الطريقة، إلى عدم التجانس السياسي و الاقتصادي بين دول حوض البحر الأبيض المتوسط، الأمر الذي لا يتيح خضوع تلك الدول للالتزامات مماثلة بشأن حماية البيئة البحرية في هذه المنطقة، لذلك فقد أتاححت الاتفاقية قبول كافة الدول بالالتزام العام بالتعاون لمكافحة جميع أشكال التلوث التي تهدد هذا البحر، على أن تقبل كل دولة فيما بعد، و وفقا لظروفها الخاصة، الالتزام بحماية البيئة البحرية، في ضوء ما يرد في كل بروتوكول على حدة، و وفق ما تسمح به الوضعية الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية لكل دولة متعاقدة<sup>(4)</sup>. أما نحن في إطار هذه الدراسة، فتهمنا دراسة الأحكام المقررة ضمن الاتفاقية الإطار المبرمة سنة 1976، المعدلة سنة 1995، بالإضافة إلى أحكام بروتوكولها الثاني المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، المعدل بموجب بروتوكول "فاليينا" لسنة 2002.

### 1- الأحكام المقررة في الاتفاقية الإطار المبرمة سنة 1976:

تتضمن الاتفاقية الإطار، جملة من المبادئ الأساسية التي ينبغي على جميع الدول الأطراف فيها الانصياع لها<sup>(5)</sup>، حيث يتعلق الأمر بوثيقة تهدف إلى مكافحة كافة صور و أشكال التلوث التي من شأنها أن تهدد بيئة البحر الأبيض المتوسط<sup>(6)</sup>، مع العمل على تحسين حالة الوسط البحري و تشجيع التعاون بين تلك الدول لتحقيق هذه الغاية<sup>(7)</sup>. و من خلال قراءتنا لعدد من الاتفاقية الإقليمية المعتمدة لمكافحة التلوث في بعض البحار الجهوية، خرجنا بنتيجة جلية مفادها أنه عند إبرام الاتفاقية الإطار المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، تم الاقتداء بصفة خاصة بنموذج سبق للاتفاقية ذاتها إلى الوجود بسنتين فقط، هي الاتفاقية المتعلقة بحماية منطقة بحر البلطيق من التلوث المعتمدة بتاريخ 22 مارس سنة 1974<sup>(8)</sup>، بحكم أنها عالجت مشكلة التلوث البحري بنظرة شاملة<sup>(9)</sup>، حيث تسري أحكامها على جميع مصادر التلوث البحري التي تهدد الرقعة الجغرافية المندرجة ضمن نطاق تطبيق قواعدها<sup>(10)</sup>، مراعية في ذلك ظروف التقدم الاقتصادي لكل دولة من الدول الأطراف<sup>(11)</sup>.

1- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 201-205.

2- تقابلها المادة 29/فقرة 1 من الاتفاقية المبرمة سنة 1995.

3- تقابلها المادة 29/فقرة 2 من الاتفاقية المبرمة سنة 1995.

4- صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 226-227.

5- Jean-Paul PANCRACIO, op-cit., p. 415.

6- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 497-498.

7- Philippe VINCENT, op-cit., p. 202.

8- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 103.

9- Liamine CHEBLI, op-cit., pp. 144 et s.

10- Alexandre-Charles KISS, « Récents traités régionaux... », op-cit, pp. 731-741.

11- Philippe VINCENT, op-cit., p. 201.

## 1/1- النطاق الجغرافي لسريان أحكام الاتفاقية الإطار لسنة 1976 ينحصر في منطقة البحر الأبيض المتوسط:

تسري أحكام الاتفاقية على منطقة البحر الأبيض المتوسط، و تشمل المياه البحرية للبحر المتوسط ذاته، و خلجانه و بحاره التي يحدها غربا خط الطول الذي يمر بمنارة "رأس سبارتل" عند مدخل مضيق جبل طارق، و شرقا التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي "مهمتسيك" و "كمكالي"<sup>(1)</sup>. و لا تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط، وفقا للاتفاقية، المياه الداخلية للأطراف المتعاقدة، ما لم ينص أي بروتوكول ملحق بها على خلاف ذلك<sup>(2)</sup>، بينما تندرج ضمن مجال سريان أحكام الاتفاقية، مناطق أعالي البحار و المياه الإقليمية و المنطقة المتاخمة<sup>(3)</sup>، حيث تم التأكيد على هذا النطاق الجغرافي ضمن أحكام البروتوكول المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة المعتمد سنة 1976<sup>(4)</sup>. و وفقا لأحكام الاتفاقية الراهنة، فإنه يحق للدول الأطراف فيها الاستعانة بأسلوب الاتفاقيات الثنائية أو المتعددة الأطراف، بما في ذلك الاتفاقيات الإقليمية و شبه الإقليمية، لحماية البيئة البحرية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث، شريطة أن تتماشى مثل هذه الاتفاقيات مع أحكامها، و تكون متوافقة مع قواعد القانون الدولي<sup>(5)</sup>. كما ينبغي ألا يمس أي حكم من الأحكام المقررة في ضوء هذه الاتفاقية بالمطالب الراهنة أو المستقبلية، و لا بوجهات النظر القانونية، لأية دولة، فيما يتعلق بقانون البحار، و طبيعة و مدى ولاية الدولة الساحلية و دولة العلم<sup>(6)</sup>.

## 2/1- تعتبر الاتفاقية الإطار لسنة 1976 من أكثر الاتفاقيات الدولية شمولاً من ناحية مصادر التلوث المندرجة ضمن نطاق سريان أحكامها:

تعد الاتفاقية الراهنة من أكثر الاتفاقيات الدولية شمولاً من ناحية مصادر التلوث المندرجة ضمن نطاق سريان أحكامها<sup>(7)</sup>، حيث يلاحظ أنها لا تدخل بالرغم من طابعها الإقليمي، في تلك الاتفاقيات الدولية النوعية التي أبرمت لمعالجة مصادر محددة من مصادر تلوث البيئة البحرية<sup>(8)</sup>، بل هي أشبه بالاتفاقيات العامة<sup>(9)</sup>، بحكم أن نطاق تطبيق قواعدها يغطي تقريباً كافة مصادر التلوث البحري الموجودة<sup>(10)</sup>، و المتمثلة فيما يلي: التلوث الناجم عن إغراق النفايات من السفن و الطائرات<sup>(11)</sup>؛ التلوث الناجم عن السفن<sup>(12)</sup>؛ التلوث الذي ترتبه عمليات الاستكشاف و الاستغلال الممارسة على مستوى الإفريز (الجرف) القاري و قاع البحر و طبقات تربته الجوفية<sup>(13)</sup>؛ التلوث القادم من مصادر برية<sup>(14)</sup>.

1- المادة 1/1 فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976.

2- المادة 1/1 فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 159.

4- المادة 1 من هذا البروتوكول.

5- المادة 3/1 فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976.

6- المادة 3/2 فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

7- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 60.

8- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 160.

9- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 104.

10- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 160.

11- المادة 5 من الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976.

12- المادة 6 من نفس الاتفاقية.

13- المادة 7 من نفس الاتفاقية.

14- المادة 8 من نفس الاتفاقية.

### 3/1- الاتفاقية الإطار لسنة 1976 ألقت بجملة من التعهدات العامة على عاتق الدول المتعاقدة لتحقيق أهدافها:

إدراكاً من الدول المطلة على البحر المتوسط، للقيمة الاقتصادية والاجتماعية والصحية والثقافية التي يتميز بها هذا البحر<sup>(1)</sup>، ووعياً التام بالمسؤوليات الملقاة على عاتقها للحفاظ على هذا التراث المشترك، تأميناً لمصلحة الأجيال الحاضرة والمقبلة<sup>(2)</sup>، فقد ألقت بموجب هذه الاتفاقية، بجملة من التعهدات العامة « Engagements généraux » على عاتق الدول المتعاقدة، للعمل بها وتحقيق الأهداف التي أبرمت من أجلها الاتفاقية، إذ تشمل هذه التعهدات على التوالي: التعهد باتخاذ كافة التدابير المناسبة للوقاية من تلوث البحر الأبيض المتوسط<sup>(3)</sup>؛ التعهد بالتعاون للتصدي للتلوث في الحالات الطارئة<sup>(4)</sup>؛ التعهد بالرصد المستمر للتلوث<sup>(5)</sup>؛ التعهد بالتعاون العلمي والتقني<sup>(6)</sup>؛ التعهد بالتعاون لإقرار الإجراءات المناسبة في مجال المسؤولية القانونية والتعويض عن أضرار التلوث<sup>(7)</sup>. ويذكر أنه أسندت هذه الاتفاقية مهمة الأمانة والإشراف على تنفيذ أحكامها إلى برنامج الأمم المتحدة للبيئة، حيث تعين الأطراف المتعاقدة هذا الأخير للاضطلاع بمسؤولية وظائف الأمانة، التي منها ما يلي: دعوة الأطراف إلى الاجتماع وعقد المؤتمرات الدولية، وإحاطة الأطراف بالإخطارات والتقارير وغيرها من المعلومات، والنظر في الاستفسارات والمعلومات الواردة من الأطراف والتشاور معها بشأن المسائل المتعلقة بالاتفاقية والبروتوكولات الملحقة بها، وتأمين التنسيق الضروري مع الهيئات الدولية الأخرى التي تعتبرها الأطراف المتعاقدة مختصة، والقيام بوضع الترتيبات الإدارية لمباشرة وظائف الأمانة بصورة فعالة<sup>(8)</sup>. ويلعب المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط « R.E.M.P.E.C »<sup>(9)</sup>، وظيفة محورية في المساعدة على تنفيذ أحكام الاتفاقية<sup>(10)</sup>.

### 2- الأحكام المقررة في البروتوكول المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976:

يعتبر هذا البروتوكول أحد الاتفاقات الملحقة بالاتفاقية الإطار، حيث تم التوقيع عليه في مدينة "برشلونة" فور إبرام الاتفاقية ذاتها بتاريخ 16 فيفري سنة 1976، مع الإشارة إلى أنه وقعت عليه جميع الدول التي وقعت على الاتفاقية الإطار. وقد تضمن هذا البروتوكول أحكاماً تفصيلية بشأن التعاون فيما بين الدول الأطراف لمواجهة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، إذ تشمل تلك الأحكام على هذه التعهدات: التعهد بالتعاون في الاضطلاع بالإجراءات اللازمة، في حالات الخطر الشديد وشيك الوقوع، التي تحيق بالبيئة البحرية، و بساحل طرف واحد

1- الفقرة الأولى من ديباجة الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976.

2- الفقرة الثانية من ديباجة نفس الاتفاقية.

3- المادة 4 من نفس الاتفاقية.

4- المادة 9 من نفس الاتفاقية.

5- المادة 10 من نفس الاتفاقية.

6- المادة 11 من نفس الاتفاقية.

7- المادة 12 من نفس الاتفاقية.

8- المادة 13 من نفس الاتفاقية.

9- « Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine accidentelle ». [www.rempec.org](http://www.rempec.org)

10- يقع مقر هذا المركز في مدينة "فالنيتا" بدولة "مالطا"، حيث تم إحداثه بتاريخ 9 فيفري سنة 1976، وهو مدار من طرف المنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، وتتكفل الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بتحديد أهدافه ووظائفه، المادة 1 من البروتوكول المتعلق بالتعاون للوقاية من التلوث الناجم عن السفن ومكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في الحالات الطارئة لسنة 2002.

أو أكثر من طرف، أو بالمصالح المرتبطة<sup>(1)</sup>، بسبب وجود كميات كبيرة من المحروقات أو المواد الضارة الأخرى الناجمة عن دواعي عرضية، أو عن تراكم إفرازات ضئيلة، أخذت تلوث البحر أو تعرضه للتلوث ضمن منطقة البحر الأبيض المتوسط<sup>(2)</sup>؛ التعهد بإعداد و تطوير الخطط الوطنية المتعلقة بالطوارئ و أساليب مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى، حيث تتضمن هذه الأساليب بصورة خاصة المعدات و السفن و الطائرات و القوى العاملة المدربة لمباشرة العمليات في الحالات الطارئة<sup>(3)</sup>؛ التعهد بتطوير و تطبيق نشاطات للرصد المستمر، تشمل منطقة البحر الأبيض المتوسط، بغية التوصل إلى معلومات دقيقة قدر الإمكان<sup>(4)</sup>؛ التعهد بالتعاون لشفط المحروقات و المواد الضارة الأخرى المتسربة إلى البحر<sup>(5)</sup>؛ التعهد بتزويد الأطراف المتعاقدة بالمعلومات ذات الصلة بأساليب تفادي وقوع التلوث و بالهيئات المختصة بذلك في كل دولة من الدول الأطراف<sup>(6)</sup>؛ التعهد بإصدار التعليمات إلى ربانة السفن التي ترفع أعلام الدول المتعاقدة و قادة الطائرات المسجلة في أراضيها، بالتبليغ عن كافة الحوادث المؤدية إلى تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات أو غيرها من المواد الضارة، و كذلك عن جميع حالات تسرب المحروقات أو المواد الضارة الأخرى التي تشاهد في البر، و التي يمكن أن تشكل تهديدا خطيرا و وشيكا للبيئة البحرية أو للساحل أو للمصالح المرتبطة لطرف أو أكثر من طرف<sup>(7)</sup>.

### 3- أهم التغييرات التي طرأت على أحكام كل من الاتفاقية الإطار و البروتوكول عقب تعديلها:

طرأت على أحكام كل من الاتفاقية الإطار المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، و بروتوكولها الإضافي المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976، بعض التغييرات الهامة عقب تعديلها<sup>(8)</sup>، و هذه التغييرات في حقيقة الأمر، جاءت لمسايرة التطورات القانونية الحاصلة في العالم في مجال حماية البيئة من التلوث، و التي سنوجزها فيما يلي:

#### 1/3- بالنسبة للاتفاقية الإطار:

#### 1/1/3- النطاق الجغرافي لتطبيق الاتفاقية الإطار بعد تعديلها سنة 1995 صار أوسع من السابق:

على عكس الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، جدير بالملاحظة أنه مدّدت الاتفاقية المعتمدة سنة 1995 في النطاق الجغرافي لسريان أحكامها على حالات التلوث، ليشمل كذلك المياه الداخلية و المنطقة الساحلية للدولة المتعاقدة<sup>(9)</sup>، حيث قضت في هذا الشأن

1- بمقتضى نص المادة الثانية من البروتوكول، يقصد بعبارة "المصالح المرتبطة Les intérêts connexes": "تأثر مصالح أي دولة ساحلية بصورة مباشرة أو تعرضها للخطر، و تتعلق، ضمن أمور أخرى، بالمسائل التالية: أ- الأعمال الجارية في المياه الساحلية و الموانئ أو مصبات الأنهار، بما في ذلك عمليات الصيد؛ ب- الجاذبية التاريخية و السياحية للمنطقة قيد النظر، بما في ذلك الرياضة المائية و الترفيهية؛ ج- الحالة الصحية لسكان المناطق الساحلية؛ د- المحافظة على الموارد الحية".

2- المادة 1 من البروتوكول.

3- المادة 3 من البروتوكول.

4- المادة 4 من البروتوكول.

5- المادة 5 من البروتوكول.

6- المادة 6 من البروتوكول.

7- المادة 8 من البروتوكول.

8- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 201-205.

9- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 110.

المادة 1/1-2 منها بأنه: "يجوز أن يمتد تطبيق الاتفاقية إلى المناطق الساحلية كما يعرفها كل طرف متعاقد داخل أراضيه".

2/1/3- حلول "الالتزامات العامة" محل "التعهدات العامة" بعد تعديل الاتفاقية الإطار سنة 1995:

رأينا فيما تقدم من أطوار هذا العنصر أن الاتفاقية المبرمة سنة 1976، ألقت بجملة من التعهدات العامة « Engagements généraux » على عاتق الدول المتعاقدة، لتحقيق أهدافها في توفير الحماية الضرورية للبحر الأبيض المتوسط ضد مخاطر التلوث بمختلف أشكاله. بيد أن الاتفاقية المعتمدة سنة 1995، قامت باستبعاد عبارة التعهدات العامة المقررة في ضوء الاتفاقية السابقة بهدف تشجيع الدول على المصادقة عليها، و أحالت مكانها عبارة الإلتزامات العامة « Obligations générales »، الأمر الذي يضفي القوة الإلزامية على أحكامها لتطبقها الدول المتعاقدة بصورة فعلية<sup>(1)</sup>، و هذا التعديل جاء لمواكبة التطورات الهائلة التي مسّت قواعد القانون الدولي، المتعلقة بالحد من التلوث البحري و حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها من أي خطر من شأنه الإخلال بسلامتها و بتوازنها الطبيعي، خاصة التطورات الحاصلة في مجال القانون الدولي للبحار<sup>(2)</sup>، عقب إبرام الاتفاقية العامة لقانون البحار بتاريخ 10 ديسمبر سنة 1982<sup>(3)</sup>، التي أقرت في مستهل جزئها الثاني عشر "مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها"<sup>(4)</sup>.

3/1/3- الاتفاقية الإطار في صيغتها المعدلة سنة 1995 أخذت بعين الاعتبار التطورات الحاصلة في مجال القانون الدولي للبيئة<sup>(5)</sup>:

عند تعديل الاتفاقية سنة 1995، كان على الدول المتعاقدة أن تضع في عين الاعتبار نتائج مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة و التنمية، المنعقد في مدينة « Rio de Janeiro » البرازيلية في الفترة الزمنية الممتدة من 4 إلى غاية 14 جوان سنة 1992<sup>(6)</sup>. كما كان عليها أن تضع في عين الاعتبار مجموعة من المواثيق و الإعلانات الدولية التي تصب في هذه المسألة، منها على سبيل المثال "إعلان القاهرة" بشأن التعاون الأوروبي و الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط في مجال البيئة على مستوى هذا الحوض لسنة 1992، ناهيك عن "إعلان تونس" بشأن التنمية المستدامة في البحر الأبيض المتوسط لسنة 1994<sup>(7)</sup>. و لتوفير الحماية الضرورية للبيئة و المساهمة في التنمية المستدامة على مستوى البحر الأبيض المتوسط، أخذت التعديلات التي خضعت لها الاتفاقية سنة 1995، بركيزتين أساسيتين في القانون الدولي للبيئة<sup>(8)</sup>، هما مبدأ الحيطة « Le principe de précaution »<sup>(9)</sup>، مع مبدأ الملوث الدافع « Le principe du pollueur-payeur »<sup>(10)</sup>. كذلك حثّت الدول المتعاقدة بإجراء دراسات

1- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 110-111.

2- P.N.U.E, Agence Européenne pour l'Environnement (A.E.E) : « Problèmes prioritaires pour l'environnement méditerranéen », op-cit., p. 68.

3- الفقرة 10 من ديباجة الاتفاقية المعتمدة سنة 1995.

4- المادة 192 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

5- P.N.U.E, Agence Européenne pour l'Environnement (A.E.E) : « Le milieu marin et littoral méditerranéen : Etat et pressions », Rapport de l'A.E.E, Copenhague, 1999, pp. 33-34.

6- الفقرة 8 من ديباجة الاتفاقية المعتمدة سنة 1995.

7- الفقرة 9 من ديباجة نفس الاتفاقية.

8- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 111-112.

9- المادة 4/فقرة 3- أ من الاتفاقية المعتمدة سنة 1995.

10- المادة 4/فقرة 3- ب من نفس الاتفاقية.



التأثير البيئي « **Etudes d'impact sur l'environnement** »، فيما يتعلق بالمشاريع و الأنشطة التي لها تأثيرات خطيرة على البيئة البحرية<sup>(1)</sup>. زيادة عن هذه المتطلبات القانونية الهامة، يقع على عاتق هذه الدول الالتزام بتشجيع الإدارة المتكاملة للساحل « **La gestion intégrée du littoral** »، مع الأخذ في عين الاعتبار حماية المصالح الخاصة بالمناطق الإيكولوجية و المناظر الطبيعية و الاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية<sup>(2)</sup>.

### 2/3- بالنسبة للبروتوكول:

#### 1/2/3- هدف البروتوكول الجديد في تفعيل دور المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط:

أنشئ المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط (R.E.M.P.E.C) سنة 1976، بهدف مساعدة دول حوض ذلك البحر على تطوير نظمها الوطنية للتأهب و الاستجابة و في إعداد و تنفيذ خططها الوطنية لمواجهة طوارئ التلوث البحري الناجمة عن أنشطة متصلة بالسفن. و يرمي المركز إلى تعزيز قدرات الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط بغية منع التلوث من السفن و تأمين التنفيذ الفعال للقواعد المعترف بها عموماً على الصعيد الدولي، علاوة عن أنه يهدف إلى تنمية و تيسير التعاون الإقليمي في ميدان منع التلوث الصادر عن ناقلات النفط و السفن الأخرى، فضلاً عن التعاون في ميداني التأهب و الاستجابة لمكافحة التلوث البحري الناجم خاصة عن الحوادث الملاحية. و قد وضع المركز نظاماً إقليمياً للإنذار و الاتصالات في حالة نشوء حالة طوارئ بسبب تلوث بحري، و هو يؤدي دوراً محورياً و حاسماً في تشجيع التنفيذ الفعال للأنظمة الدولية ذات الصلة، بما في ذلك القواعد المنبثقة من الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن (MARPOL 1973/1978)، و القواعد المقررة ضمن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و البروتوكول الملحق بها بتاريخ 15 مارس سنة 2000، و ذلك حسب الانطباق من طرف دول العلم أو دول الميناء أو الدول الساحلية.

ثمة حاجة لاتفاقيات إقليمية ملزمة قانوناً، لتحقيق فعالية التعاون الإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، و لإتاحة الأساس القانوني لحصول السلطات المختصة على الدعم و التمويل. و قد سمح إقرار البروتوكول المتعلق بالتعاون للوقاية من التلوث الناجم عن السفن و مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في الحالات الطارئة المعتمد سنة 2002، بتوفير الأساس القانوني اللازم لقيام المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط، بتركيز جهوده على التصدي لمشكلة كل من التلوث التشغيلي و التلوث في حالات الحوادث الملاحية التي تتعرض لها السفن. و كأداة قانونية مكملة للاتفاقية الإطار، يضع البروتوكول الجديد المبادئ الرئيسية للتعاون في معالجة المخاطر التي تهدد البيئة البحرية و السواحل، من جراء التسربات في حالات الحوادث الملاحية أو تلك الناتجة عن تراكم الكميات الصغيرة من المحروقات و المواد الضارة الأخرى المتسربة إلى مياه البحر. كما سمح هذا البروتوكول للدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، بالتأسيس لإستراتيجية قائمة على أساس قانوني سليم، حيث أصبح لديها الآن الإطار القانوني اللازم لتمكينها من العمل معاً على التقليل من الأثر المترتب عن أنشطة السفن و القيام، في إطار إجراءات تعاونية، بمعالجة قضايا هامة

1- المادة 4/ فقرة 3- ج و د من الاتفاقية المعتمدة سنة 1995.

2- المادة 4/ فقرة 3- هـ من نفس الاتفاقية.

مثل إنشاء مرافق للاستقبال على مستوى الموانئ، وإدارة مياه الصابورة، و مراقبة عمليات الإفراغ المتعمدة، و مقاضاة المخالفين، و تعيين موانئ و أماكن الملاذ « **Lieux de refuge** » بالنسبة للسفن في حالات الاستغاثة، و سلامة الملاحة، و المساعدات الملاحية<sup>(1)</sup>.

### 2/2/3- تركيز البروتوكول الجديد على مسألة "الوقاية" من وقوع التلوث إلى جانب مسألتين "الاستعداد و الاستجابة" للحالات الطارئة التي تتسبب في تلوث البحر الأبيض المتوسط أو تهدد بتلويثه:

لا ريب في أن الفوائد القانونية التي تم تحقيقها بفضل البروتوكول المعتمد سنة 2002، تشمل في المقام الأول حقيقة أن هذا البروتوكول يعالج مسألة الوقاية من التلوث الذي تتسبب فيه السفن بالإضافة إلى مسألتين التأهب و الاستجابة، في حين أن البروتوكول السابق كان مكرسا للتعاون بين البلدان الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، في ميدان التأهب و الاستجابة لحالات الحوادث البحرية التي تتسبب في تلوث البحر أو تهدد بتلويثه. ثانيا، ففي حين كان مجال تركيز البروتوكول السابق يقتصر على دور الدولة الساحلية التي توجد في خط المواجهة للتصدي للتلوث أو خطر التلوث نتيجة للحوادث البحرية، يطالب هذا البروتوكول، وفقا للقانون الدولي للبحار الجديد، بمساهمة و مشاركة عدد من الأطراف، هي الدولة الساحلية، و كذلك دولة العلم، فيما يتعلق برقابة دولة العلم، و دولة الميناء، و لاسيما في المسائل المتمحورة حول توفير مرافق الاستقبال الملائمة على مستوى الموانئ، و توفير موانئ و أماكن الملاذ للسفن في حالات الاستغاثة. و من المؤكد أن أداء الدول الساحلية للطائفة العريضة من الواجبات التي يسندها البروتوكول الجديد إليها و لدول العلم و دول الميناء، يشكل الوسيلة الملائمة للتمكن في الأخير من مراقبة جميع جوانب التلوث الذي تتسبب فيه السفن في البحر الأبيض المتوسط. أما فيما يتعلق، على شكل أكثر تحديدا، بمنع التلوث، يتمثل أحد الأهداف المقبلة للمركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط و المراكز الأخرى المخصصة لبحار إقليمية، في تحسين معيار المعاينات لدى دولة العلم و دولة الميناء، و ذلك بوضع معيار إقليمي موحد لإجراءات تفتيش السفن، و تحسين خبرة موظفي التفتيش و معرفتهم من خلال وضع برنامج، عن طريق المراكز الإقليمية، لتدريب هؤلاء الموظفين<sup>(2)</sup>.

### 3/2/3- سعي البروتوكول الجديد إلى التجسيد العملي للأحكام المقررة في ضوء الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990:

علاوة عن هذه العناصر القانونية و المؤسسية، يمكن لمراكز الأنشطة الإقليمية المتخصصة، العاملة كجزء من أمانات البحار الإقليمية، المساهمة في الجوانب التنفيذية للاستجابة في مكافحة التسربات الفعلية و تخفيف أثرها بعد بلوغ المحروقات مياه البحر. و كمثال عن ذلك، أحدثت وحدة المساعدة الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط « **Mediterranean Assistance Unit** »، للاستجابة لحالات التلوث البحري الطارئ، و ذلك في إطار الاجتماع الذي عقدته الأطراف المتعاقدة في الاتفاقية الإطار لسنة 1976 في شهر أكتوبر سنة 1993<sup>(3)</sup>. و للإشارة فإن هذه الوحدة تنشط داخل المركز

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، مرجع سابق، ص 56-57.

2- المرجع ذاته، ص 57.

3- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة العمل للبحر الأبيض المتوسط: "دليل البحر الأبيض المتوسط للتعاون و المساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري"، الاجتماع العادي العشرون للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط و بروتوكولاتها، ألبانيا، 17 ديسمبر سنة 2017، ص 37-38.

الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط (R.E.M.P.E.C)، حيث ينتقل الخبراء المنتمون إليها إلى موقع الحادثة، بهدف توفير المشورة و الخبرة التقنية للسلطات، بغية مساعدتها أثناء المراحل الأولية التي تتخذ فيها القرارات بشأن تدابير الاستجابة و المساعدة الإضافية اللازمة. كما تتكفل الوحدة بمساعدة الدولة مقدمة الطلب على تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتعاون الإقليمي في حالات التلوث البحري الطارئ، من خلال الترتيبات و الإجراءات المعتمدة من طرف الأطراف المتعاقدة لتيسير التعاون و المساعدة المتبادلة. و ذكرنا سابقا أنه من الأهداف الرئيسية للاتفاقية المتعلقة بالاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، تنمية التعاون و تيسير المساعدة بهدف التصدي الناجع للتلوث على الصعيد العالمي. و حين تكون قدرة منطقة معينة غير كافية لمواجهة حالة تلوث طارئ، يمكن الحصول على المساعدة بصورة مباشرة من الأطراف في تلك الاتفاقية أو عن طريق المنظمة البحرية الدولية بموجب الاتفاقية. و ينبغي في هذا الصدد وضع إجراءات لعمليات الاستجابة المشتركة كجزء من نظام التأهب و الاستجابة، و ذلك باستخدام المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية فيما يتعلق على وجه الخصوص بالترتيبات الإدارية المتعلقة، مثلا، بمسائل الجمارك و الهجرة. و قد أدى التعاون بين المنظمة البحرية الدولية و برنامج الأمم المتحدة للبيئة، دورا هاما في وضع ترتيبات إقليمية للتعاون في مجالي التأهب و الاستجابة، و تم في الوقت الراهن إقرار ترتيبات إقليمية في معظم مناطق العالم، حيث أنه بموجب هذه الاتفاقات، وضعت خطط إقليمية و شبه إقليمية للطوارئ في العديد من أنحاء العالم، تسمح بتأمين الإدماج الفعال لآليات الاستجابة للتلوث البحري في الإطار العام لاتفاقيات و برامج البحار الإقليمية.

جدير بالإشارة إلى أنه قبل إبرام الاتفاقية سنة 1990، كانت المنظمة البحرية الدولية و برنامج الأمم المتحدة للبيئة و منظمات أخرى، في تعاون نشيط طيلة سنوات عديدة لتشجيع وضع ترتيبات إقليمية لمكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة. و قد أدى هذا التعاون إلى وضع ترتيبات إقليمية حكومية دولية، تُلزم مجموعات الدول و أمانات تلك الاتفاقيات الإقليمية بالتعاون في الاستجابة لحوادث التلوث البحري الكبرى، التي يرجح أن يصل تأثيرها إلى أكثر من دولة واحدة. و لقد تم تعزيز هذا الالتزام بالتعاون في مناطق عديدة من العالم بوضع خطط طوارئ إقليمية و شبه إقليمية و إنشاء مراكز إقليمية في هذا الشأن، علما أنه دعت الاتفاقية المذكورة أعلاه الأطراف المتعاقدة فيها، تحديدا في نص المادة العاشرة منها، إلى تنفيذ أحكامها بواسطة آليات ثنائية و إقليمية<sup>(1)</sup>.

#### ثانيا - أسلوب برامج و خطط العمل الإقليمية:

نستعرض هذا المنهاج من خلال دراسة النقاط التالية:

#### أ - برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة: الإطار الشامل للتعاون فيما بين البحار الإقليمية لمواجهة التلوث البحري:

ظهر برنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى الوجود، مباشرة عقب مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية لسنة 1972، الذي أعطى طابعا عالميا للقضايا البيئية<sup>(2)</sup>، حيث لعب هذا البرنامج دورا بارزا في سبيل حماية البيئة البحرية ضد مخاطر التلوث عموما على الصعيد العالمي، من خلال إنشائه لـ "برنامج البحار

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، مرجع سابق، ص 58-59.

2- Michel FALICON, op-cit., pp. 11 et s.

الإقليمية"، تأكيداً على أهمية المقاربة التعاونية الإقليمية لمعالجة المشاكل البيئية لكوكب الأرض<sup>(1)</sup>. فإذا كانت المشاكل المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، تتطلب لمعالجتها تضافر الجهود الدولية على المستوى العالمي، إلا أن التعاون الإقليمي يتسم كذلك بأهمية كبيرة في هذه المسألة، إذ يمثل أحد الجوانب الهامة في ميدان حماية البيئة البحرية<sup>(2)</sup>، خاصة أنه ظهرت تلك الأهمية منذ أواخر سنوات الستينات من القرن الماضي، عندما أبرمت بعض الدول المشاطئة لمناطق بحرية محددة، مثل بحر الشمال، بحر البلطيق... مجموعة من الاتفاقيات الإقليمية لتيسير سبل التعاون في ميدان مكافحة حالات التلوث الطارئ التي تهدد سواحلها<sup>(3)</sup>. ولا يزال التعاون الإقليمي يشكل أداة ضرورية في التصدي للتحديات العالمية التي تجابه البيئة البحرية<sup>(4)</sup>، حيث يمثل برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، المحدث في شهر مارس سنة 1974<sup>(5)</sup>، الإطار الشامل للتعاون فيما بين البحار الإقليمية لمواجهة التلوث البحري<sup>(6)</sup>. ولقد كثف هذا البرنامج أنشطته في عدد من المناطق عبر العالم، لتطبيق المناهج القائمة على النظم الإيكولوجية والإدارة المتكاملة للمحيطات، والتصدي لمخاطر التلوث، غير أن التقدم المحرز في هذا الميدان لا يزال متبايناً من منطقة لأخرى<sup>(7)</sup>. وتتمثل الأهداف الرئيسية لبرامج و خطط عمل البحار الإقليمية، فيما يلي: 1/ النهوض بالإدارة المتكاملة والتنمية المستدامة للمناطق الساحلية و أحواض الأنهار المتصلة بها و مواردها المائية الحية؛ 2/ تعزيز تنفيذ التدابير المناسبة التقنية و المؤسسية و الإدارية و القانونية لتحسين حماية البيئة البحرية و الساحلية؛ 3/ تيسير تقييم ظروف البيئة البحرية و الساحلية على الصعيد العالمي<sup>(8)</sup>.

يتيح برنامج البحار الإقليمية إطاراً قانونياً وإدارياً وفنياً ومالياً رئيسياً لغاية تنفيذ جدول أعمال القرن 21 المنبثق عن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية لسنة 1992، خاصة الفصل 17 منه المتعلق بالمحيطات<sup>(9)</sup>، إذ يستند إلى خطط عمل منقحة دورياً أقرتها مؤتمرات حكومية دولية رفيعة المستوى و يجري تنفيذها، في معظم الحالات، في إطار صكوك دولية ملزمة قانوناً متعلقة بالبحار الإقليمية، تحت سلطة الاجتماعات المنعقدة بين الأطراف المتعاقدة في تلك الصكوك أو الاجتماعات الحكومية الدولية. وتوفر برامج البحار الإقليمية إطاراً تقنياً وعلمياً وقانونياً ومؤسسياً من أجل تيسير التنفيذ الفعال للاتفاقيات الدولية على الصعيدين الإقليمي و شبه الإقليمي، حيث وضع برنامج البحار الإقليمية، الذي يضطلع به برنامج الأمم المتحدة للبيئة، على أساس خطط عمل إقليمية متصلة بكتلة مائية مشتركة، تم إقرارها في إطار لقاءات حكومية دولية رفيعة المستوى و يجري تنفيذها، في معظم الحالات، في إطار وثيقة دولية ملزمة قانوناً متعلقة بالبحار الإقليمية، و بروتوكولات متصلة بها لها منظور تقني، و منها على سبيل المثال التعاون في حالات الطوارئ الناجمة عن أنشطة متصلة بالملاحة

1- « *La régionalisation géographique constitue selon Mme Maguelonne DEJEANT-PONS, le meilleur moyen de gérer rationnellement un espace déterminé et, à terme, l'environnement mondial* », citer par : Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., p. 75.

2- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., p. 80.

3- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 279.

4- Théophile ZOGNOU, op-cit., pp 242-245.

5- Michel FALICON, op-cit., pp. 16 et s.

6- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., p. 80.

7- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة الثالثة و الستون للجمعية العامة (A/63/63)، البند رقم 73 (أ) من القائمة الأولية (A/63/50)، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 10 مارس سنة 2008، ص 111-112. [www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)

8- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 42 من القائمة الأولية (A/56/50)، مرجع سابق، ص 89.

9- Christophe LEFEBVRE, op-cit., pp. 1-5.

البحرية<sup>(1)</sup>. و للإشارة فإنه تشارك في الوقت الراهن أكثر من 140 دولة في 18 برنامجا من برامج البحار الإقليمية<sup>(2)</sup>، أحدثت تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة<sup>(3)</sup>، و تتعلق بالمناطق البحرية التالية: البحر الأسود، البحر الأبيض المتوسط، البحر الكاريبي، شرق أفريقيا، شرق آسيا، المنطقة البحرية المندرجة ضمن المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية وفقا لاتفاقية الكويت، شمال شرقي المحيط الهادئ، شمال غربي المحيط الهادئ، البحر الأحمر و خليج عدن، جنوب آسيا، جنوب شرقي المحيط الهادئ، غرب و وسط أفريقيا، منطقة المحيط المتجمد الشمالي، منطقة المحيط المتجمد الجنوبي، بحر البلطيق، بحر قزوين، شمال شرقي المحيط الأطلسي<sup>(4)</sup>.

من الملاحظ أنه تم تصميم كل برنامج من هذه البرامج وفقا لاحتياجات الدول الساحلية التي يشملها، غير أنه تستند كافة البرامج إلى عناصر متماثلة هي: 1/ خطة عمل للتعاون الإقليمي بشأن الإدارة، و الحماية، و إعادة التأهيل، و التنمية المستدامة، و الرصد المستمر، و البحث و التقييم للموارد الساحلية و البحرية؛ 2/ وثيقة حكومية متعلقة باتفاقية إطارية تتضمن جملة من المبادئ و الالتزامات العامة (يبد أنه يجري في بعض الحالات تشغيل برامج بدون وثيقة ملزمة قانونا)؛ 3/ بروتوكولات تقنية مفصلة تعالج مشاكل بيئية معينة متصلة بحماية البيئة البحرية، مثل التأهب و الاستجابة و التعاون في حالات الطوارئ الناجمة عن تسرب مواد ضارة، و إغراق النفايات، و التنوع البيولوجي، و المحميات الطبيعية، و الأنشطة في المناطق الأرضية<sup>(5)</sup>.

#### ب- هدف برنامج البحار الإقليمية في توفير منهاجا عمليا للتنفيذ الإقليمي للاتفاقيات الدولية العالمية المتعلقة بالتأهب و الاستجابة لحالات التلوث البحري بالمحروقات:

يترتب على حالات الطوارئ البحرية و حالات التسربات النفطية الواسعة النطاق، التي تكون طرفا فيها سفن أو ناقلات صهريجية غير مستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و المقاييس الخاصة بالوقاية من التلوث البحري الناجم عن السفن، عواقب وخيمة بالنسبة للبيئة البحرية و الساحلية اللتين يضطلع إزاءهما برنامج الأمم المتحدة للبيئة بمسؤوليات مباشرة<sup>(6)</sup>. و للإشارة فإنه تنظم أنشطة الوقاية و التأهب و الاستجابة فيما يتعلق بالتلوث البحري الناجم عن أنشطة متصلة بالسفن، على الصعيد العالمي، بواسطة صكوك عالمية تعتمد في معظم الحالات المنظمة البحرية الدولية. و تهدف الترتيبات الإقليمية المتصلة بمنع التلوث من مصادر بحرية و الاستجابة لها، إلى تنظيم التعاون بهدف التنفيذ الجيد و الفعال للصكوك العالمية، و هي إعراب عن الالتزام السياسي لحكومات منطقة معينة بالتعاون في هذا الشأن. و بحكم البعد الدولي لنشاط النقل البحري، الذي شرّعت له أنظمة على الصعيد العالمي، فإن أمانات مختلف برامج البحار الإقليمية و المراكز الإقليمية الخاصة بها المعنية بالاستجابة للتلوث المترتب عن حوادث السفن، يمكن أن تستخدم كمنهاج قائم و فعال لتحسين و تنسيق التنفيذ

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، مرجع سابق، ص 53.

2- Christophe LEFEBVRE, op-cit., p. 3.

3- P.N.U.E : « Les mers régionales : Une stratégie... », op-cit., p. 3.

4- أنظر كل من: تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، مرجع سابق، ص 53.

Christophe LEFEBVRE, op-cit., p. 3.

Michel FALICON, op-cit., pp. 16 et s.

5- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، مرجع سابق، ص 54.

6- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 201 et s.

الإقليمي للصكوك و البرامج و المبادرات الدولية المتصلة بالتلوث الناجم عن السفن و التلوث القادم من مصادر بحرية. و لقد أنشأ بعض من برامج عمل البحار الإقليمية، على سبيل المثال برنامج العمل الخاص بالبحر الأبيض المتوسط، البرنامج الخاص بالبحر الكاريبي، البرنامج الخاص بشمال غربي المحيط الهادئ، البرنامج الخاص بالمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في المنطقة البحرية الخاضعة لاتفاقية الكويت، مراكز أنشطة إقليمية متخصصة، تشترك في تشغيلها، في معظم الحالات، المنظمة البحرية الدولية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة، إذ تهدف تلك المراكز إلى معالجة المسائل المتعلقة بمنع حدوث حالات للطوارئ و حوادث التلوث الناشئة عن مصادر بحرية و التأهب و الاستجابة لها. كما تضطلع مراكز الأنشطة الإقليمية هذه، في معظمها، بمساعدة الدول الأعضاء في الجهود التي تبذلها لوضع خطط وطنية للطوارئ و تنمية القدرات الوطنية، ناهيك عن تشجيع التعاون الثنائي و المتعدد الأطراف في مجالي التأهب و الاستجابة لحوادث التلوث<sup>(1)</sup>.

ثمة العديد من التجارب النموذجية في العالم، فيما يتعلق بالتعاون الثنائي و المتعدد الأطراف في مجالي التأهب و الاستجابة لحوادث التلوث البحري، و من أبرز تلك التجارب ما يلي:

#### 1- بالنسبة للتعاون الثنائي:

1/1- الخطة المعتمدة سنة 1978 بين فرنسا و المملكة المتحدة البريطانية للتعاون المشترك في المجالات المتعلقة بالبحث و الإنقاذ البحري و مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة « LE MANCHE PLAN »:

أبرم الاتفاق المتعلق بإحداثها بين فرنسا و المملكة المتحدة البريطانية في 15 ماي سنة 1978، إذ تهدف هذه الخطة إلى إرساء دعائم التعاون الثنائي بين السلطات المختصة في الدولتين في مجال مكافحة التلوث البحري و في ميدان البحث و الإنقاذ البحري على مستوى بحر المانش. و لهذا الغرض تعين الأطراف في الخطة السلطة المسؤولة عن تنسيق العمليات المشتركة في مجال مكافحة التلوث البحري، علاوة عن تحديد السلطة المسؤولة عن تقديم المساعدة البحرية للسفن في الحالات الطارئة. و لقد وضعت هذه الخطة حيز التشغيل بمناسبة العديد من حوادث التلوث التي وقعت في المنطقة، أهمها حادث السفينة الصهرجية المسجلة في ليبيريا « SEA-EMPRESS »، الذي وقع على مستوى ميناء « Milford-Haven » في بلاد ألبان بتاريخ 15 فيفري سنة 1996<sup>(2)</sup>.

2/1- الخطة المعتمدة سنة 1999 بين فرنسا و إسبانيا للتعاون المشترك في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة « LE BISCAYE PLAN »:

بتاريخ 25 نوفمبر سنة 1999، أبرمت كل من فرنسا و إسبانيا الاتفاق المحدث لهذه الخطة، للتدخل في حالات الحوادث البحرية التي تقع في المحيط الأطلسي، قصد حماية سواحل الدولتين من مخاطر التلوث الناجم عن السفن. بعبارة أخرى، تهدف هذه الخطة إلى التعاون الثنائي في مجال تبادل المعلومات و في تنسيق الأعمال الميدانية، عن طريق تجنيد الوسائل و الإمكانيات الضرورية لتقديم خدمات المساعدة البحرية و مكافحة التلوث البحري على مستوى خليج « Biscaye »، حيث وضعت هذه الخطة المشتركة حيز التشغيل بمناسبة وقوع حادث ناقلة النفط « Erika »، قبالة السواحل الغربية لفرنسا

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، مرجع سابق، ص 54-55.

2- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 107.

بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، ناهيك عن حادث تحطم السفينة الصهرجية « Prestige »، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002<sup>(1)</sup>.

### 3/1- الخطة المعتمدة سنة 2002 بين فرنسا و إسبانيا للتعاون المشترك في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة « LE LION PLAN » :

وضعت هذه الخطة بين فرنسا و إسبانيا في شهر جويلية سنة 2002، في إطار تعزيز علاقات التعاون القائمة بين الدولتين في مجال توفير الوسائل و الإمكانيات الضرورية لتقديم خدمات المساعدة البحرية لفائدة السفن المكروبة، علاوة عن المكافحة المشتركة للتلوث البحري في الحالات الطارئة على مستوى خليج « Lion » (الواجهة المتوسطية)<sup>(2)</sup>.

### 2- بالنسبة للتعاون المتعدد الأطراف:

### 1/2- التعاون في إطار الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية لمكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة:

نظرا للتلعبات الوخيمة الناجمة عن كارثتي « Erika » و « Prestige »<sup>(3)</sup>، تم إنشاء الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية « A.E.S.M »، بموجب تعليمة البرلمان الأوروبي (CE n° 1406/2002) المعتمدة بتاريخ 27 جوان سنة 2002<sup>(4)</sup>، لغرض تقديم المساعدة العلمية و التقنية اللازمة لفائدة الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي، عند إقرار سياساتها و صياغة تشريعاتها الوطنية المتعلقة بالسلامة البحرية و مكافحة تلوث البيئة البحرية في الحالات الطارئة، حيث يتم تفعيل دور هذه الوكالة في مجال التلوث البحري بصفة خاصة، عندما لا تستطيع دولة ساحلية أوروبية بقدراتها الفردية مجابهة حالة طارئة للتلوث، الأمر الذي يستدعي تقديم المساعدة الضرورية لتلك الدولة للحد من خطر التلوث الذي لا يهددها فقط لوحدها، بل يهدد في ذات الوقت الدول الساحلية الأخرى للإتحاد الأوروبي، باعتبار أن التلوث البحري لا يراعي الحدود الجغرافية للدول<sup>(5)</sup>.

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 108.

2- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 35.

3- « Les naufrages de l'Erika (1999) et du Prestige (2002) ont amené l'Union européenne à renforcer la sécurité maritime à travers différentes mesures législatives. Parmi celles-ci figure la création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) qui assiste la Commission et les Etats membres en matière de sécurité maritime, sûreté maritime et prévention de la pollution causée par les navires. A cette fin, elle veille à la bonne application de la législation européenne et promeut la coopération entre les Etats membres. Dès ses débuts opérationnels, l'AESM a contribué à l'évaluation des sociétés de classification reconnues par la Commission européenne et des centres de formation maritime dans les Etats tiers ainsi qu'à la vérification du respect des contrôles par les pouvoirs publics dans les ports », Plan d'Organisation de la Réponse de Sécurité Civile (O.R.S.E.C) : « Exercice ORSEC 2012 », Préfecture Maritime de l'Atlantique, Saint-Nazaire, France, 19-20 Juin 2012, p. 7.

[www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/dossiers/1366829994-dossiers-exercice-orsec-maritime-2012-large-saint-nazaire.pdf](http://www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/dossiers/1366829994-dossiers-exercice-orsec-maritime-2012-large-saint-nazaire.pdf)

4- Commission des Communautés Européennes (CCE) : « Proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif au financement pluriannuel de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 », Bruxelles, Le 16 Juin 2005, pp. 3-31. [www.eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20130301&from=SL](http://www.eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20130301&from=SL)

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 105-106.

## 2/2- الخطة المعتمدة بين إيطاليا وفرنسا و إمارة موناكو للتعاون المشترك في مجالي الوقاية و المكافحة الميدانية للتلوث البحري في الحالات الطارئة :« LE PLAN RAMOGEPOL »

في سنة 1993، أبرمت كل من إيطاليا وفرنسا و إمارة موناكو الاتفاق المحدث لهذه الخطة، المتمحورة حول الوقاية و التصدي الميداني لحوادث التلوث البحري<sup>(1)</sup>.

## 2/3- المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط:

تعتبر المنطقة الجغرافية الواقعة في جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، و التي تضم تواليا: تونس، الجزائر و المغرب، طريقا هاما للنقل البحري الدولي للمحروقات و المواد الضارة الأخرى، مما يفرض على هذه الدول بذل جهودا جبارة في سبيل توفير الحماية لتلك المنطقة ضد مخاطر التلوث التي تهددها، و ذلك على المستوى الوطني و الإقليمي و شبه الإقليمي. لهذه الاعتبارات، أبرم في الجزائر بتاريخ 20 جوان سنة 2005، الاتفاق المتعلق بإحداث المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين كل من الجمهورية الجزائرية و المملكة المغربية و الجمهورية التونسية، للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط<sup>(2)</sup>.

## ج- خطة عمل البحر الأبيض المتوسط كمثال نموذجي للتعاون الإقليمي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث:

تم إقرار خطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط سنة 1975<sup>(3)</sup>، علما أن هذه الأخيرة تعتبر أول خطة عمل يعتمدها برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة لحماية البيئة البحرية من التلوث<sup>(4)</sup>. كما تعد هذه الخطة، التي جاءت بإطار شامل للسيطرة على التلوث البحري من كافة مصادره<sup>(5)</sup>، مرجعا أساسيا بالنسبة للدول المطلة على هذا الحوض لمكافحة مصادر التلوث المختلفة التي تهدد بيئته<sup>(6)</sup>. و تتمثل الأهداف الرئيسية لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط، في مساعدة حكومات الدول المطلة على هذا الحوض في تقييم و مراقبة التلوث البحري، و صياغة سياساتها الوطنية في المجال البيئي، و تعزيز قدرات تلك الحكومات من أجل إقرار أحسن الوسائل العملية سعيا وراء تحقيق أنماط أخرى للتنمية و التسيير العقلاني للموارد في الدول المتوسطية<sup>(7)</sup>، مع الإشارة إلى أنه في سبيل

1- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., p. 35.

2- صادقت الجمهورية الجزائرية على هذا الاتفاق، بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 302-06، المؤرخ في 2 سبتمبر سنة 2006، ج.ر.ج.ج، العدد 63، الصادر بتاريخ 8 أكتوبر سنة 2006.

3- « P.A.M : Plan d'Action pour la Méditerranée ».

4- « Les eaux pratiquement fermées de l'océan miniature que nous appelons la mer Méditerranée ont été des carrefours largement empruntés par les civilisations européennes, asiatiques et africaines depuis des milliers d'années. Les historiens appellent notre région le « berceau de la civilisation » mais nous sommes fiers de dire que la Méditerranée est aussi le berceau du Programme pour les Mers Régionales. C'est nous - les États méditerranéens et la Communauté européenne - qui avons adopté le premier plan d'action en 1975, rapidement suivi par la Convention de Barcelone de 1976 et divers protocoles marquants », P.N.U.E : « Les mers régionales : Une stratégie de survie pour nos océans et nos côtes », op-cit., p. 8.

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 109-110.

6- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 108.

7- P.N.U.E, Agence Européenne pour l'Environnement (A.E.E) : « Le milieu marin et littoral méditerranéen : Etat et pressions », op-cit., p. 33.



التجسيد الفعلي للأهداف و المقاصد التي وجدت من أجلها، تركز هذه الخطة على مجموعة من الأطر<sup>(1)</sup>، نوجزها فيما يلي:

### 1- الإطار القانوني لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط:

تستند تقريبا كافة خطط عمل البحار الإقليمية، إلى مرجعية قانونية ترسم لها المبادئ الأساسية اللازمة لتجسيد الأهداف التي وجدت لأجلها كل خطة، إذ تمثل الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المستعرضة سابقا، فضلا عن البروتوكولات الملحق بها، الإطار القانوني لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط<sup>(2)</sup>.

### 2- الإطار الاقتصادي و الاجتماعي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط:

يتضمن الإطار الاقتصادي و الاجتماعي لخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط، برنامجي عمل بيئيين بالغين في الأهمية، يهدفان في ذات الوقت إلى تحقيق التنمية الاقتصادية من جهة و التسيير العقلاني لموارد هذه المنطقة من جهة أخرى، و يتمثلان في الخطة الزرقاء، و خطة التدابير ذات الأولوية.

### 1/2- الخطة الزرقاء كآلية للتوفيق بين التنمية الاقتصادية و مقتضيات حماية البيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط:

تمثل الخطة الزرقاء « Le Plan Bleu », الجانب الاقتصادي و الاجتماعي لخطة العمل الخاصة بالبحر الأبيض المتوسط، حيث وضعت هذه الآلية في إطار البحث عن سبل التوفيق بين التنمية الاقتصادية و مقتضيات حماية البيئة في الدول المتوسطية، خدمة للأجيال الحالية و المستقبلية. و من الجدير بالإشارة إلى أنه كلفت هذه الخطة بمأمورية قيادة مسار التعاون المشترك بين دول حوض المتوسط، لغرض تحقيق التنمية المستدامة للمنطقة، ناهيك عن إقرار سياسات مشتركة تساهم في تجسيد هذا الهدف<sup>(3)</sup>.

### 2/2- برنامج التدابير ذات الأولوية: أداة للتخطيط المشترك بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط في مجال حماية البيئة:

بهدف إيجاد شبكة تعاون دائمة بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، فضلا عن إقرار معايير موحدة في مجال مكافحة التلوث البحري، وضعت هذه الدول بفضل برنامج التدابير ذات الأولوية « Le Programme d'Actions Prioritaires », مخططات للتنمية الاقتصادية تتلاءم مع المعطيات البيئية الخاصة بدول المنطقة. و يعتبر برنامج التدابير ذات الأولوية، أداة تكميلية للخطة الزرقاء، غير أنه يختلف عن الخطة الزرقاء، في كون أن هذه الأخيرة خاصة بالأعمال المشتركة التي

1- Lilia BOUALI, La protection de la mer méditerranée contre la pollution (Le système de Barcelone), Thèse de Doctorat, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1980, pp. 17 et s.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 108-111.

3- « Le Plan Bleu est un programme d'expertises et d'études prospectives qui vise à identifier des actions tendant à l'harmonisation du développement socio-économique et à la sauvegarde de l'environnement dans la région Méditerranéenne, pour le bien des générations présentes et futures. Il a pour objet d'engager un processus permanent de coopération concertée entre les États côtiers de la Méditerranée dans le respect absolu de leur souveraineté nationale. L'élaboration de scénarios aux horizons 2000 et 2025 doit aider les Etats à formuler leurs politiques », Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 101.

تضطلع بها الدول المتعاقدة لحماية البيئة على مستوى البحر الأبيض المتوسط، على خلاف برنامج التدابير ذات الأولوية، الذي يهتم بالنشاطات القطاعية التي تقوم بها كل دولة متعاقدة<sup>(1)</sup>.

### 3- الإطار العلمي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط:

في سنة 1976<sup>(2)</sup>، قامت الدول المتعاقدة في الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، باعتماد البرنامج الخاص بالرصد المستمر و البحث فيما يتعلق بالتلوث البحري على مستوى هذه المنطقة « MEDPOL »<sup>(3)</sup>، الذي يشكل حقيقة الإطار العلمي و التقني في خطة عمل هذا الحوض<sup>(4)</sup>، بل يعتبر البرنامج قلب النشاطات المقامة في إطار خطة عمل البحر الأبيض المتوسط<sup>(5)</sup>. و تتمثل الأهداف الرئيسية لهذا البرنامج فيما يلي: إجراء بحوث علمية منسقة بين الدول المتعاقدة تتعلق بمصادر التلوث التي تهدد منطقة البحر الأبيض المتوسط؛ الرصد المستمر و تبادل المعلومات بين الدول المتعاقدة بشأن التلوث البحري في حوض المتوسط؛ تقييم حالة التلوث في المنطقة و تدابير الحماية المتخذة لصيانة بيئة البحر الأبيض المتوسط من التلوث<sup>(6)</sup>.

### 4- الإطار المؤسسي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط:

أحدث برنامج الأمم المتحدة للبيئة بالشراكة مع الدول المتعاقدة، وحدة التنسيق الخاصة بخطة البحر الأبيض المتوسط، التي يقع مقرها بـ "أثينا"، علاوة عن ستة مراكز للأنشطة الإقليمية لتنفيذ هذه الخطة، يقع مقرها في ست مدن متوسطية، و تمثل تلك المراكز الإطار المؤسسي للخطة ذاتها، بحكم ما تبذله من جهود جبارة في المجال البيئي خدمة لمصلحة شعوب المنطقة<sup>(7)</sup>، و هي كالاتي:

- مركز النشاطات الإقليمية للخطة الزرقاء (CAR/PB)<sup>(8)</sup>: يقع مقر هذا المركز في « Sophia Antipolis » في فرنسا، حيث يهتم بالقضايا البيئية و التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

---

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 112-113.

« Le Programme d'Actions Prioritaires a pour objectif d'établir, au moyen d'un réseau permanent, une coopération constante entre les États de la région Méditerranéenne en vue d'adopter les mesures concrètes de planification progressive et intersectorielle. Toutes les activités entreprises au titre du PAP doivent permettre d'illustrer concrètement différents schémas de développement socio-économique rationnels du point de vue de l'environnement. Le Programme d'Actions Prioritaires concerne notamment les secteurs suivants : sols, eaux, pêcheries, aquaculture, alimentation, énergie (technologies douces), santé, établissements humains, tourisme, catastrophes naturelles, parcs côtiers et marins, monuments historiques, planification de l'utilisation des sols, évaluation des effets de certaines activités sur l'environnement, et protection des écosystèmes », Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 101-102.

2- Ibid., p. 102.

3- « Programme de surveillance continue et de recherche en matière de pollution en Méditerranée ».

4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 113.

5- Commissariat Général au Développement Durable (C.G.D.D), Service de l'Observation et des Statistiques (S.O.S) : « Évolution des flux polluants à la mer : Synthèse des évaluations réalisées dans le cadre des conventions OSPAR et MEDPOL », Rapport N°= 34, France, Février 2011, pp. 7 et s. [www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

6- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 102.

7- Ibid., p. 102.

8- « Centre d'Activités Régionales du Plan Bleu ».

- مركز النشاطات الإقليمية لبرنامج التدابير ذات الأولوية في منطقة البحر الأبيض المتوسط (CAR/PAP)<sup>(1)</sup>: يقع مقر هذا المركز في يوغوسلافيا، حيث يهتم بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، فضلا عن سعيه إلى إيجاد الحلول المناسبة للمشكلات المرتبط بالتنمية الاقتصادية وتأثيرها على البيئة، بمشاركة العديد من القطاعات المحلية في الدول المتوسطية.

- مركز النشاطات الإقليمية للمناطق المتمتعة بحماية خاصة في منطقة البحر الأبيض المتوسط (CAR/ASP)<sup>(2)</sup>: يقع مقر هذا المركز في تونس، حيث يهتم بالتنوع البيولوجي في منطقة البحر الأبيض المتوسط، علاوة عن أنه يساهم في حماية الموارد الحية المتوسطية المتنوعة و نظمها الطبيعية.

- المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط (REMPEC)<sup>(3)</sup>: يقع مقر هذا المركز بـ "قاليستا" في دولة مالطا، حيث يهتم أساسا بالتصدي لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

- مركز النشاطات الإقليمية المختص بالمعلومات و الإتصال في منطقة البحر الأبيض المتوسط (CAR/INFO)<sup>(4)</sup>: يقع مقر هذا المركز في إيطاليا، حيث يهتم بخدمات الاتصال و توفير المعلومات لأمانة خطة البحر الأبيض المتوسط و جميع مراكز النشاطات الإقليمية.

- مركز النشاطات الإقليمية للبرنامج الخاص بالرصد المستمر و البحث فيما يتعلق بالتلوث في منطقة البحر الأبيض المتوسط (CAR/MEDPOL)<sup>(5)</sup>: يقع مقر هذا المركز في "أثينا"، حيث يهتم بالرصد المستمر للتلوث و إقرار التدابير الضرورية للحد منه في حوض المتوسط.

- مركز النشاطات الإقليمية للإنتاج النظيف في منطقة البحر الأبيض المتوسط (CAR/PP)<sup>(6)</sup>: يقع مقر هذا المركز في إسبانيا، و يهدف إلى الحد من النفايات الصناعية التي تخلفها المصانع المشتغلة على مستوى دول المنطقة، فضلا عن أنه يعمل على نشر أساليب و مناهج جديدة للإنتاج الاقتصادي النظيف.

بعد عشرين عاما من إقرار منظمة الأمم المتحدة لخطة العمل الأولى للبحر الأبيض المتوسط، تم وضع خطة عمل ثانية سنة 1995، سميت بـ "خطة العمل الخاصة بحماية البيئة البحرية و التنمية المستدامة للمناطق الساحلية في البحر الأبيض المتوسط". و تراعي هذه الخطة الانجازات المحققة في ضوء الخطة الأولى، و في ذات الوقت تعالج أوجه القصور التي تشوبها، حيث تشمل الخطة في الوقت الراهن 22 دولة من الدول المطلة على الحوض المتوسط، بالإضافة إلى الجماعة الأوروبية. و عبر هذه الخطة، تبدي تلك الأطراف عزمها على مواجهة التحديات المتعلقة بالتدهور البيئي على مستوى الحوض المتوسط و مناطق الساحلية<sup>(7)</sup>.

1- « Centre d'Activités Régionales pour le Programme d'Actions Prioritaires ».

2- « Centre d'Activités Régionales pour les Aires Spécialement Protégées de la Méditerranée ».

3- « Centre Régional Méditerranéen pour l'Intervention d'Urgence contre la Pollution Marine accidentelle ».

4- « Centre d'Activités Régionales spécialisé dans l'Information et la Communication ».

5- « Centre d'Activités Régionales pour le Programme de surveillance continue et de recherche en matière de pollution en Méditerranée ».

6- « Centre d'Activités Régionales pour une production propre ».

7- صافية زيد المال، مرجع سابق، ص 159.

## 5- الإطار المالي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط (المشاكل التمويلية تظل على الدوام عائقا كبيرا أمام الدول في سعيها وراء نجاح سياسات حماية البيئة و التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط):

لا يمكن أن تتجح سياسات حماية البيئة و التنمية المستدامة، دون توافر الأغلفة المالية الكافية التي تسمح بالتنفيذ العملي للقواعد النظرية المعتمدة في إطار الاتفاقيات الدولية المبرمة سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي، حيث تظل مشكلة التمويل العائق الرئيسي الذي يحول دون تحقيق النتائج المرجوة من تلك الصكوك الدولية عمليا. و كمبادرة للحد من هذه المشكلة، قرر برنامج المساعدة التقنية لحماية البيئة على مستوى منطقة البحر الأبيض المتوسط<sup>(1)</sup> سنة 1990، مساعدة الدول المتوسطية لتمويل مشاريعها البيئية<sup>(2)</sup>، حيث حدد هذا البرنامج أولوياته التي ركزت على حماية البيئة و التنمية المستدامة (الإدارة المتكاملة للموارد المائية، تسيير النفايات الصلبة و الخطيرة، الوقاية و الرقابة على التلوث البحري بالمواد الكيميائية و المحروقات، ناهيك عن الإدارة الرشيدة للمناطق الساحلية). و جدير بالذكر أنه يتم تمويل هذا البرنامج من طرف المجلس الأوروبي، البنك العالمي، البنك الأوروبي للاستثمارات و برنامج الأمم المتحدة للبيئة<sup>(3)</sup>.

### ثالثا - أسلوب مذكرات التفاهم المتعلقة بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء:

يعتبر أسلوب مذكرات التفاهم المتعلقة بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء، منهاجا مثاليا للتعاون الدولي الإقليمي لتحقيق سلامة الملاحة البحرية و الحد من التلوث الناجم عن السفن<sup>(4)</sup>، باعتبار أن الدول الأطراف، تتسق جهودها من خلال هذه المذكرات، للكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المعتمدة في هذه المسألة (**Les navires inférieurs aux normes**)<sup>(5)</sup>. و يذكر أنه ثمة العديد من الأمثلة عن مذكرات التفاهم المبرمة على الصعيد العالمي لتحقيق الأهداف المشار إليها أعلاه<sup>(6)</sup>، غير أننا إرتئينا دراسة مثالين نموذجيين لهذه المذكرات حسب ترتيبهما الزمني، هما مذكرة التفاهم المعتمدة في "باريس" سنة 1982 و مذكرة التفاهم المعتمدة في "مالطا" سنة 1997.

### أ - مذكرات التفاهم منهاج عملي للتعاون الدولي على الصعيد الإقليمي للكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن:

لتحقيق سلامة الملاحة البحرية و الحد من التلوث الناجم عن السفن، لا يكفي فقط تعاون المجتمع الدولي لإقرار الصكوك و المواثيق الهادفة إلى تحقيق هذه الغاية، بل ينبغي عليه أيضا التعاون لوضع الآليات الضرورية بهدف الرقابة على التنفيذ الفعلي و الصارم لما تضمنته تلك الصكوك و المواثيق من

1- « **METAP : Mediterranean Environmental Technical Assistance Program** ».

2- Nabila HAMED SIAD, «La coopération entre Etats pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution par les hydrocarbures», in: Revue Critique de Droit et Sciences Politiques, N°= 2, 2017, pp. 32-33.

3- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 103.

4- Charles FITERMAN, « Avis sur la normalisation, la certification et le contrôle effectif des navires de commerce de transport de marchandises dangereuses », in : Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, op-cit., p. 45.

5- François LE BORGNE, op-cit., pp. 76 et s.

6- Fédération « Armateurs de France » : « Le contrôle des navires par l'Etat du port », Paris, 2017, pp. 1-3. [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

أحكام<sup>(1)</sup>. و في ميدان الرقابة على السفن من طرف السلطات المختصة في دولة الميناء، فقد ظهرت الحاجة إلى تضافر الجهود الدولية على المستوى الإقليمي، لإيجاد الآلية المناسبة التي تسمح بتنسيق عمليات تفتيش السفن بين تلك الدول من جهة، و تجاوز العجز الذي يمكن أن تعاني منه دولة الميناء بمفردها في هذه المسألة من جهة أخرى<sup>(2)</sup>. و عليه تعد الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء، أداة عملية تهدف إلى رصد و أعمال الامتثال للاتفاقيات و المدونات الدولية، بشأن المعايير الدنيا للسلامة البحرية و الوقاية من التلوث البحري و ظروف عيش البحارة و عملهم. و يعتبر الانصياح لهذه المعايير إحدى المسؤوليات الرئيسية التي تقع على عاتق مالك السفينة أو مشغلها، و بالتالي فإن على دولة العلم أن تستوثق من التزام مالك السفينة بالصك المنطبق. كما يجوز أيضا لدولة الميناء تفتيش السفن الأجنبية الزائرة التي تدخل مياهها الإقليمية، من أجل التأكد من وفاء مالك السفينة و دولة العلم بالتزامات كل منهما في هذه المسائل الهامة، و عند الاقتضاء، يجوز لدولة الميناء أن تطلب بإصلاح العيوب المكتشفة في السفينة الخاضعة للمعاينة، و القيام باحتجازها، حتى تستوفي كافة الشروط و المتطلبات التي تجعلها تخوض غمار الملاحة البحرية بصورة آمنة<sup>(3)</sup>.

ب- مذكرة التفاهم بشأن الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء المعتمدة في "باريس" سنة 1982:

عقب وقوع حادث ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978<sup>(4)</sup>، أسفرت مطالبة الأوساط السياسية و الشعبية في أوروبا، خاصة في فرنسا باعتبارها الدولة الأكثر تضررا من التبعات الوخيمة لهذه الكارثة<sup>(5)</sup>، بقواعد تنظيمية أكثر صرامة فيما يتعلق بمعايير السلامة في السفن، عن توصل مجموعة من الدول الساحلية الأوروبية المشاركة ضمن أشغال المؤتمر الإقليمي الثاني للسلامة البحرية المنعقد في "باريس"<sup>(6)</sup>، إلى إبرام مذكرة تفاهم للرقابة على السفن من طرف دولة الميناء بتاريخ 26 جانفي سنة 1982<sup>(7)</sup>، و التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 جويلية سنة 1982<sup>(1)</sup>. و يشار إلى أنه عدلت هذه

1- « Comme le notait un ancien Secrétaire général de l'OMI : 'Il est très facile pour les États de signer un papier et de ratifier une convention ; mais c'est toute une autre question de savoir ce qu'ils en font. Le problème fondamental est celui du contrôle de la mise en œuvre des obligations...' », Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 138-139.

2- « Le système d'entente régionale aurait l'avantage de permettre un échange de savoir-faire entre les pays développés et les pays en voie de développement d'une région tant au plan de la formation des inspecteurs, des ressources que des informations afin que les objectifs sécuritaires soient atteints. De plus, il serait possible de créer un système interrégional entre les mémorandums permettant une certaine activité à l'échelle internationale notamment par des systèmes de coordination entre les régions qui maintiennent des systèmes de contrôle compatibles et où l'échange d'informations et l'harmonisation des procédures d'inspection seraient possibles. En 1999, un rapport de la "Australian Maritime Safety Authority" souligne la nécessité d'uniformiser les procédures de contrôle à travers le monde afin d'éviter que les navires sous-normes se réfugient dans les ports n'ayant pas ou peu de contrôle. Ce rapport note aussi la réussite de la coopération régionale dans les efforts de suivi des navires et que cette réussite doit faire l'objet d'une promotion notamment par l'OMI », François LE BORGNE, op-cit., p. 81.

3- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 151.

4- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1641-1642.

5- Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.

6- تتمثل تلك الدول فيما يلي: فرنسا، الدانمرك، إسبانيا، فنلندا، اليونان، إيرلندا، النرويج، هولندا، البرتغال، جمهورية ألمانيا الفدرالية، المملكة المتحدة البريطانية، السويد.

7- « Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (The Paris Memorandum of understanding on the port State control) ».

المذكرة عدة مرات خلال السنوات التالية لتاريخ إبرامها، حيث توسعت المنظمة فبلغ عدد دولها الأعضاء 27 دولة<sup>(2)</sup>، من بينها كندا و الكثير من الدول الساحلية الأوروبية<sup>(3)</sup>. و لقد تضمنت المذكرة أحكاما تبرز جليا الدور المحوري الذي تضطلع به دولة الميناء في مجال الرقابة على التنفيذ الفعلي للمعايير الدولية بشأن السلامة البحرية و الوقاية من التلوث البحري<sup>(4)</sup>.

#### 1- إرساء المذكرة نظاما صارما للتفتيش للكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث البحري:

تهدف مذكرة تفاهم "باريس" إلى إزالة تشغيل السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث البحري<sup>(5)</sup>، بواسطة نظام منسق للرقابة من طرف دولة الميناء في المياه الإقليمية لكل دولة من الدول الأعضاء<sup>(6)</sup>. و سعيا وراء تشجيع النقل البحري الجيد، علاوة عن التركيز على عمليات المعاينة في إطار الرقابة من طرف دولة الميناء، أقر التعديل الـ 32 لهذه المذكرة نظاما جديدا للتفتيش، دخل حيز التنفيذ بتاريخ 1 جانفي سنة 2011. و تمت مواعمة نظام التفتيش الجديد مع المتطلبات القانونية للتوجيه رقم: (2009/16/CE) الصادرة عن الاتحاد الأوروبي بشأن الرقابة من قبل دولة الميناء و القانون الوطني في الدول الأعضاء في المذكرة. و بناء على ذلك، ستخضع السفن التي تدخل إلى منطقة مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982، للتفتيش للتثبت من خضوعها للمعايير الموضوعية من طرف مختلف الصكوك الدولية التي أوردتها المذكرة في أحكامها، و نذكر من بين تلك الصكوك على سبيل المثال: الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لسنة 1966 و بروتوكولها المعتمد سنة 1988؛ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 و بروتوكولها لسنتي 1978 و 1988؛ الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 بصيغتها المعدلة ببروتوكول سنة 1978 و بروتوكول سنة 1997؛ الاتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن لسنة 1969؛ الاتفاقية المتعلقة بالنظام الدولي للوقاية من التصادمات في البحر لسنة 1972؛ الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لسنة 1978؛ الاتفاقيات المبرمة تحت إشراف منظمة العمل الدولية، لاسيما الاتفاقية رقم 147 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية<sup>(7)</sup>.

1- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 62-63.

2- P.N.U.E : « Systèmes portuaires d'alerte précoce et de vigilance », Étude documentaire, Genève, 2010, p. 15. [www.unep.org/conflictsanddisasters](http://www.unep.org/conflictsanddisasters)

3- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 138 et s.

4- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 62-65.

5- Pierre DELFAUD, op-cit., p. 18.

6- Fédération « Armateurs de France » : « Livret Shipping et environnement en 50 leçons », Paris, 2014, p. 32. [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

7- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 152.  
« Le Mémorandum d'entente de Paris exprime la volonté des signataires de voir appliquer les conventions internationales en mettant en place des moyens communs. Ce Mémorandum destiné à adopter une procédure cohérente du contrôle des navires par les États du port pour arriver à un contrôle efficace tout en vérifiant la capacité des membres de l'équipage à naviguer sans danger pour eux, pour autrui et dans le respect de l'environnement mais aussi en contrôlant que les navires sont aptes à prendre la mer. Le Mémorandum a également, dans l'objectif de faciliter les inspections et leur suivi, mis à la disposition des autorités une base de données informatisée dite SIRENAC (Information System Ship Inspection Services of Paris Mou) sur les inspections de tout navire étranger effectuées dans les autres ports de la région au cours des 6 derniers mois. Tous les États Partis communiquaient constamment à la banque de données du Centre Administratif des

قبل دخول التعديل الـ 32 الذي خضعت له هذه المذكرة حيز التنفيذ<sup>(1)</sup>، يقع على عاتق كل دولة طرف فيها، الالتزام بتفتيش ما نسبته 25% من مجموع السفن الأجنبية التي تدخل موانئها<sup>(2)</sup>، في حين أقر التعديل المشار إليه أعلاه "قاعدة التغطية الكاملة" للسفن الأجنبية المترددة على موانئ الدول الأطراف، أي أنه طبقاً لنظام التفتيش الجديد، تلتزم كل دولة بتفتيش كافة السفن الأجنبية التي تتردد على الموانئ و المراسي التابعة لها. كما يشار في ذات الصدد إلى أنه وضع هذا التعديل شكلاً جديداً للمخاطر التي تتعرض لها السفينة، حيث تصنف جميع السفن في فئة "السفن منخفضة المخاطر" أو "السفن عالية المخاطر"، على أساس مقاييس عامة و سابقة مستمدة من عمليات التفتيش التي أجريت في منطقة مذكرة تفاهم "باريس" خلال السنوات الثلاثة الأخيرة، و لكل معيار وزنا يعبر عن التأثير النسبي لكل مقياس على مخاطر السفينة العامة، و تشمل تلك المقاييس على النقاط التالية: نوع السفينة و عمرها؛ أداء علم السفينة كما يظهر في القائمة السوداء، الرمادية و البيضاء لأداء علم السفينة التي أقرتها اللجنة الخاصة بمذكرة تفاهم "باريس"؛ إعداد خطة عمل تصحيحية توضع وفق إطار و إجراءات مخطط المراجعة الطوعية للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية؛ أداء المنظمات المعتمدة و أداء الشركة المسؤولة عن إدارة السلامة في السفينة؛ عدد حالات القصور و عدد حالات الحجز على السفينة. و تحدد درجة التصنيف الممنوحة للسفينة في نهاية المطاف نوع التفتيش المفروض عليها، فضلاً عن الوتيرة التي يجري على أساسها ذلك التفتيش<sup>(3)</sup>.

يشتمل نظام التفتيش الجديد على نوعين من التفتيش: "تفتيش دوري"، تحدده فترة زمنية محددة، ثم "تفتيش إضافي"، تلتزمه "عوامل غالبية"<sup>(4)</sup> أو "عوامل غير متوقعة"<sup>(5)</sup>، وفقاً لحدّة الحدث. و تصبح السفن خاضعة للتفتيش الدوري في الفترات الزمنية التالية: السفن عالية المخاطر: بين 5-6 أشهر بعد آخر تفتيش في منطقة مذكرة تفاهم "باريس"؛ السفن متوسطة المخاطر: بين 10-12 شهراً بعد آخر تفتيش في منطقة تفاهم "باريس"؛ السفن منخفضة المخاطر: بين 24-32 شهراً بعد آخر تفتيش في منطقة مذكرة تفاهم "باريس". و بعد مضي الفترة الزمنية المحددة أو ظهور عامل من العوامل الغالبة، تصبح السفينة ضمن فئة "السفن ذات الأولوية رقم: 1"<sup>(6)</sup>، و ينبغي في هذه الحالة تفتيشها. و بدلاً من ذلك، تصبح السفينة ضمن فئة "السفن ذات الأولوية رقم: 2"<sup>(7)</sup>، عند بدء الفترة الزمنية المحددة أو حين يستدعي عامل غير متوقع إجراء التفتيش، إذ يجوز عندئذ إجراء التفتيش عليها<sup>(8)</sup>. و من أجل بلوغ هدف التفتيش

*Affaires Maritimes (CAAM) à Saint-Malo les renseignements exigés par l'accord. Les informations sont analysées et le secrétariat publie chaque année un rapport général avec les statistiques et les analyses des inspections dans les ports, les défauts et violations constatés, les amendes infligées », Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 140-141.*

1- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 63-64.

2- Charles FITERMAN, op-cit., p. 45.

3- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 152.

4- تعتبر "العوامل الغالبة" خطيرة بالقدر الكافي للشروع في إجراء "تفتيش إضافي" عند "الأولوية رقم: 1"، و هي تشمل، بين عوامل أخرى، ما يلي الإشارة إليه: السفن المشاركة في حادث تصادم أو جنوح؛ السفن المتهمه بخرق أحكام تفريغ مواد ضارة أو فضلات سائلة في مياه البحر؛ السفن التي تم سحبها من فئتها أو التي علق إدراجها ضمن تلك الفئة لأسباب تتعلق بالسلامة.

5- تتمثل "العوامل غير المتوقعة"، في العوامل التي قد تنبئ عن تهديد خطير لسلامة السفينة أو طاقمها أو البيئة، مثل السفن التي لا تمتثل لالتزامات الإبلاغ بالوصول؛ و السفن المبلغ عن وجود أوجه قصور جسيمة بها؛ و السفن المحتجزة سابقاً؛ و السفن التي تثير طريقة تشغيلها خطراً؛ و السفن المبلغ عن وجود مشاكل بها من حيث شحنتها، لاسيما الشحنات الضارة أو الخطرة. بيد أن ضرورة إجراء "تفتيش إضافي" تعود إلى تقدير الدولة الطرف في المذكرة.

6- « Navires de priorité n° 1 ».

7- « Navires de priorité n° 2 ».

8- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 153.



الموسع لجميع أنواع السفن، فقد أقر نظام التفتيش الجديد ثلاثة أنواع من التفتيش هي كالاتي: "التفتيش الأولي"؛ "التفتيش الأكثر تفصيلاً"؛ "التفتيش الموسع"، حيث تفرض هذه الأصناف من التفتيش حسب المخاطر التي تتعرض لها السفينة<sup>(1)</sup>. وتشمل عمليات "التفتيش الأولي"، زيارة السفينة بهدف التثبت من الشهادات العديدة الواردة في مذكرة تفاهم "باريس"، علاوة عن تفقد الحالة العامة للسفينة و النظافة الصحية فيها. و يجرى "التفتيش الأكثر تفصيلاً"، عندما توجد مبررات واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها أو طاقمها، لا تستوفي، إلى حد كبير، المتطلبات المعنية الواردة في صك منطبق. و يشمل هذا التفتيش فحصاً معمقاً للأماكن التي ثبت وجود مبررات واضحة فيها، و الأماكن المتعلقة بأية عوامل غالبية أو غير متوقعة، و أماكن أخرى تختار بشكل جزافي من بين أماكن المخاطر الجلية الواردة في المذكرة. و يتطلب "التفتيش الموسع" فحص الحالة العامة لقائمة محددة من أماكن المخاطر الوارد ذكرها في المذكرة، بما في ذلك العنصر البشري عندما يقتضي الأمر ذلك. و في حالة عمليات التفتيش الدورية، يجب على السفن منخفضة المخاطر و السفن متوسطة المخاطر، الخضوع لتفتيش أولي، ما لم يثبت وجود مبررات واضحة من أجل إجراء تفتيش أكثر تفصيلاً. و تخضع السفن عالية المخاطر، و الناقلات الصهرجية للمواد الكيميائية، و ناقلات الغاز، و ناقلات النفط الصهرجية، و ناقلات السوائب، و سفن الركاب، التي يتجاوز عمرها 12 سنة، لتفتيش موسع. و يتعين أن تكون عمليات التفتيش الإضافية أكثر تفصيلاً، إلا عندما تكون السفينة عالية المخاطر أو تدخل في أنواع المخاطر المذكورة آنفاً، حيث يعود في هذه الحالات قرار إجراء تفتيش موسع أم لا إلى تقدير الدولة الطرف في المذكرة<sup>(2)</sup>.

## 2- إعداد المذكرة لقائمة سوداء تتضمن أسماء السفن الممنوعة من دخول موانئ الدول الأطراف:

يؤدي تعدد حالات الحجز إلى رفض دخول السفن إلى ميناء أو مرسى في منطقة مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982<sup>(3)</sup>. و بصورة موجزة، يتم حظر السفن التي ترفع علماً مدرجاً في القائمة السوداء « La liste noire »، بعد أكثر من حالي حجز خلال الـ 36 شهراً الأخيرة، من دخول الموانئ التابعة للدول الأطراف في المذكرة. زيادة عن هذا الإجراء، تمنع السفن التي ترفع علماً رمادياً، بعد أكثر من حالي حجز خلال الـ 24 شهراً الأخيرة، من دخول الموانئ التابعة للدول الأطراف في المذكرة. و فيما يلي المدة الزمنية المنطبقة قبل رفع الحظر على السفن: 3 أشهر بعد الحظر الأول؛ 12 شهراً بعد الحظر الثاني؛ 24 شهراً بعد الحظر الثالث، يليه حظر دائم. و يذكر أنه تؤدي أية حالات حجز لاحقة للحظر الثاني إلى رفض الدخول، بغض النظر عن علم السفينة<sup>(4)</sup>.

## 3- إلزام المذكرة للسفن عالية المخاطر و السفن ذات الحمولات الخطيرة بالإبلاغ المبكر بوصولها إلى موانئ الدول الأطراف:

ألزمت مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982 جميع السفن عالية المخاطر، و الناقلات الصهرجية للمواد الكيميائية، و ناقلات الغاز، و ناقلات النفط الصهرجية، و ناقلات السوائب، و سفن الركاب التي يتجاوز عمرها 12 سنة، و الخاضعة لـ "تفتيش موسع"، بإعلام ميناء أو مرسى في دولة طرف قبل 72 ساعة

1- Cour des comptes : « La sécurité des navires et de leurs équipages : Des résultats inégaux, un contrôle inadapté », Rapport public thématique, Paris, Novembre 2012, pp. 46 et s.

[www.ccomptes.fr](http://www.ccomptes.fr)

2- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 153.

3- Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 17-18.

4- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 153.



بوصولها، أو في وقت أبكر إذا كان القانون الوطني لتلك الدولة يقتضي بذلك (وقت الوصول المبكر 72 ساعة). إلى جانب ذلك، تلتزم كافة السفن بتقديم إشعار سابق للوصول قبل 24 ساعة (وقت الوصول المبكر 24 ساعة). كما تلتزم الدول الأطراف الآن بالإبلاغ عن وقت الوصول الفعلي و وقت المغادرة الفعلي لأي سفينة تتردد على موانئها و مراسيها الواقعة في منطقة مذكرة تفاهم "باريس"<sup>(1)</sup>.

#### 4- تعزيز تدابير الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء في أوروبا عقب كارثة ناقلة النفط « Erika » سنة 1999:

بعد نشأة الاتحاد الأوروبي، حرص مجلسه على خضوع جميع الدول الساحلية الأعضاء في هذا التكتل الإقليمي، للأحكام المقررة في مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982، أي جعل إجراءات الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء المقررة في المذكرة، إلزامية بالنسبة لكل دولة ساحلية طرف في الاتحاد الأوروبي<sup>(2)</sup>. و من أجل بلوغ هذه الغاية، أقر المجلس التوجيه رقم: (95/21/CE) بتاريخ 19 جوان سنة 1995<sup>(3)</sup>، بشأن تطبيق المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و الوقاية من التلوث، على السفن المترددة على موانئ دول الاتحاد الأوروبي أو السفن المبحرة في المياه التابعة لتلك الدول<sup>(4)</sup>، حيث دخلت هذه التوجيهية حيز التنفيذ بتاريخ 30 جوان سنة 1996<sup>(5)</sup>. و رغم إقرار كل هذه التدابير الوقائية، إلا أن ذلك لم يمنع تعرض المياه الأوروبية مرة أخرى لحوادث التلوث التي أخذت شكل الكارثة<sup>(6)</sup>، إذ يعتبر حادث ناقلة النفط « Erika » على مستوى السواحل الغربية لفرنسا سنة 1999، أحسن مثال عملي على الثغرات التي كانت تشوب آنذاك نظام الرقابة على السفن المعتمد من طرف الدول الأوروبية<sup>(7)</sup>، لاسيما أن التآكل الذي كان يعاني منه هيكل هذه السفينة، هو السبب الرئيسي في وقوع الحادث<sup>(8)</sup>، مما فرض على البرلمان الأوروبي القيام بتعزيز تدابير الرقابة على السفن عقب وقوع هذه الكارثة، باعتماده لمجموعة معتبرة من التشريعات الصارمة في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية و الوقاية من التلوث البحري، في شكل حزمات تشريعية أخذت اسم السفينة ذاتها « Les Paquets Erika »<sup>(9)</sup>:

#### 1/4- "حزمة « Erika » 1":

تم إقرارها من طرف البرلمان الأوروبي بتاريخ 21 مارس سنة 2000، و دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 22 جويلية سنة 2003<sup>(10)</sup>، حيث تهدف هذه الحزمة التشريعية التي تستند إلى التوجيه رقم: (2001/105/CE) الصادرة بتاريخ 19 ديسمبر سنة 2001، إلى تعزيز الرقابة على السفن التي تدخل إلى موانئ دول الاتحاد الأوروبي من جهة، و التأطير الصارم لنشاطات شركات التصنيف من جهة أخرى<sup>(11)</sup>.

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، مرجع سابق، ص 153.  
2- Jean-Pierre BEURIER, op-cit., pp. 1641-1642.  
3- Philippe VINCENT, op-cit., p. 260.  
4- Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats... », op-cit., pp. 65-68.  
5- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 142-143.  
6- Pierre DELFAUD, op-cit., p. 9.  
7- Fédération « Armateurs de France » : « Livret Shipping... », op-cit., p. 51.  
8- Catherine ROCHE, « Après l'Erika : La prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I) », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, France, 2002, pp. 373-392.  
9- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 256-259.  
10- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 229.  
11- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., p. 147.

#### 2/4- "حزمة « Erika » 2":

بتاريخ 6 ديسمبر سنة 2000، أقر البرلمان الأوروبي هذه الحزمة التشريعية التي تضمنت قواعد جديدة لتدعيم القواعد الواردة في الحزمة الأولى<sup>(1)</sup>، باعتبار أنها نصت بموجب التوجيه رقم: (2002/59/CE) الصادرة بتاريخ 27 جوان سنة 2002<sup>(2)</sup>، على إنشاء نظام أوروبي مشترك للتتبع والمعلومات بشأن حركة السفن على مستوى المياه الأوروبية « SafeSeaNet »<sup>(3)</sup>، فضلا عن مطالبة الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بوضع خطط لاستقبال السفن التي تحتاج إلى المساعدة البحرية. كما صدرت في نفس تاريخ صدور هذه التوجيه، التعليمية رقم: (CE n° 1406/2002)، المتعلقة بإحداث الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (A.E.S.M.)<sup>(4)</sup>.

#### 3/4- "حزمة « Erika » 3":

في شهر ديسمبر سنة 2008، حصل توافق بين المجلس و البرلمان الأوروبي على إقرار حزمة تشريعية ثالثة، تتألف من مجموعة من التوجيهات، الهادفة أساسا إلى زيادة تحسين معايير السلامة في السفن و تدابير الوقائية من حوادث التلوث. و تركز هذه الأخيرة على التوجيه رقم: (2009/16/CE)، التي تهدف بصورة خاصة إلى مراقبة جميع السفن المترددة على الموانئ الأوروبية، علاوة عن إرساء نظام رقابي منظم لكل سفينة وفق مدة زمنية تحددها نسبة المخاطر في تلك السفينة<sup>(5)</sup>. كما تهدف هذه الحزمة التشريعية، إلى فرض حظر دائم على السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و الوقاية من التلوث البحري، من ممارسة الملاحة على مستوى المياه الأوروبية<sup>(6)</sup>.

#### ج- مذكرة التفاهم بشأن الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء المعتمدة في "مالطا" سنة 1997:

إدراكا منها للحاجة الشديدة لتعزيز معايير السلامة البحرية و حماية البيئة من التلوث، و كذلك أهمية تحسين ظروف المعيشة و العمل على ظهر السفن<sup>(7)</sup>، و بالرجوع للإعلان المقرر بتاريخ 28 نوفمبر سنة 1995، بمناسبة عقد المؤتمر الأوروبي المتوسطي بمدينة "برشلونة"، بشأن إقامة الشراكة الأوروبية المتوسطية بما فيها، ضمن أمور أخرى، التعاون من أجل السلامة البحرية و مكافحة التلوث البحري في

1- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 53-55.

2- Cour des comptes : « La sécurité des navires et de leurs équipages... », op-cit., p. 47.

3- « **Système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information** ».

4- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 229-230.

5- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 149-151.

6- « **La mise en œuvre et le suivi du nouveau régime de l'État du port s'effectuent depuis le 1er janvier 2011 à partir du système d'information THETIS («The Hybrid European Targeting and Inspection System »).** Ce système indique les navires qui doivent être contrôlés prioritairement et permet d'enregistrer les résultats des inspections. Les rapports d'inspection sont disponibles pour toutes les autorités intervenant dans le cadre du contrôle au titre de l'État du port de l'Union européenne et du Memorandum d'entente de Paris. Il est aussi « interfacé » avec d'autres bases de données concernant la sécurité des navires : celles des sociétés de classification reconnues par l'Union européenne, des bases nationales et communautaires ou d'autres provenant des organisations régionales menant des contrôles au titre de l'État du port. Les inspecteurs saisissent le compte-rendu des visites dans le système et y portent notamment les déficiences relevées. Ils signalent aussi si les précédentes déficiences relevées ont bien été corrigées », Cour des comptes : « La sécurité des navires et de leurs équipages... », op-cit., p. 50.

7- الفقرة الأولى من ديباجة المذكرة.

منطقة البحر الأبيض المتوسط<sup>(1)</sup>، و تطبيقاً لمضمون التوجيه رقم: (A.682/17) الصادرة عن جمعية المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 21 نوفمبر سنة 1991، و التي تطالب الدول الأعضاء بالتعاون الإقليمي في المجالات المتعلقة بالرقابة على السفن على مستوى الموانئ، و رصد حالات التصريف من طرف السفن<sup>(2)</sup>، عمدت مجموعة من الدول الساحلية المطلة على حوض المتوسط، في مقدمتها الجزائر، تونس، المغرب، لبنان، مالطا، قبرص، تركيا...<sup>(3)</sup>، إلى إبرام مذكرة تفاهم في دولة "مالطا" بتاريخ 11 جويلية سنة 1997، تتعلق بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء<sup>(4)</sup>. و على غرار مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982، تهدف هذه المذكرة إلى إرساء منهاجاً متناسقاً لرقابة الدول الأطراف على السفن الأجنبية على مستوى الموانئ التابعة لها<sup>(5)</sup>، و تشجيع التعاون و تبادل المعلومات في هذا الميدان، بغية التوصل إلى تعزيز معايير السلامة البحرية و حماية البيئة البحرية من التلوث، و تحسين ظروف المعيشة و العمل على ظهر السفن، مع ضرورة عدم الإخلال بمبدأ المنافسة بين الموانئ<sup>(6)</sup>.

لتحقيق هذه المقاصد، أقرت المذكرة مجموعة من الالتزامات، تلتزم السلطات البحرية الموقعة عليها بتنفيذها، حيث تتمثل أبرز تلك الالتزامات فيما يلي: يجب على كل سلطة بحرية أن تقوم بتنفيذ أحكام المذكرة و ملحقاتها، و أن تتخذ كافة التدابير الضرورية للتصديق على الوثائق ذات الصلة بأغراض المذكرة؛ تلتزم كل سلطة بحرية بإنشاء نظام فعال لرقابة دولة الميناء و الحفاظ عليه؛ يجب على كل سلطة أن تحترم مبدأ عدم التمييز فيما يتعلق بعلم السفينة (نفس المبدأ الذي تبنته مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982 في أحكامها)؛ يجب على كل سلطة بحرية أن تلتزم بضمان تطبيق السفن التجارية الأجنبية التي تدخل إلى موانئها، للحد الأدنى من المستويات الموضحة في الصكوك الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن (نفس الصكوك الدولية المذكورة في ضوء أحكام مذكرة تفاهم "باريس" لسنة 1982)؛ تلتزم كل سلطة بحرية، خلال فترة 3 سنوات من دخول المذكرة حيز التنفيذ، بتنفيذ إجمالي سنوي من المعايير، يعادل نسبة 15% من الرقم التقديري للسفن المترددة على موانئ الدولة خلال فترة الـ 12 شهراً الأخيرة؛ يجب على كل سلطة بحرية أن تقوم بالتشاور و التعاون و تبادل المعلومات مع السلطات البحرية الأخرى في الدول الأطراف في المذكرة<sup>(7)</sup>.

## المطلب الثاني

### موقع الجزائر في دائرة التعاون الدولي الإقليمي للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

يتسم البحث في موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، بأهمية كبيرة بالنسبة لدولة ساحلية مثل الجزائر، المطلة على منطقة البحر الأبيض المتوسط، التي تعتبر منطقة خاصة و من البحار شبه المغلقة، بساحل طوله حوالي 1200 كلم<sup>(8)</sup>، فضلاً عن أنها دولة منتجة للنفط بكميات كبيرة، و ترتاد موانئها المنتشرة على طول الساحل، خاصة الموانئ البترولية مثل ميناء

1- الفقرة الثانية من ديباجة المذكرة.

2- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 151-152.

3- Fédération « Armateurs de France » : « Le contrôle des navires... », op-cit., p. 2.

4- صادقت الجمهورية الجزائرية على هذه المذكرة، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58-2000، المؤرخ في 13 مارس سنة 2000، ج.ر.ج، العدد 13، الصادر بتاريخ 15 مارس سنة 2000.

5- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 582-584.

6- سامية مخلوف، مرجع سابق، ص 134.

7- القسم الأول من المذكرة.

8- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 3-4.

الجزائر و سكيكدة و أرزيو، أعدادا هائلة من ناقلات النفط الضخمة<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يجعل الجزائر في عرضة دائمة لخطر التلوث بالمحروقات (الفرع الأول). و إدراكا منها للأهمية البالغة للمقاربة الإقليمية في مجال مكافحة تلوث البيئة البحرية من المصادر المختلفة للتلوث، لم تتوانى الجزائر في الانضمام إلى نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث (الفرع الثاني). كما أن تشابه المشاكل البيئية في الدول المغاربية، لاسيما الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية، فرض على تلك الدول إيجاد إطارا مناسباً للتعاون المشترك لمواجهة تلك المشاكل، و تجسد ذلك الإطار في الاتفاقية المغاربية للتعاون في المجال البحري (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### الجزائر دولة ساحلية في عرضة دائمة لخطر التلوث بالمحروقات

تعرضت السواحل الجزائرية للعديد من حوادث التلوث بالمحروقات<sup>(2)</sup>، حيث أظهرت الإحصائيات المقدمة من طرف السلطات المختصة، أن نسبة و عدد الحوادث الواقعة على مستوى المياه الإقليمية للجزائر في تزايد مستمر، إذ بلغ عددها أربعة (04) حوادث في الفترة الزمنية الممتدة من سنة 1986 إلى سنة 1990، و صعد هذا العدد إلى ثمانية (08) حوادث في الفترة الزمنية الممتدة من سنة 1995 إلى سنة 1998، و سبعة (07) حوادث خلال عامي 2002 و 2003، و هي أرقام صادمة دفعت السلطات المختصة في الدولة الجزائرية إلى دق ناقوس الخطر، و الدعوة لمراجعة تدابير حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن و النصوص العقابية التي لم تظهر نجاعتها، علما أن جل هذه الحوادث ناجمة عن أخطاء بشرية غير متعمدة، أو نتيجة إهمال، أو لعدم الامتثال للمعايير الدولية للسلامة البحرية و تلك المتعلقة بالوقاية من التلوث، أمام تزايد نشاطات السوق الدولي للنقل البحري على وجه العموم<sup>(3)</sup>. و لعل من أبرز الأمثلة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات التي لحقت بالسواحل الجزائرية، نذكر على سبيل المثال حادث ناقلة النفط الأوروغويانية « JUAN A. LAVALLEJA »، الذي وقع بتاريخ 29 ديسمبر سنة 1980، الأمر الذي أفضى إلى تسرب كمية كبيرة من النفط، قدرت بحوالي 40.000 طن<sup>(4)</sup>.

## الفرع الثاني

### الجزائر طرف فاعل في نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث

سلطنا الضوء فيما تقدم من أطوار دراستنا على الأهمية الكبيرة التي يمثلها البحر الأبيض المتوسط بالنسبة للدول المطلة عليه، و من بينها الجزائر، و أن حوادث التلوث البحري بالمحروقات التي وقعت على مستواه، علاوة عن النفايات الصناعية و مخلفات الصرف الصحي للمدن الساحلية، باتت تهدد بيئته البحرية بشكل خطير، خصوصا و أنه من البحار شبه المغلقة. فلذلك أبرمت هذه الدول، في مدينة "برشلونة"، الاتفاقية الإطار المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث بتاريخ 16 فيفري سنة 1976، التي رسمت الجزائر الانضمام إليها بمقتضى المرسوم رقم 80-14، المؤرخ في 26 جانفي سنة

1- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 410-411.

2- المرجع ذاته، ص 311-312.

3- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 630-631.

4- Rémi MOREAU, « Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures », in : Revue Assurances et Gestion des Risques, Volume 76/1, France, Avril 2008, p. 131.

1980<sup>(1)</sup>. كما أشرنا إلى أنه تشتمل الاتفاقية الراهنة المعدلة بتاريخ 10 جوان سنة 1995، على مجموعة من البروتوكولات الإضافية، يبلغ عددها ستة (06) بروتوكولات، تعالج مختلف مصادر التلوث التي من شأنها الإضرار ببيئة البحر الأبيض المتوسط، بما في ذلك التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات. وتشكل كل من هذه الاتفاقية و البروتوكولات الملحق بها و خطة العمل الخاصة بحوض المتوسط التي تطرقنا إليها سابقا، ما يطلق عليه بـ "نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث"، الذي تعد الجزائر طرفا فاعلا فيه<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث

#### تشابه المشاكل البيئية في الدول المغاربية يستدعي إيجاد إطارا مناسباً للتعاون المشترك لمواجهة تلك المشاكل

بالنظر إلى التشابه الكبير للمشاكل البيئية في الدول المغاربية، لاسيما المشاكل المتعلقة بتلوث البيئة البحرية<sup>(3)</sup>، فإن ذلك يضع على عاتق هذه الدول واجب التنسيق فيما بينها و إرساء آلية تعاون مشتركة لمجابهة تلك المشاكل و الحد من تبعاتها الوخيمة على الأوساط البحرية للدول المغاربية<sup>(4)</sup>. و تحقيقا لهذه الغاية، تم إعداد أحكام الاتفاقية المتعلقة بالتعاون في المجال البحري بين دول الاتحاد المغاربي، الموقعة في مدينة "رأس لانوف" بالجمهورية العربية الليبية بتاريخ 10 مارس سنة 1991، و صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 91-379، المؤرخ في 12 أكتوبر سنة 1991<sup>(5)</sup>. و يجد التعاون المشترك للدول المغاربية في مجال مكافحة التلوث البحري أساسه في ظل هذه الاتفاقية، من خلال المادة الثالثة منها، إذ تعتبر حماية الوسط البحري على وجه الخصوص، من ضمن الأهداف الأساسية للاتفاقية الراهنة. فمن هذا المنظور تلتزم دول الاتحاد بالتنسيق بين تشريعاتها و وسائلها للتدخل و التصدي للتلوث البحري، حيث كان من المتوقع لهذا الغرض إنشاء هيئة مغاربية مكلفة بالتنسيق بين الدول المغاربية في مجال مكافحة التلوث البحري، و ذلك بهدف توظيف الإمكانيات المتاحة في كل دولة، و من جهة أخرى لضمان تدخل سريع و فعال في إطار المخططات الإستراتيجية الجهوية لمجابهة التلوث، غير أن تجميد نشاط مؤسسات الاتحاد سنة 1993 حال دون ذلك، لتتلاشى كل الجهود التي بذلت و النتائج التي تحققت<sup>(6)</sup>.

### المطلب الثالث

#### التشريع الوطني يمثل دعامة أساسية للتشريع الدولي في سبيل الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

بدأت مكافحة التلوث البحري باستخدام الأداة التشريعية في معظم الدول، منذ منتصف القرن العشرين<sup>(7)</sup>. فإذا كانت البيئة البحرية هي "تراث مشترك للإنسانية" جمعاء، فقد لا تكفي الجهود الدولية المشتركة، المبذولة لحماية ذلك التراث من التلوث عامة و التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

1- ج.ر.ج.ج، العدد 05، الصادر بتاريخ 29 جانفي سنة 1980.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 106-114.

3- المرجع ذاته، ص 101.

4- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 378-379.

5- ج.ر.ج.ج، العدد 51، الصادر بتاريخ 23 أكتوبر سنة 1991.

6- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 103.

7- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 406.

بصفة خاصة. فالاتفاقيات الدولية العالمية و الإقليمية التي عرضناها فيما تقدم من أطوار دراستنا، تحتاج إلى مساندة التشريعات و الأنظمة الداخلية في كل دولة على حدة، و هي مساعدة تتحقق: من ناحية أولى، عن طريق تقبل الأنظمة و القوانين الوطنية للأحكام و القواعد المنبثقة من تلك الصكوك و المواثيق الدولية، و إدماجها في النظام القانوني الداخلي. و من ناحية ثانية، عن طريق المبادرة بوضع قواعد قانونية جديدة، بهدف سد الثغرات التي يمكن أن تشوب أحكام تلك الصكوك الدولية، و هي ثغرات إن جاءت بصورة عفوية، لعدم إمكان إحاطة أي صك دولي، مهما بلغ واضعوه في درجة الحرص و الدقة الفنية بجميع جوانب المسائل البيئية المطروحة، فإنها أحيانا قد تكون ثغرات مقصودة، فرضتها الطبيعة الذاتية للقضايا المتعلقة بالبيئة و الخصوصية التي تتسم بها هذه الأخيرة. و من ناحية ثالثة، عن طريق وضع الترتيبات و اللوائح التنفيذية لما تم التوصل إليه في الاتفاقيات الدولية، و قد يكون هذا ضروريا من أجل إمكان تنفيذ الدولة لالتزاماتها الاتفاقية، حيث لا يسوغ لها بهذه الطريقة، فيما بعد، أن تحتج بالنقص الموجود في قوانينها الداخلية للتوصل من تلك الالتزامات<sup>(1)</sup>.

نعرض في هذا العنصر بإيجاز جهود المشرع الجزائري للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات (الفرع الأول)، ثم نتطرق عقب ذلك إلى بعض التشريعات الوطنية الخاصة بحماية البيئة البحرية من هذا النوع من أنواع التلوث (الفرع الثاني)، مع تسليط الضوء في الأخير على القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، كنموذج رائد في هذا المجال (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### جهود المشرع الجزائري للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

تعتبر مسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث، من بين المصالح الأكثر أهمية للدولة الساحلية، لما لها من علاقة وطيدة بالنظام العام أولا، و ثانيا، لما تلعبه الموارد البحرية من أدوار هامة على الصعيد التنموي لهذه الدولة، حيث يكون المساس بها مساسا بهذه المصالح الحيوية، و من ثم، فإن معظم الدول في العالم تكفل حماية بيئتها البحرية بموجب تشريعاتها الوطنية، التي في العادة ما تكون صارمة في عقوباتها الموقعة جراء مخالفة أحكام تلك التشريعات<sup>(2)</sup>. و تطل الجزائر على منطقة البحر الأبيض المتوسط بشريط ساحلي طويل، يمتد على مسافة تقدر بحوالي 1200 كلم، فضلا عن أنها من البلدان المنتجة للنفط<sup>(3)</sup>، الأمر الذي يجعل سواحلها معرضة دائما لمخاطر التلوث<sup>(4)</sup>. و بهدف توفير الحماية القانونية الضرورية لهذا الشريط الساحلي من مخاطر التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، سنّ المشرع جملة من القوانين لتحقيق هذه الغاية<sup>(5)</sup>، حيث جاءت تلك القوانين متضمنة تدابير الوقاية من هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، و تدابير مكافحة الميدانية للتلوث في الحالات الطارئة، ناهيك عن التدابير العقابية التي يهدف من خلالها المشرع إلى ردع منتهكي قواعد منع التلوث البحري بالمحروقات.

### أولا- عن تدابير الوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المعتمدة من طرف المشرع الجزائري:

يمكن تقسيم التدابير الوقائية المعتمدة من طرف المشرع الجزائري في هذه المسألة، كما يلي:

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 179-180.

2- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 628.

3- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 3-4.

4- زهور زيتوني، مرجع سابق، ص 7.

5- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 393-431.

#### أ- التدابير الوقائية المنصوص عليها في القانون البحري:

صحيح أن الأمر رقم 76-80، المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان سنة 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري<sup>(1)</sup>، لم يعالج مباشرة مسألة الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، إلا أنه أدرج المحروقات ضمن المواد الملوثة الكثيرة التي تسبب تلوث البيئة البحرية، بنصه على أنه يمنع أي صب أو غمر أو حرق في الوسط البحري، للمواد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية و بالموارد البيولوجية، و عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و الصيد البحري، و إفساد ماء البحر من حيث الاستعمال، و التقليل من القيمة الترفيهية للبحر<sup>(2)</sup>. كما أوجب نفس القانون على كل سفينة أن تقوم بتفريغ المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لتلقي الفضلات أو الحثالات « **Les résidus** »، و بصورة عامة المواد الملوثة<sup>(3)</sup>، و هنا نتساءل عن حالة الموانئ الجزائرية، هل هي فعلا مجهزة بمثل هذه المرافق، المفروضة لأول مرة، كما رأيناها فيما تقدم من أطوار دراستنا، في ظل الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث بالمحروقات لسنة 1954، ثم في ظل الملحق الأول من الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973؟

بيد أنه أجاز هذا القانون للسفن طرح المواد الملوثة في الوسط البحري في الظروف الخاصة، و على وجه الخصوص بغرض تحقيق الأهداف التالية: تأمين حماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى؛ تجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة؛ إنقاذ الحياة البشرية في البحر، و مع ذلك، يقتضي الأمر إدراج الدواعي المسببة لطرح المواد الملوثة ضمن دفتر السفينة، مع بيان حوادث الملاحة البحرية<sup>(4)</sup>. كما أخضع القانون البحري كل إسالة « **Déversement** » لمواد ملوثة في البحر لرخصة مسبقة، تمنح طبقا للتشريع و التنظيم المعمول بهما<sup>(5)</sup>، مؤكدا على معاقبة كل من يخالف هذه القواعد، و ذلك وفقا لأحكام هذا القانون و التشريع المعمول به<sup>(6)</sup>.

#### ب- التدابير الوقائية المنصوص عليها في التشريع المنظم لحماية البيئة:

أسفر التقدم العلمي في مجال التصنيع، عن ظهور آثار وخيمة على الحياة الطبيعية و الإطار المعيشي للكائنات الموجودة في ظلها، أحدثت كوارث إيكولوجية ترتبت عنها العديد من الاختلالات للناظم البيئي، مما ولد وعيا بهذه الظاهرة المستفحلة لدى حكومات الدول في العالم، و من بينها الجزائر التي سارعت إلى تبني الفكرة الداعمة لحماية البيئة بمختلف عناصرها من تربة و ماء و هواء<sup>(7)</sup>، بإقرارها للقانون رقم 83-03، المؤرخ في 5 فيفري سنة 1983، المتعلق بحماية البيئة<sup>(8)</sup>.

تضمن القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة ستة أبواب، خصص أحكام الفصل الثالث من الباب الثالث لحماية البحر بمجموع سبعة مواد، علاوة عن إحالته إلى عدة نصوص تطبيقية صدرت بعد ذلك في شكل مراسيم تنفيذية. و جدير بالملاحظة أنه أعادت المادة 48 من هذا القانون، ذات القاعدة

1- ج.ر.ج، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان سنة 1998.

2- المادة 210 من القانون البحري الجزائري.

3- المادة 213 من نفس القانون.

4- المادة 214 من نفس القانون.

5- المادة 215 من نفس القانون.

6- المادة 216 من نفس القانون.

7- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 52.

8- القانون رقم 83-03، المؤرخ في 5 فيفري سنة 1983، المتعلق بحماية البيئة، ج.ر.ج، العدد 6، الصادر بتاريخ 8 فيفري سنة 1983.

الواردة في المادة 210 من القانون البحري، حين منعت أن تصب و تغمر و تحرق في البحر مختلف المواد التي من شأنها الإضرار بالصحة العمومية و بالموارد البيولوجية، و عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة و الصيد البحري، و إفساد ماء البحر من حيث الاستعمال، و في الأخير التقليل من القيمة الترفيهية للبحر. بمقابل ذلك، أجاز القانون الراهن للوزير المكلف بالبيئة، بعد قيام هذا الأخير بتحري عمومي، أن يقترح أنظمة و يرخص بالصب و الغمر أو الحرق في البحر، وفقا لشروط تجعل عمليات الصب أو الغمر أو الحرق غير مؤذية و خالية من الأضرار<sup>(1)</sup>. و للوقاية من التلوث في الحالات الطارئة، نص القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة، على أنه في حالة وقوع عطب أو حادث طرأ في البحر الإقليمي، و يكون مصدره سفينة أو طائرة أو ناقلة أو قاعدة عائمة، تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات قد تشكل خطرا كبيرا و لا مفر منه، من شأنه إلحاق الضرر بالساحل و بالمنافع المرتبطة به، يمكن أمر صاحب السفينة أو الطائرة أو الناقلة أو القاعدة العائمة، باتخاذ كل الإجراءات الضرورية لوضع حد لهذا الخطر. و إذا ظل هذا الإيعاز بلا جدوى، أو لم يسفر عن النتائج المنتظرة في الأجل المحدد، يمكن للدولة أن تأمر بصورة تلقائية في حالة الاستعجال، بتنفيذ الإجراءات اللازمة على نفقة صاحب الآليات المذكورة أعلاه أو يتم تحصيل مبلغ التكلفة منه<sup>(2)</sup>.

إدراكا منه للدور المحوري الذي يلعبه مبدأ الإعلام في مجال الوقاية من وقوع الكوارث البيئية، أوجب المشرع من خلال أحكام هذا القانون على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، تكون عابرة بالقرب من المياه الإقليمية الجزائرية أو داخلها، الإعلان عن كل حدث ملاحي يقع في مركبه، ومن شأنه أن يهدد بالتلوث أو يتسبب في إفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية<sup>(3)</sup>.

يذكر أنه صدر عقب إقرار القانون الراهن، مرسوما يلزم ربان السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة، سامة أو ملوثة، بالإبلاغ عن وقوع أي حادثة في البحر<sup>(4)</sup>. و نظرا للواقع البيئي الخطير الذي أصبحت تعيشه الجزائر، تدخل المشرع لتعديل أحكام القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة، بإصداره للقانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة<sup>(5)</sup>، الذي خصص الفرع الثاني من الفصل الثالث من الباب الثالث منه لحماية البحر. و يعتبر هذا القانون مثل سابقه "قانون إطار"، مبني على فكرة حق الجميع في بيئة سليمة و محيط نظيف و صحي، فجاء مكرسا لمبادئ أساسية تقوم عليها حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، القائمة خاصة على مبدأ الحيطة في التعامل مع الموارد الطبيعية، من خلال تحسين شروط المعيشة و الوقاية من كل أشكال و صور التلوث و الأضرار التي يمكن أن تلحق بالبيئة. غير أنه فيما يخص حماية البحر، يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يأت بأشياء جديدة بالمقارنة مع القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة، مكتفيا بإعادة نقل الأحكام المقررة في إطار هذا الأخير<sup>(6)</sup>، دون إضافة تدابير مهمة فيما يخص الوقاية من مخاطر التلوث البحري، باستثناء

1- المادة 49 من القانون رقم 83-03، المؤرخ في 5 فيفري سنة 1983، المتعلق بحماية البيئة.

2- المادة 53 من نفس القانون.

3- المادة 54 من نفس القانون.

4- المرسوم رقم 83-580، المؤرخ في 22 أكتوبر سنة 1983، المتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة، سامة أو ملوثة بالإبلاغ عن وقوع أي حادثة في البحر، ج.ر.ج، العدد 44، الصادر بتاريخ 25 أكتوبر سنة 1983. و لقد صدر مرسوما آخر عقب إقرار المشرع للقانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، يتمثل في المرسوم التنفيذي رقم 08-327، المؤرخ في 21 أكتوبر سنة 2008، المتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة، سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ج، العدد 61، الصادر بتاريخ 2 نوفمبر سنة 2008.

5- القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج، العدد 43، الصادر بتاريخ 20 جويلية سنة 2003.

6- المواد من 48 إلى 54 من القانون رقم 83-03، المؤرخ في 5 فيفري سنة 1983، المتعلق بحماية البيئة، و المواد من 52 إلى 58 من القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.



سريان قواعد القانون الجديد على المياه الخاضعة للقضاء الجزائري<sup>(1)</sup>، في إشارة من المشرع إلى حماية المناطق البحرية الأخرى الواقعة فيما وراء البحر الإقليمي<sup>(2)</sup>، على عكس القانون السابق الذي حدد مجال تطبيق قواعده في حدود البحر الإقليمي للدولة الجزائرية<sup>(3)</sup>.

### ج- التدابير الوقائية المنصوص عليها في التشريع المنظم للموانئ:

يعتبر الميناء أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، لذلك فإن التشريع على الصعيدين الدولي و المحلي يولي أهمية كبيرة لهذا المكسب الاستراتيجي الهام<sup>(4)</sup>. فكلما كان تطور الميناء متواكبا مع المواصفات العالمية في هذا المجال، وكلما كانت خدماته تنافسية من حيث الجودة و السعر و زمن أدائها، كلما زاد الإقبال على الميناء، خاصة من طرف السفن العملاقة، الأمر الذي يزيد بلا شك من نصيب الميناء في حجم التجارة الدولية المنقولة بطريق البحر<sup>(5)</sup>. و تحوز الجزائر على العديد من الموانئ التجارية، خاصة الموانئ البترولية التي تعد عماد الاقتصاد الوطني و أساسه، باعتبارها نقطة عبور بالنسبة للمحروقات المستخرجة من باطن الصحراء الجزائرية، و الموجهة صوب الدول المستهلكة لهذا المصدر الحيوي للطاقة بواسطة ناقلات النفط<sup>(6)</sup>.

حرص المشرع الجزائري على حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث على مستوى الموانئ الوطنية، حيث عمد إلى إقرار جملة من القواعد القانونية المدرجة ضمن مجموعة من القوانين المنظمة للموانئ، منها مثلا القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية الصادر سنة 1999<sup>(7)</sup>، إذ خولت بموجبه لهذه السلطة صلاحيات هامة و واسعة في جميع ميادين التسيير و الاستغلال المينائي، و قد أوكلت إلى هذه الأخيرة، من بين مهمات رئيسية أخرى، مهمة السهر على الامتثال للقواعد العامة و الخاصة المنظمة لمساحات الماء و المنشآت المينائية، و تلك المتعلقة بأمن الملاحة، و طرق المرور، و النظافة، و الوقاية من الحرائق و التلوث، و لها كذلك صلاحيات إعداد مخططات الاستعجال و التدخل في حالات الطوارئ، خاصة لمكافحة التلوث على مستوى الميناء<sup>(8)</sup>.

علاوة عن هذا القانون، أصدر المشرع الجزائري سنة 2002، القانون المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها<sup>(9)</sup>، الذي جاء بقواعد جد مفصلة تخص الجانب الأمني لاستغلال الموانئ و شروط دخول السفن إليها و الخروج منها، و الوقاية من الكوارث و مكافحتها، ناهيك عن شروط نقل المواد الخطرة في الموانئ، إلى غير ذلك من القواعد التي ينبغي الانصياع لها و مراعاتها، و هي أحكام ترمي في جملتها إلى الحد من تلوث المياه الخاضعة للقضاء الوطني<sup>(10)</sup>.

1- المادة 57 من القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 55-58.

3- المادة 53 من القانون رقم 83-03، المؤرخ في 5 فيفري سنة 1983، المتعلق بحماية البيئة.

4- Kamel HADDOUM, « Le développement des ports face aux exigences des Conventions internationales sur la sécurité de la navigation maritime : L'exemple de la Marpol », in : Revue de Droit des Transports et des Activités Portuaires, Volume VIII, N°= 02, 2021, pp. 100-138.

5- سامية مخلوف، مرجع سابق، ص 82.

6- نصر الدين هونوني، مرجع سابق، ص 410-411.

7- المرسوم التنفيذي رقم 99-199، المؤرخ في 18 أوت سنة 1999، المحدد للقانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج.ر.ج.ج، العدد 57، الصادر بتاريخ 22 أوت سنة 1999.

8- المادة 6 من نفس المرسوم.

9- المرسوم التنفيذي رقم 02-01، المؤرخ في 6 جانفي سنة 2002، المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، ج.ر.ج.ج، العدد 01، الصادر بتاريخ 6 جانفي سنة 2002.

10- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 633-634.

## ثانيا- عن تدابير مكافحة الميدانية للتلوث البحري بالمحروقات في الحالات الطارئة المعتمدة من طرف المشرع الجزائري:

في إطار التدخل المباشر و السريع من أجل المجابهة و التصدي للتلوث البحري الطارئ، عمدت السلطات المختصة في الجزائر إلى إعداد مخططات لتحقيق هذه الغاية<sup>(1)</sup>، يتصدرها "مخطط تل البحر Le Plan TELBAHR"<sup>(2)</sup>. فمن أهم التدابير المقررة من طرف الدولة الجزائرية لحماية البيئة البحرية من التلوث الطارئ، نجد إقرارها لهذا المخطط سنة 1994<sup>(3)</sup>، و هو عبارة عن مخطط وطني، مرفق بمخططات جهوية و ولائية<sup>(4)</sup>، تهدف جميعها إلى تنفيذ و تطوير منظومة صارمة من القوانين و الأنظمة في مجال التدخل الاستعجالي للتصدي للحوادث، سواء كانت حوادث بحرية أو برية أو جوية، تتسبب في إفراغ كثيف في البحر للمحروقات أو غيرها من المنتجات و المواد الملوثة، التي من شأنها أن تشكل خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحله و بالمصالح المرتبطة به<sup>(5)</sup>. كما يهدف هذا المخطط إلى تنظيم مكافحة فعالة للتلوث البحري في الحالات الطارئة، تستند إلى التنسيق بين السلطات المدنية و العسكرية و الهيئات الوطنية المعنية، التي يمكنها المشاركة في التصدي لهذه المخاطر بالوسائل التي تملكها في حالة التدخل الاستعجالي، و الاضطلاع باسم الدولة بتكوين إطار تشاور و متابعة و مراقبة و تحديد المسؤوليات في هذا المجال<sup>(6)</sup>. و تخضع كافة المياه الخاضعة للقضاء الوطني للتدابير المقررة في ضوء هذا المخطط الاستعجالي، الذي يمكن تنفيذه كذلك على مستوى المياه الدولية، في الحالة التي يكون فيها خطر التلوث من شأنه تهديد الإقليم البحري الوطني<sup>(7)</sup>.

تمكينا لمخطط تل البحر من التنفيذ بكافة الوسائل و الإمكانيات المتاحة، قام المشرع الجزائري بتعزيز منظومته التشريعية، فأصدر المرسوم الرئاسي رقم 95-290، المؤرخ في 30 سبتمبر سنة 1995، المتضمن إنشاء مركز وطني و مراكز جهوية لعمليات الحراسة و الإنقاذ في البحر<sup>(8)</sup>، ثم أعقبه بإصدار القرار الوزاري المؤرخ في 10 أكتوبر سنة 1998، المتضمن تحديد المبادئ العامة التي تحكم إعداد مخطط تل البحر، ثم القرار الوزاري المؤرخ في 6 فيفري سنة 2002، المتعلق بحماية و تقييم الساحل، و هو القانون الذي ساعد "لجنة تل البحر الوطنية" على إعداد التقرير الوطني لحالة و مستقبل البيئة و مخطط تهيئة الساحل<sup>(9)</sup>.

زيادة عن التدابير الوقائية المستعرضة سابقا، فقد أقر المشرع الجزائري قوانين أخرى من شأنها حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات بصفة خاصة و التلوث الناجم عن السفن على وجه العموم<sup>(10)</sup>، نذكر منها مثلا المرسوم التنفيذي رقم 02-149، المؤرخ في 9 ماي سنة 2002،

1- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 412.

2- المرسوم التنفيذي رقم 94-279، المؤرخ في 17 سبتمبر سنة 1994، المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات إستعجالية لذلك، ج.ر.ج، العدد 59، الصادر بتاريخ 21 سبتمبر سنة 1994.

3- نصر الدين هنوني، مرجع سابق، ص 631-632.

4- المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 94-279، المؤرخ في 17 سبتمبر سنة 1994، المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات إستعجالية لذلك.

5- المادة 1 من نفس المرسوم.

6- المادة 3 من نفس المرسوم.

7- المادة 4 من نفس المرسوم.

8- ج.ر.ج، العدد 57، الصادر بتاريخ 4 أكتوبر سنة 1995.

9- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 632.

10- M'Hamed MOUFFOK, « Le dispositif national de prévention contre la pollution par les navires », in : Problèmes récurrents du droit maritime algérien, Journée d'Etude, Faculté de Droit, Université d'Oran, Samedi 22 avril 2006, pp. 87-92.

المحدد لقواعد تفتيش السفن<sup>(1)</sup>، فضلا عن المرسوم التنفيذي رقم 02-02، المؤرخ في 6 جانفي سنة 2002، المحدد للقواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها<sup>(2)</sup>.

### ثالثا - عن التدابير العقابية المعتمدة من طرف المشرع الجزائري لردع منتهكي قواعد منع التلوث البحري بالمحروقات:

يلعب القانون الجنائي دورا جوهريا في مواجهة الاعتداء على البيئة البحرية، و ذلك في إطار وظيفته التشريعية البالغة الأهمية في الدفاع عن أمن و سلامة المجتمع و صيانة مصالحه و قيمه الأساسية، لما يفرضه من جزاءات رادعة في حالة خرق أحكامه، و التي عادة ما يكون لها تأثير فعال إزاء مرتكبي جرائم تلوث البيئة البحرية<sup>(3)</sup>.

يذكر أن العقوبات المقررة في معظم التشريعات الوطنية لمجابهة المخالفات و الجرائم البيئية، هي العقوبات المالية و السالبة للحرية، وفقا لحدودهما الدنيا و القصوى المناسبة لدرجة الإخلال أو الضرر الذي لحق بالبيئة، بوصفهما نوعين أساسيين من العقوبات الجزائية القابلة للتوقيع على الشخص القانوني المسؤول عن تلك المخالفات و الجرائم، فضلا عن تشديد تلك العقوبات عن طريق مضاعفتها في حالة ثبوت ظرف العود إلى الجريمة. كما يلاحظ في هذه المسألة، أن توقيع هذه العقوبات المالية أو السالبة للحرية، إنما يكون من خلال حكم قضائي يصدر عن السلطة القضائية المختصة، تلك التي تتمتع في مجال توقيعها بسلطة تقديرية، تتمثل من ناحية في تحديد كم و كيف العقوبة المقضي بها فيما بين الحدين الأدنى و الأقصى المقررين نظاما (قانونا) لها، و أعمال سلطتها في مجال الاختيار بين العقوبتين، بتوقيع إحداها دون الأخرى من ناحية أخرى<sup>(4)</sup>. و يشار إلى أنه أقر المشرع الجزائري جملة من الجزاءات ضد منتهكي قواعد منع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، لاسيما ضمن أحكام القانون البحري و أحكام القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الذي ألغي بموجبه القانون رقم 83-03 المتعلق بحماية البيئة<sup>(5)</sup>.

### أ - العقوبات المقررة في ضوء القانون البحري ضد منتهكي قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات:

وفقا للمادة 495 من القانون البحري، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2)، و بغرامة مالية من 600.000 دج إلى 3.000.000 دج، أو بإحدى العقوبتين، كل ريان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل حمولة من المحروقات، أو مواد خطيرة أخرى، تدخل المياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ و وقت دخولها، و موقعها و الطريق المتبع و سرعتها، و كذا طبيعة و أهمية الحمولة. كما أنه في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة، يعاقب ريان السفينة بالسجن من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات، و بغرامة مالية من 3.000.000 دج إلى 6.000.000 دج، أو بإحدى العقوبتين، مؤكدة أنه تطبق نفس العقوبة على كل شريك ساهم أو سهل العمليات المذكورة في هذه المادة.

1- ج.ر.ج.ج، العدد 33، الصادر بتاريخ 12 ماي سنة 2002.

2- ج.ر.ج.ج، العدد 01، الصادر بتاريخ 6 جانفي سنة 2002.

3- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 319.

4- أنظر في هذا الصدد كل من: منير الفتني، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر

1، 2013-2014، ص 138-157.

- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 105.

5- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 629-630.

**ب- العقوبات المقررة في ضوء القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ضد منتهكي قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات:**

بمقتضى نص المادة 90 من القانون رقم 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2)، و بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج)، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ريان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آلات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة، في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52 و 53 من هذا القانون، و في حالة العود تضاعف العقوبة. و لقد فرضت المادة 91 من نفس القانون على الأشخاص المذكورين في المادة 90 المشار إليها أعلاه، القيام بتبليغ متصرفي الشؤون البحرية بعمليات الغمر أو الصب أو الترميد في أقرب الآجال، و ذلك تحت طائلة غرامة من خمسين ألف دينار (50.000 دج) إلى مائتي ألف دينار (200.000 دج)، مشيرة إلى أنه ينبغي أن يتضمن هذا التبليغ بالتدقيق الظروف التي تمت فيها هذه العمليات. و يعاقب بالحبس من سنة واحدة (1) إلى خمس (5) سنوات، و بغرامة من مليون دينار (1.000.000 دج) إلى عشرة ملايين دينار (10.000.000 دج)، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ريان سفينة خاضع لأحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954 و تعديلاتها، الذي يرتكب مخالفة للأحكام المتعلقة بحظر صب المحروقات أو مزيجها في البحر، و في حالة العود تضاعف العقوبة<sup>(1)</sup>. أما فيما يتعلق بريان السفينة غير الخاضع لأحكام الاتفاقية المشار إليها أعلاه، فيعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2)، و بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج)، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، في الحالة التي يرتكب فيها مخالفة لأحكام المادة 93 من هذا القانون، و في حالة العود تضاعف العقوبة.

يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج)، كل ريان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين و الأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، و نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، و تطبق نفس العقوبة على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر غير الريان، تسبب في تدفق مواد في الظروف المنصوص عليها أعلاه. بالمقابل، لا يعاقب بمقتضى هذه المادة، عن التدفق الذي بررته التدابير المتخذة لتفادي خطر جسيم و عاجل يهدد أمن السفن أو حياة البشر أو البيئة<sup>(2)</sup>.

وفقا للمادة 98 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار (100.000 دج) إلى مليون دينار (1.000.000 دج)، كل من خالف أحكام المادة 57 من هذا القانون، و التي تلزم ريان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة، و تعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، بالإبلاغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبه، و من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية. و بغض النظر عن المتابعات القضائية، في حالة إلحاق الضرر بشخص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت، يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات، و بغرامة من مليوني دينار (2.000.000 دج) إلى عشرة ملايين

1- المادة 93 من القانون رقم 10-03، المؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2- المادة 97 من نفس القانون.

دينار (10.000.000 دج)، كل من خالف أحكام المادة 57 المشار إليها أعلاه، و نجم عن ذلك صب محروقات أو مزيج من المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري<sup>(1)</sup>، و يمكن للمحكمة كذلك أن تفرض على المحكوم عليه إصلاح الوسط المائي المصاب بالتلوث<sup>(2)</sup>. و يتم الحكم في كافة هذه المخالفات من طرف المحكمة المختصة بمكان وقوع المخالفة، و يكون الاختصاص زيادة على ذلك: إما للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها، إذا تعلق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية، و إما للمحكمة التي توجد المركبة في إقليمها، إذا كانت هذه المركبة أجنبية أو غير مسجلة<sup>(3)</sup>.

نسلط الضوء في نهاية المطاف على نقطة بالغة في الأهمية، يتعين على المشرع الجزائري أن يعيد النظر فيها و يستدركها، إذ نلاحظ أنه بالرغم من أن الجزائر تعتبر طرفا في الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973<sup>(4)</sup>، إلا أن المشرع لا يزال يشير في المادة 93 من القانون رقم 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، إلى أن العقوبات المفروضة على السفن في حالة صبها للمحروقات أو مزيج المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، هي نتيجة لمخالفة أحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954 و تعديلاتها، الملغاة منذ دخول الاتفاقية المشار إليها أعلاه حيز التنفيذ بتاريخ 2 أكتوبر سنة 1983<sup>(5)</sup>.

## الفرع الثاني

### حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في بعض التشريعات الوطنية

ركزت معظم الدول في العالم على تشريعاتها الداخلية، كوسيلة رادعة تحمي من خلالها سواحلها من مخاطر التلوث الناجم عن السفن على العموم، و التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات بصفة خاصة<sup>(6)</sup>. و من الأمثلة التي نسوقها عن القوانين المقررة من طرف الدول في هذا المجال:

أولا- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع الفرنسي:

بالنظر إلى التبعات الاقتصادية و البيئية الوخيمة لحوادث التلوث البحري بالمحروقات التي تعرضت لها السواحل الفرنسية عبر السنوات<sup>(7)</sup>، و لعل أبرزها حادث ناقلة النفط « Torrey-Canyon » سنة 1967، و حادث ناقلة النفط « Olympic-Bravery » سنة 1976، و حادث ناقلة النفط « Boehlen » الذي وقع كذلك في سنة 1976، و حادث ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » سنة 1978، و حادث ناقلة النفط « GINO » سنة 1979، و حادث ناقلة النفط « TANIO » سنة 1980، و حادث ناقلة النفط « Erika » سنة 1999<sup>(8)</sup>، سارع المشرع الفرنسي إلى إقرار جملة من

1- المادة 99 من القانون رقم 10-03، المؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2- المادة 100/3 من نفس القانون.

3- المادة 89 من نفس القانون.

4- المرسوم الرئاسي رقم 88-108، المؤرخ في 31 ماي سنة 1988، المتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج.ر.ج، العدد 22، الصادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

5- المادة 9/1 من الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973.

6- لخضر زازة، مرجع سابق، ص 628.

7- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 99-141.

8- Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 62-63.

القوانين لمجابهة هذه الظاهرة المستفحلة و الحد من عواقبها المدمرة<sup>(1)</sup>، و من أهم تلك القوانين نذكر ما يلي: القانون رقم 76-599، المؤرخ في 7 جويلية سنة 1976، المتعلق بالوقاية و قمع التلوث البحري الناجم عن عمليات الإغراق المرتكبة من طرف السفن و الطائرات، و مكافحة التلوث البحري الطارئ؛ القانون رقم 83-581، المؤرخ في 5 جويلية سنة 1983، المتعلق بحماية الحياة البشرية في البحر، ظروف العيش على متن السفن و الوقاية من التلوث؛ القانون رقم 83-583، المؤرخ في 5 جويلية سنة 1983، المتعلق بقمع التلوث الناجم عن السفن؛ القانون رقم 94-589، المؤرخ في 15 جويلية سنة 1994، المتعلق بطرق ممارسة الدولة لسلطاتها الرقابية في البحر؛ القانون التأديبي و الجزائي للملاحة التجارية؛ القانون رقم 2001-380، المؤرخ في 3 ماي سنة 2001، المتعلق بقمع تصريف الملوثات من طرف السفن؛ القانون رقم 2003-346، المؤرخ في 15 أفريل سنة 2003، المتضمن إنشاء منطقة للحماية الإيكولوجية في عرض سواحل إقليم الجمهورية؛ قانون البيئة؛ القانون رقم 2008-757، المؤرخ في 1 أوت سنة 2008، المتعلق بالمسؤولية البيئية<sup>(2)</sup>.

يشار إلى أنه أقر المشرع الفرنسي بعد بضعة أشهر من وقوع حادث ناقلة النفط الليبيرية « **Amoco-Cadiz** »، مخطط « **POLMAR** » المتعلق بمكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة<sup>(3)</sup>، بموجب التعليمات الوزارية المؤرخة في 12 أكتوبر سنة 1978<sup>(4)</sup>، حيث تم تفعيل هذا المخطط عقب وقوع العديد من حوادث التلوث، أبرزها حادث ناقلة النفط « **Erika** » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999<sup>(5)</sup>. إلى جانب ذلك أحدثت الدولة الفرنسية على إثر حادث « **Amoco-Cadiz** »، مركزا يعنى بالتوثيق و البحث و التجريب في مجال التلوث الطارئ للمياه (CEDRE)<sup>(6)</sup>، لتعزيز تدابير التصدي للتلوث البحري في الحالات الطارئة<sup>(7)</sup>.

---

1- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 61-64.

2- لمزيد من المعلومات حول هذه القوانين، أنظر كل من:

- Axelle PRIOR, La pollution accidentelle par les hydrocarbures, Travail de Licence, Université de Lausanne, Le 26 mars 2001, pp. 17-21.

- Micaël LAOTBOZZI, op-cit., pp. 36-40.

- Véronique JAWORSKI, « L'état du droit pénal de l'environnement français : Entre forces et faiblesses », in : Les Cahiers de Droit, Volume 50, N°= 3-4, Canada, 2009, pp. 889-917. <http://id.erudit.org/iderudit/039344ar>

- Clotilde DEFFIGIER, « La zone de protection écologique en méditerranée, un outil efficace de lutte contre la pollution par les navires ?, commentaire de la loi n° 2003-346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des cotes du territoire de la République (2<sup>ème</sup> partie) », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, France, 2004, pp. 257-268.

- Evelyne MONTEIRO, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », in : La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement, N°= 8, 2010, pp. 1-9. <http://id.erudit.org/iderudit/045543ar>

- Jean-Loup VELUT, « Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : De l'évolution de la norme juridique à l'action en mer. L'exemple de la Méditerranée », in : L'Action de l'État en mer et la sécurité des espaces maritimes..., op-cit., pp. 40-42.

3- Vincent HERBERT, « La gestion terrestre d'une pollution d'origine maritime à l'échelle locale : Quelle intégration ? », in : La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement, N°= 8, 2010, pp. 1-16. <http://id.erudit.org/iderudit/045532ar>

4- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 47-54.

5- FIPOLE : « Rapport annuel de 2000 », Londres, 2001, p. 101.

6- « Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les Pollutions Accidentelles des Eaux ». [www.cedre.fr](http://www.cedre.fr)

7- Alida Nabobuè ASSEMBONI, op-cit., p. 374.

## ثانيا - حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع الانجليزي:

أقر المشرع الانجليزي جملة من التشريعات بهدف مواجهة ظاهرة التلوث البحري بالمحروقات، حيث يلاحظ أن الجزء الأكبر من تلك القوانين، مستنسخ من نصوص الاتفاقيات الدولية المعتمدة في هذا المجال، و التي صادقت عليها الدولة الانجليزية. و من الأمثلة عن تلك القوانين، نذكر قانون الوقاية من التلوث بالمحروقات لسنة 1971 « **Prevention of Oil Pollution Act 1971** »، فضلا عن قانون التجارة البحرية لسنة 1995 « **Merchant Shipping Act 1995** »، الذي يعتبر منذ تاريخ نفاذه، النص الأساسي للقانون البحري في الدولة، و هذا القانون لا يستهدف فقط الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، بل يتمحور حول كافة ما يتعلق بشروط الملاحة في البحر<sup>(1)</sup>.

## ثالثا - حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع المصري:

أصدرت جمهورية مصر العربية، العديد من القوانين و القرارات لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات، و لعل أبرزها ما يلي: القانون رقم 280 لسنة 1960، الخاص بالقواعد و النظم التي يعمل بها على مستوى الموانئ و المياه الإقليمية. و تنفيذا للمادة الأولى منه، صدر قرار وزير الحربية رقم 56 لسنة 1962، الذي نص في مادته الثانية على منع السفن الموجودة في الموانئ و الممرات المائية للجمهورية المصرية، من إلقاء مخلفات المحروقات و غيرها من الملوثات فيها؛ قرار رئيس الجمهورية رقم 1948 لسنة 1965، المتعلق بإنشاء اللجنة الدائمة لمنع تلوث مياه البحر بالمحروقات، التي تتبع وزارة المواصلات و النقل البحري، و تهتم اللجنة بإعداد البحوث و الدراسات اللازمة للحد من التلوث؛ القانون رقم 72 لسنة 1968، الخاص بمنع تلوث مياه البحر بالمحروقات؛ القانون رقم 102 لسنة 1983، في شأن المحميات الطبيعية؛ القانون رقم 4 لسنة 1994، المتعلق بحماية البيئة<sup>(2)</sup>.

## رابعا - حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع السعودي:

علاوة عن مشاركة المملكة العربية السعودية في العديد من المؤتمرات الدولية حول حماية البيئة البحرية من التلوث، و توقيعها لأهم الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحد من التلوث البحري، كاتفاقية الكويت لسنة 1978، و الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، نجد أنها قد أصدرت بعض الأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات على وجه الخصوص، و من أبرز تلك الأنظمة نذكر نظام الموانئ و المرافئ و المنائر البحرية، الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم م/7 المعتمد سنة 1974. و تنفيذا لذلك النظام، صدرت بمقتضى قرار وزير المواصلات سنة 1975 اللائحة التنفيذية، المشتتة على العديد من الأحكام الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، فننتها المواد من 311 إلى غاية 335 من

1- أنظر كل من:

- Axelle PRIOR, op-cit., pp. 21-24.  
- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 67-69.

2- لمزيد من المعلومات حول هذه القوانين، أنظر كل من:

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 188-193.  
- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 406-411.  
- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 63-74.  
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 263-264.

هذه الأخيرة، و هي في غالبها مستمدة من أحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954<sup>(1)</sup>. زيادة عن هذه التدابير الوقائية، حرصت الجهة المختصة بالتنظيم في المملكة العربية السعودية، على أن تضمن مشروع النظام العام للبيئة، نصا يتعلق بتجريم إلقاء أو تصريف أية ملوثات أو نفايات في المياه الإقليمية السعودية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، سواء كان ذلك من قبل السفن التي تبحر على مستوى هذه المناطق البحرية أو من جانب الهيئات التي لها منشآت تطل على المياه الإقليمية السعودية. و قد ورد فعلا النص على هذه الجريمة في المادة 14/3 من النظام العام للبيئة السعودي، إذ تكمن علّة ذلك التجريم في الحرص الشديد للمنظم السعودي على توفير الحماية الكاملة للبيئة البحرية ضد التلوث الذي يمكن أن ينجم عن إلقاء أو تصريف مختلف الملوثات من طرف السفن أو غيرها، في المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، الأمر الذي يسفر عن عواقب وخيمة على البيئة البحرية<sup>(2)</sup>.

### الفرع الثالث

#### القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 كنموذج رائد في مجال الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات

بعد قيام الولايات المتحدة الأمريكية بدور محوري في إرساء العديد من الاتفاقيات الدولية الهامة في المجال البحري، حدث تحول كبير في السياسة الأمريكية الدولية في مختلف المحاور، فتجسد ذلك التحول في علاج بعض المشكلات الدولية في إطار تشريعات وطنية<sup>(3)</sup>. و تعد مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث، أحد تلك المحاور الهامة للتحول الأمريكي، إذ من هذا المنطلق سنّ المشرع الأمريكي لتشريع شديد الصرامة تمثل في قانون التلوث بالمحروقات « Oil Pollution Act » لسنة 1990<sup>(4)</sup>.

#### أولاً- لمحة تاريخية عن القوانين المعتمدة من طرف المشرع الأمريكي للحد من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات قبل سنه لقانون سنة 1990:

كانت الولايات المتحدة الأمريكية من أسبق الدول في سن التشريعات في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، حيث يعود أول قانون أصدره الكونجرس الأمريكي بهدف الحد من ظاهرة التلوث بالمحروقات و التعويض عن أضرارها، إلى قانون الأنهار و الموانئ المعتمد سنة 1889، و الذي فرض عقوبات على مالكي السفن التي ترمي النفايات، و من بينها المحروقات، في المياه و البحار الأمريكية<sup>(5)</sup>. و عقب إقراره لهذا القانون، أصدر الكونجرس الأمريكي تشريعا آخر في 3 مارس سنة 1899، تمثل في قانون منع إلقاء الملوثات في مياه الملاحة دون إذن مسبق من جهاز سلاح المهندسين التابع للجيش الأمريكي<sup>(6)</sup>. ثم صدر بعدئذ قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1924، الذي لم يكتب له النجاح بسبب سريان أحكامه فقط على حالات التلوث العمدي و المقصود، دون بسط المسؤولية على الحالات التي يحصل فيها التلوث نتيجة للحوادث و الكوارث البحرية، و بالتالي فقد كان ملاك السفن يفلتون من المسؤولية عن تعويض الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية بسبب الحوادث، و التي تعد في حقيقة الأمر أهم و أخطر حالات التلوث

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 182-188.

2- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 102.

3- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 12-13.

4- Pierre DELFAUD, op-cit., p. 17.

5- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 17.

6- سيد فتحي الخولي، الأبعاد الاقتصادية لأمن الموارد البحرية العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، 1990، ص 135.



بالمحروقات<sup>(1)</sup>. و إلى جانب هذه القوانين، أصدر الكونجرس الأمريكي تشريعات أخرى سعياً منه وراء توفير الحماية القانونية الكافية للبيئة البحرية من التلوث بالمحروقات، و من أبرز تلك التشريعات، نذكر ما يلي:

- قانون الجرف القاري الخارجي الصادر سنة 1953<sup>(2)</sup>، و الذي تضمنت أحكامه النص على مسؤولية مالكي و مستغلي السفن، و مستغلي التسهيلات البحرية التي تنقل أو تساهم في نقل المحروقات من الجرف القاري الخارجي.

- القانون الفيدرالي للسيطرة على تلوث المياه الصادر سنة 1972<sup>(3)</sup>، و المعروف أيضاً بقانون المياه النظيفة « **The Clean Water Act** »، إذ منع هذا الأخير إلقاء المحروقات أو المواد الأخرى الخطرة في المياه الأمريكية الصالحة للملاحة البحرية أو على شواطئها أو في المنطقة المتاخمة، و فرض جزاءات مدنية و أخرى جنائية على المخالفين لأحكامه.

- قانون الموانئ ذات المياه العميقة الصادر سنة 1974<sup>(4)</sup>، و الهادف إلى تنظيم دخول ناقلات النفط الضخمة ذات الغاطس الكبير، إلى موانئ الولايات المتحدة الأمريكية، التي تقع على مسافة أبعد من ثلاثة أميال من الشواطئ الأمريكية. كما يتضمن هذا القانون، نصوصاً تحكم التلوث بالمحروقات الذي يقع في تلك الموانئ عند شحن هذه البضاعة أو تفريغها من ناقلات النفط الضخمة<sup>(5)</sup>.

ثانياً - كارثة ناقلة النفط « **Exxon-Valdez** » سنة 1989: نقطة التحول التي وضعت المشروع الأمريكي أمام ضرورة إصدار قانوناً جديداً يضمن الحماية الكافية للبيئة البحرية من التلوث بالمحروقات:

تعتبر واقعة ناقلة النفط الأمريكية « **Exxon-Valdez** »، بما خلفته من آثار مدمرة على البيئة البحرية، من أكبر حوادث التلوث بالمحروقات الواقعة على مستوى البحار الأمريكية<sup>(6)</sup>، إذ أحدثت هذه الكارثة فجيرة في الرأي العام الأمريكي، فضلاً عن أنها ألهمت حماس دعاء حماية البيئة في الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(7)</sup>. فبتاريخ 24 مارس سنة 1989، جنحت هذه السفينة على مستوى مضيق الأمير ويليام « **Prince William Sound** » بولاية ألاسكا الأمريكية<sup>(8)</sup>، الأمر الذي أفضى إلى تسرب ما يزيد عن 38500 طن من النفط الخام في المحيط<sup>(9)</sup>، و تلوث أكثر من 1000 ميلاً بحرياً من ساحل ألاسكا، و هلاك حوالي 26000 طائراً بحرياً، علاوة عن العديد من الأضرار البيئية و الاقتصادية التي لحقت بالمنطقة المحيطة بالكارثة، و التي تعتبر من أغنى مناطق أمريكا الشمالية من حيث الثروة

1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 17.

2- « **The Outer Continental Shelf Lands Act** ».

3- « **The Federal Water Pollution Control Act** ».

4- « **The Deep Water Port Act** ».

5- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 22-37.

6- Robert ANDURAND, « Pétrole et marées noires : De l'après-guerre à nos jours », in : Revue Risques Technologiques, N°= 114, France, Novembre-décembre 2010, p. 18.

7- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 11-12.

8- Marjorie ALLAIRE-VERVILLE, « État des connaissances sur l'impact des accidents pétroliers et des méthodes d'intervention utilisées pour les systèmes côtiers nordiques », Étude réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique globale sur les hydrocarbures, Institut des Sciences de la mer de Rimouski, Université du Québec à Rimouski, Juillet 2015, pp. 32 et s. [www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GENV24.pdf](http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GENV24.pdf)

9- Sandra KLOFF, Clive WICKS, op-cit., p. 41.

السمكية و صناعة الصيد<sup>(1)</sup>. و في الواقع تعتبر هذه الكارثة، نقطة تحول لم يسبق لها مثيل بالنسبة للتشريعات الأمريكية التي تعالج مسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بالمحروقات<sup>(2)</sup>، بما أنها دفعت الكونجرس الأمريكي، إلى إقرار تشريعا فدراليا جديدا شديدا القسوة، تمثل في قانون التلوث بالمحروقات الصادر في شهر أوت سنة 1990<sup>(3)</sup>، حيث أصبح هذا الأخير القانون الفدرالي الأساسي الذي يحكم كافة المسائل القانونية المتعلقة بالتلوث البحري بالمحروقات داخل الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(4)</sup>.

في الحقيقة لقد أحدث القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، ثورة قانونية هائلة على الصعيدين الداخلي و الدولي في مجال حماية البيئة البحرية<sup>(5)</sup>. فمن ناحية أولى، لا شك أن صدور هذا القانون، بما أسسه من نظام متكامل لحماية البيئة البحرية، أدى إلى وحدة تشريعية كبيرة للقانون الأمريكي الخاص بمسائل التلوث. فقانون "OPA" يتضمن في الحقيقة نظاما شاملا للإجراءات الكفيلة بمنع حصول التلوث، و إجراءات أخرى لإزالة التلوث عند وقوعه، و قواعد صارمة خاصة بالمسؤولية عن حدوث التلوث و التعويض عنه، ناهيك عن تضمنه قواعد عقابية ضد المخالفين للأحكام المنصوص عليها في القانون. إلى جانب ذلك، فإن قانون "OPA" يتسم بالصفة الفيدرالية، بما يجعله في منزلة أعلى من قوانين الولايات المختلفة، و إن كان لا يشكل عائقا أمام أي ولاية إن هي أرادت إقرار تدابير أكثر صرامة من تلك التي تضمنها ذلك القانون الفيدرالي. و من ناحية ثانية، فقد دفع هذا القانون بالولايات المتحدة الأمريكية إلى الابتعاد عن النظام الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات، قاطعا الأمل في أن تتضمن مستقبلا إلى الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال<sup>(6)</sup>.

### ثالثا - أبرز التدابير الوقائية التي تضمنها القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990:

تضمن قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، مجموعة متنوعة من المتطلبات الهادفة إلى الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، لعل من أبرزها ما يلي:

- إلزامية توافر جميع ناقلات النفط المترددة على مياه الولايات المتحدة الأمريكية، عند حلول سنة 2015، على هيكل مزدوج « Double-coque »، مع السحب التدريجي للسفن ذات الهيكل الأحادي « Mono-coque » من ممارسة الملاحة البحرية<sup>(7)</sup>، و هو إجراء ستعمل المنظمة البحرية الدولية على الأخذ به لاحقا مثلما رأيناه فيما تقدم من أطوار دراستنا<sup>(8)</sup>، إذ بمقتضى تعديلات سنة 1992 على

1- محمد السيد الفقي، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 204-205.

2- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 157-158.

3- أنظر كل من:

- Rémi MOREAU, op-cit., p. 117.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 52 et s.

4- Philippe VINCENT, op-cit., p. 210.

5- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 69 et s.

6- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 13.

7- Till OLIVER GROSS, Le marché du transport maritime de pétrole : une analyse d'un système de stricte responsabilité, Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en économie, Université de Québec à Montréal, Novembre 2004, p. 12.

8- قال الأستاذ « Diego NUNEZ » في هذا الصدد:

« Il faut savoir que selon la convention de Montego Bay la liberté de navigation est reconnue dans la Zone Economique Exclusive des Etats, cependant les Etats-Unis n'ont pas encore signé la convention, mais ils reconnaissent le principe de la liberté de la navigation comme un principe de droit international. Mais cet unilatéralisme n'a pas été fortement condamné par la communauté

الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، قررت المنظمة إلزام السفن الجديدة بالتزود بهيكل مزدوج، حيث يكون جانبي الهيكل مفصولين بمسافة يصل عرضها إلى مترين بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 5000 طن. و إن دَلَّ هذا التطور المعياري على شيء، فإنما يدل على مدى تأثير الأعمال الانفرادية على التشريع الدولي، بل ستعمل الصناعات البحرية على مراعاة هذه التقنية في عمليات تشييد ناقلات النفط، لأن كل سفينة ستكون مجبرة يوما ما على التوجه إلى أحد الموانئ الأمريكية<sup>(1)</sup>.

- إلزامية خضوع كل سفينة تبحر في المياه الإقليمية و المنطقة الاقتصادية الخالصة للولايات المتحدة الأمريكية، و يزيد عمرها عن 30 سنة، لفحص دوري للتثبت من سلامة هيكلها، حيث يتم هذا التدبير عن طريق إجراء معاينات على الهيكل للكشف عن مدى وجود هذا الأخير في حالة التآكل الذي يؤدي إلى تقلص سمكه و بالتالي إلى تصدعه.

- إلزامية مراعاة السفينة للأروقة البحرية المحددة من طرف وزارة النقل الأمريكية، بهدف الوقاية من التصادمات البحرية و الحوادث الملاحية التي يمكن أن تترتب عنها أضرار تلوث وخيمة على البيئة البحرية.

- إلزامية وجود عددا كافيا من البحارة على ظهر كل سفينة، فضلا عن إلزامية التكوين الممتاز لطواقم السفن<sup>(2)</sup>.

---

*internationale, au contraire l'Organisation Maritime Internationale a mis en place d'un système progressif de retrait des navires à simple coque », Diego NUNEZ, op-cit., p. 69.*

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 198.

2- أنظر كل من:

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 54-55.

- Charles FITERMAN, op-cit., p. 44.

- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 13 و ما يليها.

- Daniel TARDY, « Avis sur la sécurité du transport maritime : Prévention, réglementation, application et contrôle », in: Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, op-cit., p. 69.

- Pierre EDORH, « Le transport pétrolier maritime : Risques et performances - une approche par la qualité totale », Documents de travail N°= 103, Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation, Université du Littoral Côte d'Opale, Juillet 2005, p. 20. [www.riifr.univ-littoral.fr/wp-content/uploads/2007/04/doc%20103.pdf](http://www.riifr.univ-littoral.fr/wp-content/uploads/2007/04/doc%20103.pdf)

## الباب الثاني

# الآليات القانونية الدولية للتعويض عن الأضرار الناجمة جراء حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات

قبل حلول سنة 1969، لم يكن ثمة تنظيمًا قانونيًا دوليًا يعالج مشاكل المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث كانت هذه المسؤولية آنذاك تخضع للتشريعات الداخلية للدول، مما يستتبع التنازع فيما بينها و عدم الاستقرار في المراكز القانونية. لكن بالنظر إلى أضرار التلوث الكارثية الناجمة عن الحادث المأساوي لناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon »، قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية، بتاريخ 18 مارس سنة 1967، تتبى المجتمع الدولي بشدة إلى حجم و أبعاد مشكلة التلوث البحري بالمحروقات، فدعت مثلما تطرقنا إليه سابقا على إثره المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات، إلى عقد مؤتمر دولي في عاصمة بلجيكا "بروكسل" في الفترة الزمنية الممتدة من 10 إلى غاية 29 نوفمبر سنة 1969، بهدف إيجاد الحلول القانونية لهذه الظاهرة المستقلة، حيث تمخضت أشغال المؤتمر في يومه الأخير عن إبرام صكين دوليين على درجة بالغة من الأهمية: يتمثل الصك الأول، في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات، التي جاءت لتقر بحق تدخل الدولة الساحلية فيما وراء مياهها الإقليمية ضد السفن في الحالات الطارئة، لغاية حماية مصالحها المهددة بخطر التلوث. أما الصك الثاني، فيتمثل في الاتفاقية موضوع دراستنا في هذه الساعة، و هي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، الهادفة إلى كفالة تعويض عادل للمتضررين من التلوث الناجم عقب تسرب المحروقات من ناقلات النفط نتيجة للحوادث البحرية.

من أبرز المسائل القانونية التي كشفت عنها هذه الواقعة ذات النتائج المدمرة، أن القواعد العامة للمسؤولية المدنية و القواعد العامة للقانون البحري، لا تتوافق مع إمكانية حصول ضحايا التلوث البحري بالمحروقات على تعويض كامل عما يصيبهم من أضرار بمناسبة ممارسة الأنشطة البحرية. و عدم التوافق هذا يجد تبريره أساسا في أن التلوث البحري من النادر ما يضر بأشخاص من غير الممارسين للأنشطة البحرية، علاوة عن أنه قد ثبت عدم الأخذ في عين الاعتبار بالأضرار البيئية، سواء بوصفها مصدرا للأضرار غير المباشرة التي تصيب الإنسان أو باعتبارها ضررا خاصا قائما بذاته. كما أفصحت التبعات الخطيرة المترتبة عن هذه الكارثة، عن أنه في غياب صك دولي يحكم هذه المسألة، أصبح مفروضا على المتضررين من التلوث الخضوع للقوانين الوطنية لمطالبة المسئول بأداء التعويض، و التي في الغالب ما تكون قواعد غير موحدة، فضلا عن الإجراءات المعقدة التي يواجهها الضحايا سعيا وراء حصولهم على التعويض. لهذه الاعتبارات أبرم المجتمع الدولي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ليغطي من خلال أحكامها الفراغ القانوني الموجود على المستوى الدولي المتعلق بنظام المسؤولية في هذا المجال، كذلك ليتجاوز بمقتضاها الاختلافات الموجودة بين القوانين الوطنية فيما يتعلق بمشكلة المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

صحيح أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، قد شكلت قفزة نوعية في ذلك الوقت باعتبار أنها جاءت لتكفل تعويضا عادلا للمتضررين من حوادث التلوث، غير أنه في المقابل ساد هناك تخوف من عدم قدرتها على ضمان تعويضا كاملا للضحايا عما يتكبده من أضرار، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي بعد مرور سنتين فقط من إبرام هذه الاتفاقية، إلى إبرام صكا دوليا آخر مكمل لها، إذ نخص في هذا الصدد بالذكر الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات « **FIPOL** »<sup>(1)</sup>، المعتمدة كذلك في عاصمة بلجيكا "بروكسل" بتاريخ 18 ديسمبر سنة 1971<sup>(2)</sup>، حيث تهدف هذه الأخيرة أساسا إلى ضمان تعويضا للمتضررين من التلوث البحري بالمحروقات في الحدود التي تكون فيها الحماية المتولدة عن الاتفاقية المبرمة سنة 1969 غير كافية.

ظلت القواعد الدولية المنظمة لموضوع المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات، لفترة زمنية معتبرة، خاضعة لاتفاقية بروكسل لسنة 1969 و الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، إلا أنه سرعان ما ستكشف حوادث التلوث البحري التي وقعت في السنوات القليلة التالية لتاريخ إبرام هاتين الاتفاقيتين، لاسيما حادث ناقلة النفط الليبيرية « **Amoco-Cadiz** » بتاريخ 16 مارس سنة 1978، قبالة سواحل ناحية « **La Bretagne** » الفرنسية، عن الثغرات و نقاط القصور التي كانت تشوب بعض أحكامهما، مما ولد ضرورة خضوعهما للمراجعة<sup>(3)</sup>. ذلك ما حدث بالفعل بإقرار بروتوكولي لندن في 26 ماي سنة 1984، اللذان كرسا أحكاما جديدة وسعت من نطاق تطبيق الاتفاقيتين سالفتي الذكر بالمقارنة بنطاقهما قبل التعديل، غير أنهما كانا يتطلبان شروطا معقدة لغاية دخولهما حيز التنفيذ، الأمر الذي حال دون نفاذهما على الصعيد الدولي بسبب عدم مصادقة كبرى الدول المستوردة للمحروقات في العالم عليهما، على غرار الولايات المتحدة الأمريكية، التي عزفت منذ البداية عن المصادقة على النظام الدولي الذي يحكم هذا الميدان، مفضلة، مثلما رأينا سابقا، سلك طريقا خاصا بها في هذه المسألة، دفعها إليه وقوع كارثة ناقلة النفط « **Exxon-Valdez** » بتاريخ 24 مارس سنة 1989، على مستوى مضيق الأمير ويليام « **Prince William Sound** » في ولاية ألاسكا الأمريكية، حيث أسفرت هذه الكارثة عن سن المشرع الأمريكي لتشريع شديد الصرامة تمثل في قانون التلوث بالمحروقات « **Oil Pollution Act** » لسنة 1990.

عندما تبين بصورة جلية أن بروتوكولي سنة 1984 لن يدخل حيز التنفيذ في المستقبل القريب، أسفر المؤتمر الدولي المنعقد في مدينة "لندن"، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 27 نوفمبر سنة 1992، عن إقرار بروتوكولين جديدين يعيدان النص على الأحكام الجوهرية الواردة في بروتوكولي سنة 1984، و لكن بشروط أقل قسوة لغرض تسهيل دخولهما حيز التنفيذ. و في هذا السياق أطلقت على البروتوكول المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(4)</sup>، تسمية الاتفاقية الدولية المتعلقة

---

1- « **Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures** ».

2- دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 16 أكتوبر سنة 1978، و صادقت عليها الجمهورية الجزائرية بموجب الأمر رقم 55-74، المؤرخ في 13 ماي سنة 1974، ج.ر.ج.ج، العدد 45، الصادر بتاريخ 4 جوان سنة 1974.

3- قالت الأستاذة « **Martine REMOND-GOUILLOUD** » في هذا الصدد:

« **Il était normal que les Conventions de Bruxelles, novatrices, présentent des défauts. Encore fallait-il, après un temps de rodage, tenter d'y apporter les corrections nécessaires. Tel a été l'objet des Protocoles du 26 mai 1984** », Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 271.

4- صادقت الجمهورية الجزائرية على هذا البروتوكول بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-123، المؤرخ في 18 أبريل سنة 1998، ج.ر.ج.ج، العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أبريل سنة 1998.

بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، في حين أن البروتوكول الذي عدلت بموجبه الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971<sup>(1)</sup>، أصبح يسمى بالاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، حيث بدأ نفاذ كلا البروتوكولين في 30 ماي سنة 1996. كما تجدر الإشارة إلى أنه بتاريخ 16 ماي سنة 2003، و نتيجة للأضرار الكارثية المترتبة عن حوادث التلوث التي وقعت في أواخر التسعينات و بداية الألفية الجديدة، خاصة على إثر غرق ناقلة النفط « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية، و حادث تحطم السفينة الصهرجية « Prestige » قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، تم إبرام بروتوكولا آخر تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، الغاية منه إدخال تعديلات على الحدود المالية القصوى للتعويض المطبقة في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فاتحا الطريق أمام ميلاد صندوقا دوليا ثالثا في هذا المجال، حيث نخص هنا بالذكر الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، الذي دخل بدوره حيز التنفيذ في 3 مارس سنة 2005.

توضيحا لهذه الأفكار، نعرض فيما يلي النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات (الفصل الأول)، ثم نسلط الضوء على آليات الضمان المعتمدة لكفالة حصول الضحايا على تعويض عادل عن الأضرار اللاحقة بهم من جراء حادث التلوث البحري بالمحروقات (الفصل الثاني).

---

1- صادقت الجمهورية الجزائرية على هذا البروتوكول بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المؤرخ في 18 أبريل سنة 1998، ج.ر.ج، العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أبريل سنة 1998.

## الفصل الأول

### النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

من المبادئ الثابتة في الأنظمة القانونية الوطنية للدول، أن كل حق يقابله واجب، و على صاحب الحق أن يراعي الواجب الملازم لحقه و يفى بمتطلباته، و إلا تحمل تبعة المسؤولية و الجزاء. و إذا كان القانون قد أقر للأشخاص بحقوق معينة، فإنه بالمقابل قيد ممارستها بعدم الإضرار بالغير، حيث أنه إذا ترتب ضرر للغير من جراء ممارسة هذه الحقوق يلتزم محدث ذلك الضرر بتعويض المتضرر. و المسألة الراسخة في الفن القانوني أن المسؤولية المدنية « **La responsabilité civile** »، نظام قانوني بمقتضاه يلتزم كل شخص يقترب خطأ أو عملاً غير مشروع، بتعويض من أضره ذلك الخطأ أو العمل غير المشروع، و بالتالي فإن الخطأ أو العمل غير المشروع هو الذي يخلق الرابطة القانونية بين الشخص المسؤول و الشخص المتضرر، و هو الذي يفرض الالتزام بتعويض ما يصيب الغير من ضرر.

على إثر وقوع حادث تلوث بحري، فإنه علاوة على ضرورة المكافحة الفعالة و السريعة لآثار التلوث، يصبح الهدف الأساسي بالنسبة لضحية الأضرار الناجمة عن ذلك الحادث، سواء كان شخصاً عاماً أو شخصاً خاصاً طبيعياً أو معنوياً، هو الإصلاح القانوني للأضرار التي تعرض لها من خلال تحديد الجهة المسؤولة عن تعويض تلك الأضرار، و ضمان الحصول على العلاج القانوني الملئم الذي يغطي التكاليف و الخسائر التي تكبدها. و لبلوغ هذا الهدف ركز القانون الدولي بشكل واضح و بطريقة تدريجية، على مسألة جبر أضرار التلوث البحري الصادر عن السفن، باستحداثه لنظام خاص للمسؤولية الدولية، عن طريق إقراره لجملة من الاتفاقيات الدولية التي جاءت لتنظيم المسؤولية المدنية للتلوث، ناهيك عن إرساء آليات دولية تكفل للمتضررين من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، الحصول على التعويض المناسب عن الأضرار التي حلت بهم.

توصل المجتمع الدولي إلى تسوية القضايا المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث الصادر عن السفن، على صعيد الأنظمة القانونية الوطنية، حيث تعود المتضررون من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، سواء تعلق الأمر بدولة أو بجماعة محلية أو بشخص خاص طبيعي أو معنوي، على اللجوء إلى أعمال قواعد و مساطر القوانين الداخلية للحصول على تعويض أو ترضية مناسبة عن الأضرار اللاحقة بهم، عوض اللجوء إلى أعمال المساطر الدولية أو طلب الحصول على الحماية الدبلوماسية. و بهدف تيسير السبل أمام الضحايا للحصول على التعويض، كرست من جانبها الممارسة الاتفاقية الدولية، على غرار الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، مبدأ معالجة قضايا التعويض عن هذه الأضرار في إطار الأنظمة القانونية الوطنية، عن طريق نقل النظر في هذه القضايا من مستوى العلاقات بين الدول إلى مستوى العلاقات بين الخواص، من خلال العلاقة المباشرة بين المسؤول عن التلوث و المتضرر من التلوث، و هو ما يعني الانتقال من ميدان القانون الدولي العام، حيث تتم تسوية المنازعات الدولية بالمعنى الدقيق للكلمة، إلى ميدان القانون الدولي الخاص. و لقد ظهر هذا التوجه جلياً في المادة 235/2 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، حينما قضت بأنه تلتزم الدول بضمان أن يكون الرجوع إلى القضاء متاحاً وفقاً لنظمها القانونية، للحصول بصورة سريعة على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى فيما يتعلق بالضرر المترتب عن تلوث البيئة البحرية الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها. كما نصت

المادة 229 من نفس الاتفاقية، على أنه ليس في أحكام هذه الأخيرة ما يؤثر على رفع دعوى مدنية في صدد أي إدعاء بوقوع خسارة أو ضرر نتيجة لتلوث البيئة البحرية.

يعد إصلاح الضرر « **La réparation du dommage** »، بمثابة الأثر التقليدي للمسؤولية الدولية، سواء كانت مسؤولية عن خرق لقواعد القانون الدولي، أو مسؤولية عن أضرار مترتبة من جراء أنشطة غير محظورة دولياً، و إن تباينت أسس و طبيعة هذا الالتزام، ذلك أن الالتزام بإصلاح الضرر في ضوء المسؤولية الناشئة عن خرق قواعد القانون الدولي، يتأسس على نظرية الفعل الدولي غير المشروع، بينما في ضوء المسؤولية الدولية الناشئة عن الأضرار الناجمة عن أنشطة غير محظورة دولياً، فيستند هذا الالتزام إلى نظرية المخاطر، تطبيقاً للقاعدة التي تقضي بأن "من يغم فوائد نشاط خطر يجب أن يتحمل تبعه أضراره".

ذات القاعدة تنطبق على نشاط النقل البحري للمحروقات، باعتباره نشاطاً غير محظور دولياً، لكن ممارسته تشكل خطراً على سلامة البحار و المحيطات، و بالتالي فإن المستفيد من مكاسب هذا النشاط ينبغي أن يتحمل تبعه الأضرار التي يلحقها بالبيئة البحرية في حالة تسبب السفن الناقلة لهذه البضاعة في تلوثها. لكن السؤال الذي يثور في هذا الصدد يتمثل فيما يلي: من هو الشخص الذي عيّنته الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال لتحمل عبء مسؤولية تعويض تلك الأضرار؟

نلاحظ أنه عيّنت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات (المبحث الأول)، علاوة عن تحديدها للأركان التي تقوم عليها المسؤولية المدنية في هذا الميدان، ذلك أنه ليس كل حادث تلوث بالمحروقات تسري عليه القواعد المقررة في هذه الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، بل ثمة شروط مسبقة لسريان تلك القواعد الاتفاقية على حوادث التلوث (المبحث الثاني).



## المبحث الأول

### تحديد الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات

عقب وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967، طرحت من الناحية القانونية ثلاث مسائل رئيسية هي: من هو الشخص الذي سيتحمل مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن الحادث؟ و على أي أساس ستقوم عليه مسؤولية ذلك الشخص؟ و ما هو المبلغ الذي سيمثل سقف مسؤوليته؟<sup>(1)</sup> و لقد ذكرنا أعلاه أنه على إثر تعرض إحدى ناقلات النفط لحادث ما، يتسبب في تسرب حمولتها من المحروقات إلى مياه البحر و وقوع أضرار تلوث، فإن أول مسألة تشغل فكر المتضررين هي معرفة الجهة المسؤولة عن هذا التلوث، لإقامة الدعوى ضدها لغاية الحصول على تعويض كعلاج قانوني عن الأضرار اللاحقة بهم. فما هو الموقف الذي تبنته الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها من هذه المشكلة؟ هل وضعت المسؤولية عن أضرار التلوث على عاتق السفينة أم على عاتق البضاعة المنقولة عليها؟ و إذا كانت على السفينة، فهل تنسب هذه المسؤولية لمالكها أم لمجهزها؟ (المطلب الأول). هذا من ناحية أولى. و من ناحية ثانية، نتساءل في هذا الصدد فيما إذا كانت المسؤولية المدنية المنعقدة في هذا المجال تتشابه مع المسؤولية المدنية في ضوء القواعد العامة، أم هناك خصائص تميزها عن هذه الأخيرة؟ (المطلب الثاني). و من ناحية ثالثة، هل سلك القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 يا ترى، ذات النهج المتبع من طرف هذه الاتفاقيات الدولية عند تحديده للشخص المسئول عن أضرار التلوث، أم أنه توسع في نطاق الأشخاص الذين تتعد مسؤوليتهم إزاء الضحايا؟ (المطلب الثالث).

## المطلب الأول

### الشخص المعين من طرف الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية

### لسنة 1969 لتحمل تبعة أضرار التلوث البحري بالمحروقات

أثارت مسألة تحديد الشخص المسئول عن تعويض الأضرار الناشئة عن حادث التلوث، جدلاً واسعاً بين وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969 (الفرع الأول)، حيث برزت وفود

---

1- « La catastrophe du pétrolier libérien Torrey-Canyon en 1967, qui a amené l'Organisation Maritime Internationale à travailler davantage sur les questions techniques de prévention de la pollution, a également eu un rôle catalyseur pour les travaux concernant la responsabilité et l'indemnisation. Un comité juridique a été spécialement créé pour étudier les questions juridiques soulevées par la première grande catastrophe pétrolière que le monde ait connue; ce comité s'est transformé rapidement en organe subsidiaire permanent du Conseil de l'OMI et se réunit deux fois par an pour examiner toute question juridique soumise à l'OMI. Les principales questions posées par la catastrophe du Torrey-Canyon étaient les suivantes : qui doit être tenu responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, sur quelle base peut-on définir les responsabilités et quel doit être le montant des indemnisations ?

Il existait déjà des procédures établies pour le règlement des créances nées, par exemple, de l'abordage entre deux navires. En règle générale, la responsabilité est imputée entièrement aux navires, et seuls ceux-ci, avec leur cargaison et les personnes à bord, sont censés subir des dommages matériels ou corporels. Mais une catastrophe de l'envergure de celle du Torrey-Canyon touche des tiers et peut causer des dommages énormes. Il importe donc d'établir un système permettant de déterminer les responsabilités et de faire verser les indemnités éventuellement dues », OMI : « Reflets de l'Organisation Maritime Internationale : Responsabilité et indemnisation », Londres, Juin 1998, p. 1.

مؤيدة لفكرة إلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات، و وفود أخرى مطالبة بفكرة إلقائها على عاتق مالك السفينة الناقلة لبضاعة المحروقات<sup>(1)</sup>. و في نهاية المطاف تبنت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 أحد الخيارين المذكورين أعلاه (الفرع الثاني)، الأمر الذي صاحبته تعليقات فقهية بين جانب من الفقه مؤيد و آخر معارض لذلك الخيار (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### تباين آراء وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969 حول مسألة تحديد الشخص المسؤول عن تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات

في الحقيقة لقد تولّد عن مسألة تحديد الشخص الجدير بالمسائلة من أجل تعويض الأضرار الناشئة عن حادث التلوث البحري بالمحروقات، تباينا في وجهات نظر وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، بين دول منادية بمسؤولية مالك بضاعة المحروقات (أولا)، و دول أخرى مطالبة بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة الناقلة لهذه البضاعة (ثانيا)، حيث قدم كل فريق من هذه الدول أسانيده و مبرراته دفاعا على موقفه.

#### أولا- الدول المنادية بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات:

من أبرز وفود الدول المشاركة في أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، و التي كانت تتادي بفكرة إلقاء عبء المسؤولية الناشئة عن أضرار التلوث على عاتق مالك بضاعة المحروقات، نذكر الوفد الايرلندي، الوفد الفنلندي، وفد المملكة المتحدة البريطانية، بالإضافة إلى الوفد الدانمركي<sup>(2)</sup>، حيث تمحورت الفكرة التي كانت تدافع عليها وفود هذه الدول أساسا في وضع عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات، مع إعطائه حق الرجوع على السفينة إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ من جانب هذه الأخيرة<sup>(3)</sup>. و فيما يتعلق بالحجج و الأسانيد التي تفضلت وفود الدول المذكورة أعلاه بتقديمها من أجل تبرير أحقية موقفها، فيمكن تلخيصها في ثلاثة نقاط أساسية، حيث تمثلت النقطة الأولى في أن بضاعة المحروقات هي التي تتسبب أساسا في ضرر التلوث الذي تقصده الاتفاقية و ليس السفينة الناقلة لهذه البضاعة<sup>(4)</sup>، إذ أنه بالنظر للطبيعة الخطيرة لشحنة المحروقات، علاوة عن التهديدات التي يشكلها نقلها بطريق البحر، مما يستدعي معه جعل مالكيها يتحمل بصورة تلقائية تبعات الأضرار التي تسببها للغير في حالة تسربها إلى مياه البحر<sup>(5)</sup>. كما تجسدت النقطة الثانية في كون التلوث الناتج عن بضاعة المحروقات، يمكن أن يتسبب في ضرر أكثر ضخامة مما يمكن أن يتسبب بالسفينة التي تنقل هذه البضاعة و مما قد يحدث نتيجة لنقل أية بضاعة جافة أخرى<sup>(6)</sup>. أما عن النقطة الثالثة، فهي في رأينا نقطة في غاية الأهمية لكونها تعطي حلا عمليا لتعويض ضحايا التلوث، ذلك عندما أوضح هذا الفريق من الدول، بأن ملكية كميات كبيرة من بضاعة المحروقات المنقولة بطريق البحر مقصورة على عدد محدود نسبيا من الشركات البترولية، لذلك فإن التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بمثل هذه البضاعة، يمكن أن يتم عن طريق صندوق ينشأ بواسطة الشركة البترولية الشاحنة للبضاعة أو بواسطة

1- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 758.

2- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 341.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 177.

4- المرجع ذاته، ص 178.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 370.

6- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 530.

الصناعة البترولية ككل. فليس بالأمر العسير على هذه الأخيرة إنشاء مثل هذا الصندوق بفرض ضريبة بسيطة على كل طن من المحروقات المنقولة عبر بحار و محيطات العالم<sup>(1)</sup>.

### ثانيا - الدول المطالبة بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة:

عارضت الوفود الممثلة لكل من دولة فرنسا، النرويج، إسبانيا، الولايات المتحدة الأمريكية، الكويت، هولندا و اليابان، فكرة إلقاء عبء المسؤولية الناشئة عن أضرار التلوث على عاتق مالك بضاعة المحروقات، في حين طالبت بإلقائها على عاتق مالك السفينة الناقلة لهذه البضاعة<sup>(2)</sup>.

لقد بينت بعثات هذه الدول الأسباب الحقيقية التي دفعتها لتبني هذا الموقف، حيث تمثل السبب الرئيسي المقدم من طرفها، في تلك الصعوبة البالغة التي سيواجهها ضحايا حادث التلوث من الناحية العملية عند بحثهم عن مالك البضاعة<sup>(3)</sup>، و ذلك لأن ملكية البضاعة تثبت بواسطة سند الشحن و تتغير بتداوله، الأمر الذي سيصعب على هؤلاء مهمة إيجاد مالكا الحقيقي لكونه يتغير في رحلة النقل الواحدة، مما يجعل حق حصولهم على التعويض ليس مضمونا<sup>(4)</sup>، و على العكس تماما، فإن مالك السفينة يسهل العثور عليه، إذ يشار إليه دائما في سجل قيد السفينة<sup>(5)</sup>.

كما أقرت هذه الوفود بأن المسئول لابد أن يكون ذلك الشخص الذي يقع عليه واجب حراسة البضاعة أثناء فترة نقلها بطريق البحر. فقط مالك السفينة باعتباره حارس البضاعة يمكنه السيطرة على السفينة و البضاعة، فهو الوحيد الذي يملك وسائل تقادي الحادث، في حين أن مالك البضاعة لا يمكنه فعل أي شيء في هذه الحالة. لذا، و أخذا في الاعتبار أساسا سهولة تحديد الشخص المسئول، طالب أنصار هذه الأطروحة باختيار مالك السفينة كمسئول عن التلوث و بالتالي عن تعويض الأضرار الناجمة عنه، لأن السفينة في رأيهم، نظرا لتسجيلها يسهل تحديدها، الأمر الذي يمثل ضمانا كبيرة للمتضررين من التلوث. فما يهم هؤلاء، بالدرجة الأولى، في الحقيقة، هو سهولة معرفة الشخص الملزم بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بهم<sup>(6)</sup>. زيادة على ذلك، فإن إلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة له دور وقائي من شأنه تجنب و تحاشي وقوع الحوادث أثناء الرحلة البحرية، حيث أن المالك في هذه الحالة يكون شديد الحيلة و اليقظة تقاديا لحدوث أي طارئ ممكن. و بالمقابل إذا أُلقيت المسؤولية على عاتق مالك البضاعة، يمكن أن يهدد ذلك بإضعاف يقظة طاقم السفينة لتجنب الحالات الطارئة، بحكم أنه لا يملك أي سلطة رقابة أو تحكم في تصرفاتهم. و في الختام خلص هذا الفريق من الدول إلى فكرة مفادها أن تحميل مالك السفينة تكاليف إصلاح أضرار التلوث ليس عبئا يستحيل عليه تحمله، حيث يمكن له تحويل هذا العبء على الشركات البترولية الشاحنة عن طريق زيادة أجرة نقل الشحنة على ظهر سفينته<sup>(7)</sup>.

1- لمزيد من المعلومات في هذا الصدد، راجع: محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001، ص 194-197.

2- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 341.

3- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 371.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 197-199.

5- أنظر كل من:

- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2011-2012، ص 167-168.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, p. 310.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 181-182.

7- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 341.

## الفرع الثاني

### تسهيلاً للمهمة أمام ضحايا حادث التلوث للحصول على التعويض المناسب ألقت الاتفاقية بعبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة

قضت المادة 3/فقرة 1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 بأنه: "يعتبر مالك السفينة لحظة وقوع الحادث، أو، عندما يتكون الحادث من سلسلة من الأفعال، لحظة الفعل الأول، مسئولاً عن أي ضرر تلوث ناجم عن تسرب أو إلقاء للمحروقات من سفينة نتيجة للحادث..."<sup>(1)</sup>.

يستفاد من ذلك أن هذه الاتفاقية ألقت بعبء مسؤولية الأضرار الناجمة عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن إلى مياه البحر، على عاتق الشخص الذي يكون مالكا للسفينة وقت وقوع الحادث المنشئ للضرر<sup>(2)</sup>، مما يدل على أن هذا الأخير وحده الجهة المسؤولة عن التعويض في مواجهة المتضررين من التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>.

عند تحليل الخيار الذي تبنته الاتفاقية بتحميلها مالك السفينة مسؤولية تعويض الأضرار المترتبة عن حادث التلوث، يظهر لنا جلياً أن الغلبة في نهاية أشغال المؤتمر كانت لصالح الدول المدافعة و المناشدة بهذه الفكرة، و التي يعتبر إنجازها هذا حسب بعض الفقه، بمثابة خطوة تقدمية في مجال المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري<sup>(4)</sup>. كما تبين أيضاً بصورة واضحة، أن الاعتبارات العملية هي التي رجحت الكفة في نهاية المطاف للأخذ بمثل هذا الحل<sup>(5)</sup>، خاصة أنه أثناء سير أعمال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، كان الانشغال الأكبر للمجتمع الدولي يتمثل أساساً في ضمان تعويض عادل للمتضررين من عواقب التلوث، و ما يقتضيه ذلك من ضرورات الوضوح و التسهيل عليهم و تبسيط إجراءات حصولهم على التعويض<sup>(6)</sup>، علماً أن هذه الغاية يصعب إدراكها إذا تم إلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك البضاعة، لأن هذا الأخير ليس سهلاً معرفته حتى تتم مطالبته بأداء التعويض، إذ أنه يتغير في نفس رحلة النقل بخلاف شخصية مالك السفينة التي تبقى ثابتة و معروفة<sup>(7)</sup>.

1- نفسه مضمون المادة 4/فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257.

3- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 130-131.

- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 257-262.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 309-310.

- Mohammed BENAMAR, « La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien », in : Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques et Politiques, Volume 35, N°= 4, 1997, pp. 1211-1203.

4- أنظر كل من:

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., pp. 758-760.

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 354-355.

- Liamine CHEBLI, op-cit., pp. 121-124.

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 545.

- Didier LE PRADO, « Les réponses judiciaires en matière de lutte contre les pollutions maritimes », in : L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, op-cit., pp. 117 et s.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 521.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 183.

7- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 168.

توصلنا في الأخير إلى نتيجة واضحة مفادها أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، خرجت بمبدأ بالغ في الأهمية بمقتضاه حملت مالك السفينة دون سواه، مسؤولية تعويض الأضرار المترتبة على إثر حادث التلوث البحري بالمحروقات، مع الإشارة في هذا السياق إلى أنه بهدف إيضاح كل إبهام يمكن أن يشوبه، أرفقت الاتفاقية هذا المبدأ بجملة من القواعد نلخصها فيما يلي:

#### أولاً- عدم سريان قواعد الاتفاقية على مستأجر السفينة:

لقد جرى العمل في الكثير من الأحيان أن تستغل السفينة ليس من طرف مالكيها و إنما بواسطة الغير عن طريق إيجارها<sup>(1)</sup>، مما يجعل الدارس في مجال القانون يتساءل عن مدى تحمل المستأجر للمسؤولية في حالة التلوث البحري؟ و هل تستمر مسؤولية مالك السفينة رغم تأجير السفينة؟<sup>(2)</sup>

جدير بالإشارة إلى أن مالك السفينة يقوم باستغلال سفينته وفقاً لعدة طرق، حيث جرت العادة أن يستثمرها في عملية النقل، سواء نقل البضائع أو الأشخاص، و يتم ذلك بمقتضى عقد نقل بحري، كما يمكن أن يقوم باستغلالها في عمليات القطر و الإرشاد، و هما عمليتان لازمتان لكي يتسنى للسفن الاضطلاع برحلاتها البحرية التي تبدأ من ميناء لتنتهي في ميناء آخر. و قد يقوم المالك بتأجير سفينته للغير، أين يقوم الأخير (المستأجر) باستغلالها لحسابه الخاص<sup>(3)</sup>. هذه الصورة الأخيرة للاستغلال التجاري للسفينة، في الواقع تولد عنها جدل شائك و حاد في مجال المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و ذلك بعد إلقاء الاتفاقية لعبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة و ليس على مستأجرها، حيث أقرت بعض وفود الدول المشاركة ضمن أشغال المؤتمر، بأن مستأجر السفينة لا يمكنه التخلص من مسؤوليته إذا كانت السفينة المستأجرة من طرفه هي محدثة التلوث، خاصة أنه في حالة تأجير سفينة لمدة معينة، فإن مالك السفينة المؤجر يفقد الإدارة التجارية لسفينته، إذ يحتفظ فقط بالإدارة الملاحية لها، و يكون المستأجر في هذه الوضعية هو المستغل الحقيقي للسفينة<sup>(4)</sup>. بل أكثر من ذلك، ففي الحالة التي يصدر فيها التلوث من طرف سفينة قام مالكيها بتأجيرها للغير بدون تجهيز (بهيكلها)، مع العلم أن المالك المؤجر في هذه الوضعية يفقد كل رقابة أو سيطرة على السفينة بعد تسليمها للمستأجر، حيث يعتبر هذا الأخير المسئول الوحيد على السفينة، و ذلك بحكم أن الإدارة الملاحية و الإدارة التجارية للسفينة تكونان بين يديه<sup>(5)</sup>، و بالتالي فمن غير العدل و من غير المعقول، حسب أنصار هذا الموقف، تحميل مالك السفينة في هذه الحالة مسؤولية شيء لا يتولى الإشراف و لا السيطرة عليه<sup>(6)</sup>.

#### 1- أنظر في هذا الصدد:

- نصوص المواد من 640 إلى 737 من التقنين البحري الجزائري.
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 435-496.
- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 169-170.
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 435.
- 4- أنظر كل من:
  - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 522.
  - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 183.
- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 278-284.

#### 5- راجع كل من:

- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 462.
- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 276-278.
- 6- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 171-172.

لهذه الاعتبارات، توصلت وفود الدول المنادية بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مستغل السفينة المتسببة في التلوث، سواء في حالة تأجيرها بدون تجهيز، أو في حالة تأجيرها مجهزة لمدة زمنية محددة (و من بينها الوفد السوفييتي)، إلى نتيجة مدلولها أنه من الظلم إلزام مالك السفينة بتقديم تأمين أو ضمان مالي قد يعرضه للظلم، بينما هو في هذه الحالة لا يملك أي سيطرة أو رقابة على سفينته، حيث أن العدالة تقتضي ترتيب المسؤولية على المستغل الفعلي للسفينة<sup>(1)</sup>. لكن هذا الرأي في الواقع تم رفضه من طرف غالبية وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969 لأسباب عديدة أهمها: أن لفظ "المستغل *L'exploitant*" غالبا ما يكون غامضا و ينطوي على عدة تعقيدات، و لا يوجد أي تعريف واضح له في العديد من القوانين الداخلية للدول المتعاقدة، كما ثبت أيضا من الناحية العملية أنه من الصعب معرفة جهاز ناقلة النفط في الحالة التي تكون فيها هذه الأخيرة مستغلة بموجب عقود إيجار متتابعة. علاوة على ذلك، فإن إقامة الدعوى ضد مالك السفينة يعد بمثابة تضییع للوقت و المال معا، في حالة ما إذا توصل هذا الأخير إلى إثبات أنه ليس المستغل الفعلي و الحقيقي للسفينة، مما يؤدي إلى ضياع حق حصول المتضررين من التلوث على تعويض مناسب من أجل إصلاح و جبر ما تكبدوه من أضرار<sup>(2)</sup>.

تفاديا للدخول في كل هذه المتاهات القانونية، حملت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، مالك السفينة وحده مسؤولية التكفل بتعويض ضحايا حادث التلوث<sup>(3)</sup>، الأمر الذي يدل على أن قواعدها لا تنطبق على مستأجري السفن أيا كان نوع عقد الإيجار المبرم، بمعنى أنه سواء كانت السفينة مستأجرة غير مجهزة أو مجهزة سواء بالمدة أو بالرحلة<sup>(4)</sup>. لكن للحيلولة دون تتصل مستأجر السفينة من المسؤولية في حالة تسببه في وقوع التلوث البحري، يمكن للضحايا متابعتة قضائيا في إطار قواعد القانون الوطني لمطالبته بالتعويض و إصلاح ما أصابهم من أضرار، حيث تخضع دعواهم في هذه الحالة للقواعد العامة<sup>(5)</sup>.

#### ثانيا - الاتفاقية أخذت بالتسجيل كميّار لتحديد مالك السفينة المسؤول عن أضرار التلوث:

لا ريب أن التحديد الدقيق لـ "ملكية السفينة *La propriété du navire*"، هي مسألة بالغة في الأهمية، بحكم أنها تسهل المهمة أمام المتضررين من التلوث لمعرفة الطرف الذي تجدر مطالبته بأداء التعويضات<sup>(6)</sup>، لذلك فإن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، لم تغفل عن الإشارة إلى هذه النقطة المهمة، حيث يقصد بمالك السفينة طبقا لأحكامها، الشخص أو الأشخاص المسجلة بأسمائهم السفينة، و في حالة عدم التسجيل يكون الشخص أو الأشخاص المالكون للسفينة. أما في الحالة التي تكون فيها السفينة مملوكة للدولة و مستغلة من طرف شركة مسجلة في هذه الدولة، فإن وصف المالك ينصرف إلى هذه الشركة<sup>(7)</sup>. كما قضت الاتفاقية بأن الشخص يعني، أي شخص طبيعي أو معنوي من أشخاص القانون العام أو القانون الخاص، بما في ذلك الدولة و أقسامها

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 522.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 185-187.

3- Michel PRIEUR, Droit de l'environnement, 4<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2001, p. 881.

4- راجع كل من:

- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 443.

- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 169-172.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 189-190.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 206-207.

7- المادة 1/ فقرة 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

السياسية، مؤكدة في ذات الصدد أن دولة تسجيل السفينة تعني بالنسبة للسفن المسجلة، الدولة التي سجلت فيها السفينة، و بالنسبة للسفن غير المسجلة، فهي في هذه الحالة الدولة التي ترفع السفينة علمها<sup>(1)</sup>.

### ثالثا - المسؤولية تضامنية بين الملاك في حالة تعدد السفن المتسببة في ضرر التلوث:

قد يصادف الأشخاص المتضررين من حادث التلوث البحري بالمحروقات، مشكلة عويصة عند بحثهم عن الطرف الذي تقع عليه المسؤولية في حالة تعدد السفن المتسببة في ضرر التلوث، حيث أنه يمكن أن ينجم التلوث بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات من ناقلتين للنفط أو أكثر على إثر وقوع حادث تصادم بينها مثلا، الأمر الذي يضيف بعضا من الغموض على مسألة تحديد المسؤول عن تعويض هؤلاء الضحايا<sup>(2)</sup>.

لقد حرصت الاتفاقية الراهنة على معالجة هذه المسألة<sup>(3)</sup>، حيث قضت بصريح العبارة في مادتها الرابعة بأنه: "عندما يكون مصدر التسرب أو الإلقاء أكثر من سفينة واحدة و ينجم عن ذلك ضرر تلوث، فإن ملاك جميع السفن المتسببة في ذلك، مع مراعاة ما ورد في المادة الثالثة، مسئولين بالتضامن عن مجموع الضرر الذي لا يقبل التجزئة على وجه معقول"<sup>(4)</sup>.

يستنتج من هذه المادة أنه يمكن للمتضررين من التلوث في حالة عدم معرفتهم للمصدر الحقيقي للتسرب أو الإلقاء المتسبب في وقوع الأضرار اللاحقة بهم، إقامة دعواهم ضد واحد من ملاك هذه السفن أو كليهما من أجل الحصول على كامل التعويض<sup>(5)</sup>، و ذلك ما لم يكن أحدهما أو كلاهما معفيا من المسؤولية طبقا لأحد أسباب الإعفاء المنصوص عليها في أحكام هذه الاتفاقية<sup>(6)</sup>.

يرى جانب من الفقه أن تضامن ملاك ناقلات المحروقات، في الواقع مقررة لمصلحة ضحايا حادث التلوث<sup>(7)</sup>، في حين أن العلاقة بين ملاك هذه السفن، فتخضع للقواعد العامة التي تقضي بوجوب أن تكون المسؤولية في حالة تعدد المسؤولين عن فعل ضار بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم<sup>(8)</sup>.

يستدعي تطبيق نص المادة الرابعة أعلاه، توافر شرطان أساسيان هما: أولا، شرط تعدد السفن، أي ينبغي أن يصدر تسرب أو إلقاء للمحروقات من أكثر من سفينة خاضعة لقواعد الاتفاقية. ثانيا، يتعين أن يكون الضرر الناجم عن الحادث مما لا يمكن تجزئته بصفة معقولة، مما يعني أنه في حالة ما إذا حاق الضرر بشخص معين، و لم يكن بالمستطاع معرفة نسبة مساهمة كل مالك من ملاك هذه السفن في الضرر الحاصل، و حتى بطريقة تقديرية تتسم بالمعقولة، فإن المدينين يكونون مسئولين على سبيل التضامن، حيث أن الدائن في هذه الحالة يستطيع مطالبة أي مدين بتزويده بكل الدين، و يستطيع كل مدين الوفاء بكل الدين فيؤدي ذلك إلى براءة كافة المدينين<sup>(9)</sup>.

1- المادة 1/ فقرة 2 و 4 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 525-526.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 547.

4- نفسه مضمون المادة الخامسة من بروتوكول سنة 1992.

5- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 256-259.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 190.

7- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257.

8- المادة 126 من القانون المدني الجزائري.

9- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 259.

### الفرع الثالث

#### موقف الفقه بخصوص الحل الذي تبنته الاتفاقية بتحميلها مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات

ترتب عن الحل الذي تبنته الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، عندما حملت مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث بالمحروقات، حالة من الانقسام الفقهي بين جانب من الفقه مؤيد (أولاً)، و آخر معارض لموقفها (ثانياً). و يلاحظ أنه في العقود الأخيرة، برز فريق فهي يطالب بضرورة تحميل كافة المتدخلين و المستفيدين من نشاط النقل البحري للمحروقات، مسؤولية الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث (ثالثاً).

#### أولاً- الفقه المؤيد لتحميل الاتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

لقد برر هذا الجانب من الفقه موقفه المؤيد للخيار الذي تبنته هذه الاتفاقية، عندما حملت مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات، تقريبا بنفس التبريرات التي تفضلت وفود الدول المؤيدة لهذه الفكرة بتقديمها أثناء سير أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، و التي تطرقنا إليها سابقا، حيث أكد أنصار هذا الرأي بأن السفينة هي مصدر التلوث و ليس البضاعة التي تنقلها<sup>(1)</sup>. فمالك السفينة المجهز هو الحارس على سفينته و على بضاعة المحروقات التي تحتويها، فإذا كان الضرر قد وقع، فذلك في الأصل لأن حادثا ملاحيا معينا قد تعرضت له السفينة، الأمر الذي يعني أنه إن لم يكن قد حدث شيء في محيط الملاحة ما كان ليقع أي حادث بحري ينتج عنه ضرر تلوث<sup>(2)</sup>. كما أضاف هذا الفريق من الفقه قائلًا: إن عملية النقل البحري للمحروقات هي عملية منشئة بذاتها للمخاطر<sup>(3)</sup>، مما يستدعي تحميل ممارستها (الناقل **Le transporteur**)، مسؤولية الأضرار التي يلحقها بالغير بمناسبة تأديته لنشاطه<sup>(4)</sup>، و ذلك تطبيقا للنظرية القائلة بأن: "كل من يباشر نشاطا يجني من وراءه الربح، يجب أن يتحمل تبعه ما ينجم عن ذلك النشاط من ضرر للغير"<sup>(5)</sup>. كما أن تحميل مالك السفينة مسؤولية أضرار التلوث يضمن حماية أكيدة للضحايا<sup>(6)</sup>، لسهولة تحديده بالرجوع لسجل قيد السفينة<sup>(7)</sup>. فالاعتبارات

1- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 370-371.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 191.

3- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.

4- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 155.

5- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 444.

6- Michel PRIEUR, op-cit., p. 881.

7- « Laurent LUCCHINI répliquait à cet argument, ainsi que le rappelle Emmanuel LANGAVANT dans son traité de droit de la mer : « que, si les hydrocarbures ne sont pas, en eux-mêmes, chose dangereuse, ils le deviennent par leur transport en grande quantité, qui, en cas d'accident, entraîne une pollution importantes. La responsabilité objective, à raison du risque créé, devait légitimement peser sur le transporteur » (...) Le deuxième argument qui fut évoqué en faveur de l'imputabilité retenue contre le propriétaire ou l'exploitant du navire a été un argument pratique. Faisant état de l'esprit du temps, Emmanuel LANGAVANT écrivait : « le propriétaire de la cargaison peut changer en cours de route, tandis que l'identité du propriétaire du navire est une donnée constante, facile à appréhender ». Et de M. LUCCHINI, cette formule : « en se plaçant sur le terrain de la commodité, le propriétaire du navire apparaît - si l'on peut dire - comme la victime la mieux placée, le responsable le plus commode », citer par : Jean-Jacques LAVENUE, « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures ? », 5<sup>ème</sup> conférence internationale de droit maritime, Le Pirée, France, 29 septembre au



العملية تقتضي الأخذ بهذا الحل، لأن الباعث الأساسي الكامن وراء إقرار هذه الاتفاقية، يتمثل في تمكين ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات من الحصول على تعويض ملائم عن الأضرار التي لحقت بهم، و من شأن تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة، أن يجعل هذا الأخير الشخص الأكثر يسرا لتحديد من طرف طالبي التعويض. بالمقابل فإن الشحنة المنقولة بطريق البحر قد يتغير مالكوها أثناء نقلها، و يمكن أن توزع ملكيتها بين عدة مالكين سواء أثناء الرحلة البحرية، أو عند وصولها لموانئ الشحن أو التفريغ. من جهة أخرى تتوفر المجهزون على تسهيلات أكثر فيما يخص الحصول على التأمين ضد أضرار التلوث مقارنة بالشاحنين، ثم من مزايا هذا الحل أن يدفع مالك السفينة الذي يخاطر بنقل مواد ملوثة مثل المحروقات، إلى القيام بالاحتياطات الضرورية أثناء نقل هذه المواد التي تشكل خطرا على البيئة البحرية<sup>(1)</sup>.

علاوة عن هذه الحجج، يرى هذا الفريق الفقهي أن وضع عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة، يضمن حماية المتضررين من التلوث و ذلك بتعويضهم في حالات التلوث التي لا يوجد فيها مالك للبضاعة أو مستأجر للسفينة، حيث يحدث ذلك عادة عندما تتعرض ناقلة نفط فارغة أثناء إبحارها لحدث ما ينجم عنه تسرب المحروقات المتبقية في أحواضها من حمولة سابقة، أو عندما تقوم السفينة عمدا بإلقاء بقايا حمولتها من المحروقات دون القيام بالإجراء المعتاد « **Load on top** »، أي طريقة الشحن فوق المخلفات. و في الختام أقر أنصار هذا الرأي بأن مبدأ إلقاء عبء المسؤولية على عاتق شخص محدد و المتمثل في مالك السفينة، يعفي المتضررين من التلوث من الدخول في كافة التعقيدات التي تفرضها العلاقات التعاقدية القائمة بين مختلف الأطراف المعنية بعملية النقل البحري للمحروقات، و التي هم في الأساس أجنب عنها، حيث أن هؤلاء الضحايا لا يدركون إلا شيء واحدا، و هو وجود سفينة تسربت أو ألقيت منها المحروقات في مياه البحر، مما تسبب لهم في أضرار تلوث، و من ثم فهي ملزمة بتعويضهم عن تلك الأضرار، أما عن تفاصيل العلاقات التعاقدية الموجودة بين الأطراف المعنية بنقل المحروقات، فلا شأن لهم فيها<sup>(2)</sup>.

### ثانيا- الفقه المعارض لتحميل الاتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

يرى أنصار هذا الرأي و من أبرزهم العميد « **CHAUVEAU** »، أن العدالة تقتضي إلقاء مسؤولية الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات على عاتق مالك هذه البضاعة و ليس على مالك السفينة الناقلة لها، حيث أن الأمر لا يرتبط في هذه الحالة بضرر حدث للبضاعة المنقولة على السفينة، بل بضرر لحق بالغير بسبب هذه البضاعة<sup>(3)</sup>. كما أقر هذا الموقف الفقهي بأن الواقع العملي يجاهرنا بأن نقل المحروقات لا يحرز للناقل ربحا أوفر من نقله لأي بضاعة أخرى غير ضارة، مما يتعين معه إلقاء المسؤولية على عاتق المستفيد من هذه البضاعة الملوثة المتمثل في مالكوها<sup>(4)</sup>.

2 octobre 2004, pp. 4-5. [www.droit.univ-lille2.fr](http://www.droit.univ-lille2.fr) > fileadmin > user\_upload > enseignants > lavenue-5emeconférence internationale dedroitmaritime.pdf

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 371.

2- محمد السيد الفقهي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 211-213.

3- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 155.

4- « *Pour ce qui est de l'imputabilité au propriétaire de la cargaison, les arguments sont à la fois théoriques et pratiques. Le débat qui s'organisa autour du choix de la personne responsable rappela, dès l'origine, que s'il est classique de rendre le transporteur maritime responsable des marchandises dont il a la garde, cette solution, en matière de pollution liée au transport d'hydrocarbures, risquait d'aboutir à une injuste imputation de responsabilité. Tout le monde se*

لم يتوقف الفريق الفقهي المناصر لهذا الموقف، فقط عند حد معارضته لمسألة تحميل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، مالك السفينة مسؤولية إصلاح أضرار التلوث بالمحروقات، بل قدم بدوره حججه و مبرراته دفاعاً على موقفه المعلن، حيث سار على نفس نهج العميد « CHAUVEAU »، و ذلك بإبرازه أن أضرار التلوث ليست ناتجة عن عملية النقل البحري، و إنما هي ملازمة للطبيعة الخطيرة للشحنة المنقولة على السفينة<sup>(1)</sup>، بالإضافة إلى كون مالك السفينة قد لا تجمعها أحياناً باستغلال سفينته إلا روابط ضعيفة، لاسيما في حالة إيجارها بهيكلها، حيث لا يتحكم في هذه الحالة لا بالتسيير الملاحي و لا التجاري لهذه السفينة، و بالتالي ليس من العدل تحميل شخص مسؤولية الأضرار التي يتسبب فيها شيء لا يسيطر عليه. و لحشد المزيد من الدعم لموقفهم، يعتبر أنصار هذا الرأي أن تحميل مالك السفينة مسؤولية التلوث، قد يؤدي إلى تناقض مع المسؤولية الموضوعية التي كرسها الاتفاقية، إذ أنه طبقاً لهذا النظام فإن الشخص الذي يخلق المخاطر هو الذي يجب أن يتحمل تبعاتها، و في ميدان التلوث البحري فإن الذي يخلق المخاطر ليس الناقل، بل مالك الشحنة، فالشحنة هي العنصر الملوث كما أنها منشئة مخاطر التلوث. لهذا فمن المنطقي في هذه الظروف، حسب المدافعين عن هذه الأطروحة، أن يتم تحميل المسؤولية لمالك الشحنة و ليس لمالك السفينة<sup>(2)</sup>.

لقد أضاف أنصار هذا الموقف أسانيد أخرى لتأكيد أحقية رأيهم، حيث يرون بأن الإدعاء بفرض المسؤولية على الشخص الذي يملك وسائل تقادي وقوع الكارثة، يكون صحيحاً فقط في حالة كون الحادث البحري هو بالفعل المتسبب في وقوع أضرار التلوث، أما إذا كان التلوث نتيجة لأسباب أخرى كما في حالة تقديم المساعدة البحرية، فإن تحمل مقدم المساعدة للمسؤولية المدنية يتنافى مع ما ترمي إليه هذه الاتفاقية، و التي حصرت المسؤولية عن أضرار التلوث فقط في شخص مالك السفينة دون غيره<sup>(3)</sup>. أما عن الإدعاء بأن مالك السفينة من السهل العثور عليه بالمقارنة مع مالك البضاعة، فإنه حتى في الحالات التي يوجد فيها تسلسل في تظهير سند الشحن، ليس بالأمر الصعب تحديد من كان مالكا للبضاعة لحظة الحادث، و ذلك في ظل نظام التأمين على البضاعة<sup>(4)</sup>. كما يمكن التغلب على هذه المشكلة أيضاً من خلال إنشاء صندوق يستمد تمويله من الشركات المتلقية لشحنات المحروقات، حيث تحقق ذلك فعلاً بعد عامين من إبرام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، عند إقرار المجتمع الدولي للاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971<sup>(5)</sup>، باعتبار

*souvient de la célèbre observation du doyen CHAUVEAU : « Il ne s'agit pas de dommage causé à la marchandise, mais d'un dommage causé par la marchandise à un tiers, or ce dommage et son intensité tiennent à la nature dangereuse et nuisible...si les cuves du Torrey-Canyon avaient été chargées de vin ou de whisky, il n'y aurait eu aucun dommage particulier ». Le transport du pétrole n'engendre pas plus de profit pour l'armateur que celui de toute autre marchandise ; or la charge du risque doit peser sur celui à qui profite de la chose dangereuse : le propriétaire de la cargaison. Le doyen CHAUVEAU qualifiait d' « erreur d'aiguillage » le fait de placer la responsabilité sur les épaules du propriétaire du navire alors que la nature polluante de la marchandise transportée est la cause directe du dommage. Autant il est normal de retenir la responsabilité d'un navire nucléaire puisqu'il crée le risque, autant il est injuste de la retenir ici, car ce n'est pas le navire qui crée le risque mais la nature de la cargaison, dont l'armateur ne tire aucun profit », citer par : Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 4.*

1- محمد السيد الفقهي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 213-217.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 370.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 531-532.

4- محمد السيد الفقهي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 197.

5- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 89-90.

أن المصدر الأساسي الممول و المغذي لهذا الصندوق، هي الاشتراكات التي تدفعها الشركات المستوردة لهذه البضاعة في الدول المتعاقدة<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً - الدعوة إلى ضرورة تحميل كافة المتدخلين و المستفيدين من مكاسب نشاط النقل البحري للمحروقات مسؤولية الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث:

في الحقيقة أفصحت التجربة العملية عن أن إلقاء هذه الاتفاقية مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات على عاتق مالك السفينة وحده، لا يحقق الحماية القانونية الكافية للضحايا الذين يعتقدون أمالاً كبيرة في الحصول على تعويض كامل عن الأضرار التي تكبدوها. فعلى هذا الأساس ظهرت في العقود الأخيرة أصوات فقهية تطالب بضرورة تحميل جميع الأطراف المتدخلة و المستفيدة من غنائم نشاط النقل البحري للمحروقات، بما في ذلك ملاك السفن و المجهزين و المستأجرين و ملاك بضاعة المحروقات... إلخ، مسؤولية الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث. فالقول أن الشخص الذي ينبغي أن يتحمل مسؤولية أضرار التلوث هو مالك السفينة أو مالك البضاعة، موضوع تجاوزه الزمن و لم يعد له أي فائدة، فكل هذه الأطراف منخرطة في صناعة النقل البحري للمحروقات و تجني من ورائها أرباحاً طائلة، و بالتالي فإنها ملزمة بالمساهمة في إصلاح الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث، و في ذلك تطبيق فعلي لـ "مبدأ الملوث الدافع"<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني

### مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات تتميز بذاتية خاصة تجعلها تختلف عن المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة

فرضت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، على غرار بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن حادث التلوث على عاتق مالك السفينة، و ذلك عقب مفاوضات مديدة جرت بين وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969. و جدير بالإشارة في هذا الصدد إلى أن المسؤولية المدنية المنقذة في ميدان التلوث البحري بالمحروقات، تتميز ببعض الخصائص، التي تجعلها تختلف عن المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة، و فيما يلي توضيح لتلك الخصائص:

## الفرع الأول

### خاصية المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة الصادر عنها التلوث

إذا تحدد الشخص المسئول عن أضرار التلوث طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها بمالك السفينة، فمن الطبيعي أن يتبع ذلك التساؤل حول طبيعة مسؤولية هذا المالك و أساس الأخذ بها. و قد كانت هذه المسألة من أكثر المسائل أهمية و إثارة للجدل منذ بداية الأعمال التحضيرية و حتى نهاية أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، حيث تركز النقاش آنذاك على ما إذا كان أساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات يجب أن يكون الخطأ أم الضرر؟<sup>(3)</sup>

1- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 158-161.

2- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., pp. 4-5.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 247.

فإلى جانب ما ترتب من جدل و تباين في وجهات النظر بين وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، حول مسألة تحديد الشخص الملقة عليه مسؤولية تعويض الضحايا عما أصابهم من أضرار، و الذي تجسد في نهاية المطاف في شخص مالك السفينة، فإن مسألة تحديد طبيعة مسؤولية هذا الأخير أخذت أيضا نصيبها من النقاش، حيث قدمت وفود الدول الحاضرة في المؤتمر خيارين في هذا الصدد: الخيار الأول يأخذ بنظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ<sup>(1)</sup>، في حين يركز الخيار الثاني على نظام المسؤولية القائمة على أساس الضرر<sup>(2)</sup>، المعروفة فقها بتسمية المسؤولية المادية أو المسؤولية الموضوعية « **La responsabilité objective** »<sup>(3)</sup>، المنبثقة من نظرية تحمل تبعات النشاطات الخطرة<sup>(4)</sup>، إلا أنه في النهاية كانت الغلبة لأنصار الاقتراح الأخير<sup>(5)</sup>، إذ يظهر ذلك جليا حينما قضت الاتفاقية بأن: "مالك السفينة لحظة وقوع الحادث، أو، عندما يتكون الحادث من سلسلة من الأفعال، لحظة الفعل الأول، مسئولا عن أي ضرر تلوث ناجم عن تسرب أو إلقاء للمحروقات من سفينته نتيجة للحادث..."<sup>(6)</sup>. من الواضح أن هذا النص قد قرر مسؤولية المستغل لأحد الأنشطة الاقتصادية الخطرة، المتمثل في نشاط النقل البحري للمحروقات، عن أضرار التلوث البيئي التي تسببها ممارسة هذا النشاط على أساس الضرر وحده، حيث لا يشترط إثبات الخطأ في جانبه و لا يستلزم من المتضرر سوى إثبات وجود الضرر و رابطة السببية بين ذلك الضرر و النشاط الخطر المتسبب في حدوثه. و بذلك تكون الاتفاقية قد قررت الانحياز إلى جانب المتضررين من التلوث و عملت على توفير أكبر قدر من الحماية لهم، نظرا لما يمثله إثبات الخطأ من عبء ثقيل قد لا يستطيعون القيام به في أغلب الأحوال، مما يهدر حقهم في التعويض<sup>(7)</sup>.

المعروف أن القواعد التقليدية للمسؤولية تركز على عنصر الخطأ<sup>(8)</sup>، و عليه فكل من يتسبب بخطئه في إحداث ضرر للغير يكون ملزما بالتعويض، و بالتالي فإن نظرية الخطأ كانت و لا تزال الركيزة الأساسية لقيام المسؤولية في القواعد العامة، حيث تنتفي المسؤولية عند غياب الخطأ أو عدم إمكانية إثباته من طرف المتضرر<sup>(9)</sup>. و من المعلوم أن المسؤولية معناها تعويض الضرر الناشئ عن عمل غير مشروع، و العمل غير المشروع قد يتولد عن الإخلال بعقد صحيح سابق بين الدائن و المدين، و هنا تتحقق المسؤولية العقدية، و قد يكون هذا الإخلال بالتزام قانوني (عدم الإضرار بالغير)، سواء كان

1- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 156-157.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 228.

3- أنظر كل من:

- Jean-Marc LAVIELLE, Julien BETAILLE et Michel PRIEUR, Les catastrophes écologiques et le droit : échecs du droit, appels au droit, Bruylant, Bruxelles, 2012, pp. 429-430.

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 130-131.

4- لمزيد من المعلومات، أنظر كل من: صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، 224-221.

- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2010، ص 108-119.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 156-157.

- صلاح هاشم، مرجع سابق، ص 133-162.

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 228-236.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 532-536.

5- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

6- المادة 3/ فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

7- لمزيد من المعلومات، أنظر: عطا سعد محمد حواس، الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2012، ص 297-303.

8- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.

9- جميلة حميدة، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه، دار الخلدونية للنشر، الجزائر، 2011، ص 104.

ذلك عن عمد أو عن غير عمد، و هنا تتحقق المسؤولية التقصيرية. و يذكر أنه لا يوجد فرق في المخل بين أن يكون فاعلا أو ممتعا، أي بين عمله الايجابي و عمله السلبي، و سواء كان هذا الامتناع مقترنا بفعل، أو كان الامتناع بحتا مجردا من أي فعل<sup>(1)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، في جميع الأحوال، هي مسؤولية تقصيرية و ليست مسؤولية عقدية<sup>(2)</sup>، حتى إذا وقع الحادث المسبب للتلوث أثناء تنفيذ عقد نقل بحري للمحروقات، ذلك أن التلوث ليس ناشئا عن العقد<sup>(3)</sup>، و إنما هو ناشئ عن إخلال المالك بالتزام قانوني بعدم إلحاقه ضررا بالغير نتيجة لتسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته عندما كان يستغلها في عملية النقل البحري<sup>(4)</sup>. فالدائن و المدين في المسؤولية العقدية كانا مرتبطين بعقد قبل تحقق المسؤولية، بينما في المسؤولية التقصيرية، قبل أن تتحقق، فقد كان المدين أجنبيا عن الدائن، حيث أنه عندما تتعرض ناقلة نفط لحادث معين و يترتب عن ذلك وقوع ضرر تلوث بسبب تسرب المحروقات منها، فإن مالك السفينة المسئول عن تعويض هذا الضرر لم تكن تربطه بالمتضرر أي علاقة قانونية، بل كان أجنبيا عنه قبل وقوع الضرر و تحقق مسؤوليته<sup>(5)</sup>.

تقوم المسؤولية المدنية في جانبها التقصيري في مختلف الأنظمة القانونية الوضعية على فكرة الإخلال بواجب قانوني (نظامي)، يتمثل في ضرورة عدم الإضرار بالغير، و غاية هذه المسؤولية هي صدور حكم قضائي يلزم المسئول المدني بتعويض المتضرر عما لحقه من ضرر في نفسه أو في ماله من جراء الفعل الضار الصادر من المسئول المدني، و يعني ذلك إسناد الواقعة مصدر الضرر إلى سلوك معيب من الوجهة القانونية، أي إلى فكرة الخطأ في جانب من قام بذلك السلوك، الأمر الذي يدل على أن أساس المسؤولية المدنية التقصيرية في الأنظمة القانونية يكمن في الخطأ<sup>(6)</sup>. لهذا السبب نجد المشرع الجزائري قد نص صراحة في المادة 124 من القانون المدني على أن: "كل فعل أيا كان يرتكبه الشخص بخطئه، و يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض". و ينبغي هنا على طالب التعويض (المتضرر) إثبات وقوع ذلك الخطأ، و أنه قد لحقه ضرر في نفسه أو ماله من جراء ذلك الخطأ<sup>(7)</sup>، بمعنى أن هناك علاقة سببية بين الخطأ الذي وقع و الضرر الذي لحق المتضرر، مما يخوله الحق في مطالبة المسئول بتأدية التعويض<sup>(8)</sup>. و إذا كانت فكرة الخطأ بمثابة العمود الفقري لقانون المسؤولية المدنية التقصيرية<sup>(9)</sup>، إلا أن الاتفاقية رفضت الأخذ بهذه النظرية، كأساس لانعقاد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و بالمقابل كرس في مكانها نظرية المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر<sup>(10)</sup>. و يرى أنصار نظرية المسؤولية الموضوعية أن فكرة الخطأ التي يعتنقها أنصار نظرية المسؤولية الشخصية لا تقدم أية حماية للمتضرر، فهم لا ينظرون في أساس المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية إلى خطأ الحارس، و إنما ينظرون إلى الضرر الذي لحق المتضرر، ذلك أن أساس المسؤولية عندهم يتمثل في تحمل التبعة، و هو ما يعبر عنه أيضا بنظرية

1- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 52.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 229.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 533.

4- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 199.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 228-229.

6- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 203.

7- كمال كيحل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 5، الجزائر، 2009، ص 215-216.

8- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 203-204.

9- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 255.

10- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 266.

الخطر المستحدث « La théorie du risque créé »<sup>(1)</sup>، حيث تتخذ هذه الأخيرة عند الفقيه « LABBÉ » صورتين: الصورة الأولى يكون فيها الشخص مسئولا عن كل نشاط يبذله و يضر بالغير، بينما في الصورة الثانية يكون الحارس مسئولا عن نشاطه الذي يدر عليه مغنما، فإذا ما ألحق ضررا بالغير من جراء هذا النشاط وجب عليه أن يغرم، فمن يدير مصنعا يدر عليه ربحا، عليه أن يلتزم في مقابل هذا الغنم بالغرم للمتضررين من المصنع، و من يستفيد باستغلال سفينة، عليه أن يتحمل مسؤولية تعويض ما ينشأ عنها من أضرار<sup>(2)</sup>. و يمكن تفسير الحل الذي أخذت به الاتفاقية، من خلال النقاط التالية:

**أولا- الهدف الرئيسي الذي أبرمت من أجله الاتفاقية يتعارض مع فكرة الأخذ بنظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ كأساس لانعقاد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:**

جاء في ديباجة الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، أن هذه الأخيرة قامت عقب إدراك المجتمع الدولي لمخاطر التلوث التي ينشئها النقل البحري الدولي للمحروقات بشكل سائب، و أنها ترمي إلى ضمان تعويض عادل لفائدة الأشخاص الذين يعانون من الأضرار التي يسببها التلوث المترتب عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن. كما تهدف إلى توحيد القواعد و الإجراءات الدولية بخصوص مشكلات المسؤولية و توفير تعويض عادل لتلك الحالات<sup>(3)</sup>. لهذه الاعتبارات فقد كانا واجبا على المجتمع الدولي عند إبرامه لهذه الاتفاقية، الأخذ بالحلول العملية التي تسهل للضحايا طريق الحصول على العلاج القانوني المناسب<sup>(4)</sup>، لجبر من أصابهم من أضرار نتيجة لحوادث التلوث بالمحروقات<sup>(5)</sup>، عبر إقرار نظام المسؤولية الموضوعية<sup>(6)</sup>، الذي بمقتضاه يعتبر مالك السفينة مسئولا بشكل تلقائي إزاء المتضررين من التلوث عن أي ضرر تكون سفينته هي المتسببة فيه<sup>(7)</sup>، حتى في الحالة التي لا يرتكب فيها أي خطأ أو إهمال كان السبب في وقوع حادث التلوث<sup>(8)</sup>، إذ لكي يتمكن المتضرر من التلوث من الحصول على التعويض، يكفي أن يقيم الدليل على أن ضررا قد لحقه و أنه توجد علاقة سببية تربط بين هذا الضرر و حادث التلوث<sup>(9)</sup>. فلا يمكن للمالك في هذه الوضعية التنصل من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر راجع إلى إحدى حالات الإعفاء المذكورة حصرا في المادة 3/فقرة 2 و 3 من هذه الاتفاقية<sup>(10)</sup>، و هي كالاتي: أ- عمل من أعمال الحرب، أو عمل عدائي، أو حرب أهلية أو ثورة، أو بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 471-481.

2- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 110.

3- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 545.

4- Maryline BOIZARD, André ÉLARD, Marc FOUERE, Sylvain LE BIGRE, Philippe ROUSSEAU, Myriam KERNEIS, Joseph JUGAULT, « La responsabilité du transporteur maritime pollueur », in : Revue Juridique de l'Ouest, N°= Spécial, 1995, pp. 160 et s.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 235-236.

6- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 758.

7- Didier LE PRADO, op-cit., p. 119.

8- أنظر كل من:

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 310.

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 189-190.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 238.

9- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 216.

10- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, Risques et assurances des entreprises, 3<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1991, p. 572.

تجنبها أو مقاومتها؛ ب- ناتج كليا عن عمل أو امتناع عن عمل متعمد من طرف الغير بقصد إحداث الضرر؛ ج- نجم بسبب إهمال أو فعل آخر صادر من أي حكومة أو سلطة أخرى مسئولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية الأخرى، و ذلك عند ممارستها لهذه الوظيفة (الفقرة الثانية)؛ في الحالة التي يثبت فيها المالك أن ضرر التلوث قد وقع جزئيا أو كليا، سواء بسبب عمل أو امتناع عن عمل صادر من جانب الشخص المتضرر، أو بسبب إهمال هذا الشخص (الفقرة الثالثة).

يرى جانب من الفقه أن الاتفاقية تنشئ قرينة مسؤولية على عاتق مالك السفينة<sup>(1)</sup>، لا يستطيع التخلص منها، إلا في الحالة التي يثبت فيها أن الضرر المطالب بتعويضه، قد نشأ عن حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية المشار إليها أعلاه<sup>(2)</sup>. فلا يجديهِ إذن لدفع مسؤوليته أن يقيم الدليل على أنه بذل العناية المعقولة التي يبذلها مالك حريص، و لا يجديهِ بقاء سبب الحادث مجهولا، لأنه لن يستطيع حينئذ إثبات أي سبب من الأسباب التي تؤدي إلى دحض قرينة المسؤولية التي تلقى الاتفاقية الراهنة على عاتقه<sup>(3)</sup>. فأهم خاصية تميز نظرية المسؤولية الموضوعية، أنها تكتفي بالركنين الضروريين لانعقاد المسؤولية المادية، و هما وقوع ضرر التلوث و نسبته إلى السفينة<sup>(4)</sup>. بعبارة أخرى، أن يثبت الشخص أنه تضرر بالفعل من جراء تسرب المحروقات من السفينة، و يقيم رابطة سببية مباشرة بين ما تكبده من ضرر و ذلك التسرب، فتتعدّد مسؤولية مالك السفينة بصورة تلقائية بسبب نشاطه الذي يتسم بالخطورة دون الحاجة إلى إثبات خطأ أو إهمال من جانبه<sup>(5)</sup>.

لا شك أن في هذه النظرية حماية أكبر للمتضررين، ذلك أنه لما كانت حوادث التلوث تؤدي إلى أضرار جسيمة للأفراد و للطبيعة على حد سواء، فإن المسؤولية الموضوعية تكون هي الأساس المناسب لضمان حماية فعالة للمتضررين، بحكم أن القانون بمقتضاها يؤمن الجمهور المتعامل مع البيئة البحرية من الأضرار التي قد تتجم من جراء نشاط النقل البحري للمحروقات باعتباره من النشاطات الخطرة، بغض النظر عن درجة العناية التي يبذلها الشخص المسئول لمنع وقوع الضرر. فلا تفرض المسؤولية الموضوعية فقط بسبب عدم معقولة النشاط الممارس من طرف الشخص المسئول، لكن في المقام الأول بسبب أنه قد خلق بسلوكه و نشاطه مخاطر غير عادية<sup>(6)</sup>.

#### ثانيا- نظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ لا يتلاءم مع المخاطر الاستثنائية الناشئة عن نشاط النقل البحري للمحروقات:

إن الاستجابة لمتطلبات الحياة العصرية و ظهور أنواع عديدة من المخاطر نتيجة توظيف تكنولوجيات حديثة تحمل في طياتها العديد من المخاطر و الأضرار، كل هذه العوامل جعلت الوسائل القانونية الكلاسيكية، و التي كانت متاحة سابقا لضحايا الضرر عاجزة عن إصلاح العديد من الأضرار الناجمة عن مثل هذه المخاطر، لذلك ظهرت دعوات فقهية مطالبة بضرورة إعادة النظر في الأسس التقليدية للمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تصيب الأشخاص أو الأموال، سواء على المستوى الوطني أم الدولي، على الصعيدين التشريعي و القضائي. و بعد التقدم الصناعي الحاصل في مختلف مناطق

1- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 256.

3- أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة و دفوع البراءة الخاصة بها مقارنا بتشريعات الدول العربية، دار الفكر و القانون للنشر، المنصورة، مصر، 2006، ص 176.

4- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 126-127.

5- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 5.

6- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 100-101.

العالم، بما له من أثر كبير في إثارة الاهتمام بموضوع المسؤولية المدنية، كانت للثورة الصناعية التي ظهرت في القرن التاسع عشر آثارها الكبيرة على قواعد و أحكام المسؤولية المدنية في الأنظمة القانونية الوطنية، ناهيك عن المخاطر الناجمة عن الثورة التقنية الحديثة التي تضم بعض النشاطات التي تعتمد على وجه الخصوص على الطاقة النووية. لذلك فقد كان لهذا التطور بالغ الأثر، لاسيما على المستوى الدولي، و زادت حدته بانعقاد مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية في "ستوكهولم" سنة 1972، حيث جاء في الكلمة الافتتاحية التي ألقاها السكرتير العام للمؤتمر في جلسته العامة الأولى أنه: "يجب صياغة قواعد جديدة للقانون الدولي، لتطبيق المبادئ الجديدة للمسؤولية و السلوك الدولي الذي يتطلبه عصر البيئة، و أساليب جديدة لتنظيم المنازعات الخاصة بالبيئة"<sup>(1)</sup>.

من أبرز مميزات المسؤولية الموضوعية أنها تنطبق في مجال الأضرار الاستثنائية التي تتميز بالجسامة، فيكون موضوع المسؤولية (أي هذه الأضرار الجسيمة)، العنصر الرئيسي في تقدير التعويض و ليس البحث عن الشخص المسئول أو الخطأ لأنه لن يجدي حتى في الحالة التي يعرف فيها، لاستحالة تغطية هذه الأضرار الجسيمة، لذلك نجد هذه المسؤولية قد قررت بنصوص تشريعية تجعل التأمين فيها إجباريا في الحالات التي تتصف بضخامة التعويض و عجز أي فرد أو جهة عن تحمله. ثم أن هذه المسؤولية الموضوعية لا تهتم بالعنصر الشخصي المتمثل في معرفة المسئول أو نسبة الخطأ إليه، لأنها تستند إلى العنصر الموضوعي و هو الضرر، إذ أنه في نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي، ينبغي الاعتراف بأن مفهوم الخطأ يتجه إلى الاختفاء، و من ثم يجب إقرار نظام المسؤولية بدون خطأ لتحقيق أكبر قدر من الحماية للمتضررين<sup>(2)</sup>.

أكد أن الطابع المدمر للأضرار التي تمس البيئة البحرية عموما و مصالح الدول الساحلية و رعاياها بالخصوص نتيجة لحوادث التلوث بالمحروقات، لاسيما الحوادث التي تأخذ شكل الكارثة مثل حادثي « Torrey-Canyon » و « Amoco-Cadiz »، قد أظهر بصورة واضحة عدم ملائمة مبدأ المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المعتمد في القوانين الداخلية بهدف تعويض المتضررين من هذا التلوث<sup>(3)</sup>، فضلا عن أنه أبرز الحاجة إلى التقريب بين الأنظمة القانونية، و توحيد الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية في هذا الميدان<sup>(4)</sup>، و هو ما قضت به الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969<sup>(5)</sup>، التي أحلت محل المسؤولية المدنية التقليدية القائمة على أساس الخطأ - المسؤولية الموضوعية - التي تتعقد بمجرد وقوع الضرر<sup>(6)</sup>، حيث يوفر هذا الحل حماية فعالة للمتضررين من التلوث<sup>(7)</sup>، و تبرره ضرورة تحمل مالك السفينة تبعة المخاطر المستحدثة من طرفه<sup>(8)</sup>. فالخطأ سواء العمدي أو الناتج بفعل الإهمال، ليس إلا حالة نفسية من الصعب إثباتها و ينتج

1- جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 158-159.

2- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2008، ص 333-334.

3- « Dans le transport de matière dangereuse ou autre, il y existe toujours un risque. Aussi, l'idée de faute cède devant celle du risque. Ceci est essentiellement justifié par le fait qu'il est souvent difficile de prouver l'existence d'une faute et qu'il est aussi difficile de faire à l'étranger le jugement accordant réparation », Ahmed LARABA, op-cit., p. 485.

4- جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 182-186.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 362-363.

6- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 335-336.

7- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 5.

8- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.



عنها تعقيدات لا حصر لها، حيث أنه ليس من المستبعد في ضوء هذا الأساس، أن يحرم الكثير من ضحايا التلوث من الحصول على التعويض لفشلهم في إثبات الخطأ رغم ما أصابهم من ضرر مؤكد، بالإضافة إلى أن طرفي الدعوى سيجدان نفسيهما في مركز قانوني غير متساوي. لذلك أصبح في الوقت الراهن من المؤكد أن نظام المسؤولية المدنية الشخصية (القائمة على أساس الخطأ)، غير فعال في ضمان و كفالة حق حصول المتضررين على تعويض عادل<sup>(1)</sup>.

يستفاد من الأفكار السابقة أن سيطرة الوسائل التكنولوجية و العلمية الجديدة، تقتضي تطوير المفاهيم التقليدية لنظرية المسؤولية المدنية، و على وجه الخصوص في مجالات الأنشطة ذات الخطورة الشديدة « **Ultras-hazardous activities** ». فالمسؤولية المترتبة عن الضرر الناتج عن الأنشطة شديدة الخطورة أو التي تستلزم توظيف وسائل العلم الحديث، ينبغي أن تقوم دون أية حاجة لإثبات خطأ معين. فإعمال نظرية المسؤولية الموضوعية و الاكتفاء بوقوع الضرر و علاقة السببية المباشرة بينه وبين النشاط الذي أحدثه، أيما كان وصف هذا النشاط، يفتح المجال أمام حصول المتضررين على التعويض عما لحقهم من جراء الأنشطة ذات الطابع الاستثنائي التي يقوم بها الأشخاص، و لا يمكن وصفها، بحال، بأنها تشكل خطأ أو عملاً غير مشروع، حيث أنه مثلما يشير إليه بعض الفقهاء: "إن فكرة المسؤولية تبدأ بضرر و تنتهي بتعويض... و لا توجد رابطة ضرورية بين نقطة البداية و نقطة الوصول"<sup>(2)</sup>.

**ثالثاً - الخصائص الطبيعية للمحروقات تؤدي إلى مصاعب جمة قد يصطدم بها الضحايا أثناء بحثهم عن السفينة التي صدر عنها الخطأ المفضي إلى وقوع أضرار التلوث:**

أشرنا أعلاه إلى أن المسؤولية المدنية المنعقدة في ضوء القواعد العامة التقليدية، تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، مما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر، و هذا أمر جد صعب في مجال التلوث البحري، مما يحرم المتضرر أو يؤخر حقه في الحصول على تعويض مناسب عما تكبده من ضرر<sup>(3)</sup>. فالخصائص الطبيعية للمحروقات تؤدي إلى صعوبات جمة في الإثبات يتعذر حلها<sup>(4)</sup>، ذلك أنه علاوة على سرعة تخفيفها بمياه البحر، فإن البقع التي تكونها هذه المواد قد تمتد خلال ساعات إلى مساحات شاسعة من تلك المياه بالنظر إلى إمكانية تحريكها بفعل الرياح و التيارات البحرية، مع العلم أن التلوث البحري عامة يتميز بخاصية الانتشار و بطبيعته لا يعترف بالحدود<sup>(5)</sup>، بمعنى أنه "عابر للحدود أو لا حدودي" **Transfrontière**<sup>(6)</sup>، الأمر الذي قد يشعر معه المتضرر من التلوث بالإحباط، مما يؤدي إلى إفلات مالك السفينة من المسؤولية، و يصبح بالتالي المتضرر في هذه الحالة بدون علاج قانوني<sup>(7)</sup>. لذلك كان من الأمور اللازمة و الملحة إرساء الاتفاقية الراهنة نظام المسؤولية الموضوعية الذي يعفي ضحايا التلوث من كافة الصعوبات و التعقيدات، التي من شأنها أن تقف عائقاً أمامهم في سبيل الحصول على تعويض ملائم لجبر الأضرار التي تكبدوها<sup>(8)</sup>.

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 255-256.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 475.

3- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.

4- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 265-266.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 367.

6- أحمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 51-65.

7- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 230.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2003 », Londres, 2004, pp. 86 et s.

8- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 546-547.

على كل حال يمكن القول إجمالاً أنه طبقاً لهذا المبدأ، فإن ضحايا التلوث البحري بالمحروقات غير مطالبين بإثبات خطأ الشخص المتسبب في الضرر، إذ يكفيهم تقديم الدليل عن العلاقة السببية بين حادث التلوث و الضرر الحاصل. و جدير بالإشارة إلى أن الاتفاقية بعدم تطلبها من المتضرر إثبات صدور خطأ من جانب المتسبب في الضرر، ذلك يعدّ وضعاً جديداً يخالف الأساس المتعارف عليه في التقاليد البحرية، و يمثل حالة الاستثناء بالنسبة للقواعد المعمول بها في ميدان القانون البحري، و بالتالي فإن إقرار الاتفاقية الراهنة لمبدأ المسؤولية الموضوعية للملوث، تعتبر قاعدة دولية نموذجية تشكل مرجعاً لتشريعات الدول الأطراف فيها، في سبيل توفير الحماية القانونية اللازمة لحقوق المتضررين من التبعات الوخيمة للتلوث البحري بالمحروقات<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### خاصية المسؤولية المركزة على عاتق مالك السفينة الصادر عنها التلوث

لقد أظهرت التجربة العملية و حوادث التلوث المتكررة، أن ضحايا الأضرار الناجمة عن الملاحة البحرية، غالباً ما يواجهون صعوبات حقيقية عند التحديد الدقيق للمتسبب في أضرار التلوث، و إقامة علاقة سببية بين تصرفه و الضرر الحاصل، حيث تعود هذه الصعوبات إلى عوامل كثيرة و متعددة، منها ما هو ذو طابع عملي و منها ما هو ذو طابع قانوني. فمن جهة أولى: فإنه بالنظر للطبيعة المتحركة للسفن و الخصائص الطبيعية للمجالات البحرية، و إذا أضفنا إلى ذلك الظروف الطبيعية الأخرى كحركة الرياح و غيرها، فإن ذلك يجعل من التلوث الصادر عن السفن من التلوثات العابرة للحدود بامتياز، حيث تقاس في الغالب المسافة التي تفصل بين مكان الحادث البحري المتسبب في التلوث و مكان حصول الضرر بعشرات الأميال البحرية بل و بالمئات. ثم إنه حتى في الحالة التي تكون فيها المسافة قصيرة، فإن هذه الأضرار اللاحقة بالبيئة قد تكون ناتجة عن أنشطة متنوعة، مثل المرور الكثيف و الدائم لعدة سفن في منطقة بحرية معينة، ذلك أنه و لو أمكن معرفة المتسببين في وقوع الأضرار، فإنه يستحيل تحديد كل مسئول بمفرده. علاوة عن ذلك، ثمة صعوبات عملية أخرى تتمثل في كون آثار التلوث قد لا تبدأ في الظهور إلا بعد مضي وقت طويل عقب وقوع الحادث البحري، و وصول البقعة النفطية مثلاً إلى سواحل دولة معينة، و هذه المدة قد تكون أطول في حالة التلوث الإشعاعي. أما من الناحية القانونية، فإنه بالنظر لتعدد الأشخاص المتدخلين في أنشطة الملاحة البحرية، و بسبب غياب تنظيم خاص يحدد الشخص المسئول عن التلوث الذي تسببه السفن، فإن الضحايا في مثل هذه الحالة قد يجدون أنفسهم أمام عدد كبير من المسؤولين المحتملين، بحيث يصعب عليهم عملياً و مالياً متابعتهم: فهل المسئول عن تعويض الأضرار اللاحقة بهم هو مالك السفينة أو مستغلها أو مستأجرها؟ و كيف يمكن معرفة هؤلاء؟ أم أن المسئول هو ربان السفينة أو طاقمها؟ أم أن المسئول هو مالك الشحنة المنقولة على السفينة أو ملاك هذه الشحنة؟ فهؤلاء قد يكونون في الغالب متعددين<sup>(2)</sup>.

خلصنا سابقاً إلى أن المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و البروتوكول المعدل لها، تقع و لأسباب عديدة، على عاتق مالك السفينة الصادر عنها التلوث. و السؤال الآن إلى أي مدى نجحت نصوص الاتفاقية و البروتوكول في تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة؟ و بعبارة أخرى هل هذه النصوص تعني تركيز المسؤولية على عاتق المالك تركيزاً كاملاً و مطلقاً بما لا يسمح بإقامة دعوى التعويض عن ضرر التلوث على أي

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 364.

2- المرجع ذاته، ص 367-368.

شخص آخر غيره، أم بإمكان ضحايا التلوث مقاضاة أطرافاً أخرى غير مالك السفينة لعلاج ما أصابهم من ضرر؟<sup>(1)</sup>

قضت المادة 3/4 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 بأنه: "لا تقام أي دعوى للتعويض عن ضرر التلوث ضد المالك على أساس آخر خلاف هذه الاتفاقية، ولا تقام أي دعوى للتعويض بسبب التلوث، سواء مؤسسة على هذه الاتفاقية من عدمه، ضد تابعي أو وكلاء المالك".

للخوض في غمار هذا العنصر، إرتئينا التطرق للنقاط التالية:

**أولاً- المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات طبقاً للاتفاقية موجهة إلى شخص مالك السفينة دون غيره:**

مقتضى مبدأ تركيز المسؤولية، عدم سريان القواعد العامة للمسؤولية المدنية على العلاقة التي تنشأ عن أضرار التلوث بين المستغل للنشاط الخطر و الغير المتضرر، لأن هذه القواعد تقضي بأن كل مرتكب لفعل ضار يقع على عاتقه الالتزام بالتعويض، ولا يقبل بانتقال هذا الالتزام من الذمة المالية للمتسبب في الضرر إلى ذمة مالية أخرى، إلا إذا كانت هناك رابطة قانونية سابقة بينهما (المسؤولية عن فعل الغير)، في حين أن القواعد الخاصة، تقبل مثل هذا الانتقال بدون أن تكون بينهما في أغلب الأحوال رابطة قانونية، فضلاً عما أظهره التطور التقني، من عدم مقدرة القواعد العامة لأمر و مسائل تتعلق بالزمان و المكان و البيئة التي وضعت فيها، على تلبية مقتضيات هذا التطور و بصفة خاصة في مجالات الأنشطة الخطرة على البيئة<sup>(2)</sup>. و نفهم من القراءة الأولى للنص أعلاه، أن المسؤولية عن أضرار التلوث مركزة في شخص مالك السفينة دون سواه<sup>(3)</sup>. ففي حالة وقوع حادث تلوث تغطيه الاتفاقية، يستبعد النص كلية إقامة أي دعوى تعويض عن الضرر الحاصل ضد مالك السفينة على أساس قواعد القانون الداخلي<sup>(4)</sup>، الأمر الذي يعني أن المتضرر من التلوث عند إقامته لدعواه ضد مالك السفينة مصدر التلوث، يجب عليه التمسك فقط بأحكام الاتفاقية و لا خروج عنها<sup>(5)</sup>. و يظهر بصورة واضحة مبدأ تركيز المسؤولية، عندما منعت الاتفاقية الرهانة إقامة ضحايا التلوث لأي دعوى تعويض، سواء على أساس أحكامها أو على أساس أي قانون من القوانين الوطنية، ضد أحد التابعين لمالك السفينة أو أحد وكلائه<sup>(6)</sup>.

فأمام تعدد المتدخلين في نشاط النقل البحري للمحروقات، و من أجل رفع الحواجز التي من شأنها أن تقف حائلاً أمام الضحايا، في سبيل الحصول على العلاج القانوني المناسب في حالة وقوع حوادث تلوث، عمدت الاتفاقية الرهانة إلى تحديد المسئول القانوني عن هذه الأضرار، من خلال إقرارها مبدأ تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة الصادر عنها التلوث، حيث يعتبر هذا الإجراء حسب الأستاذ

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 223.

2- عطا سعد محمد حواس، مرجع سابق، ص 304.

3- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 526.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 155-156.

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 373-368.

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 547.

4- Didier LE PRADO, op-cit., pp. 119-120.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 207-206.

6- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 131-130.

"محمد البزاز" نتيجة حتمية لأخذ الاتفاقية بنظام المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة، التي حلت محل المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المعتمدة في القواعد التقليدية للمسؤولية. فالنص على مبدأ تركيز المسؤولية، يؤدي إلى الإسناد التلقائي « **L'imputation automatique** » للفعل مصدر التلوث إلى شخص محدد مسبقاً من طرف الاتفاقية المعنية، و ذلك بهدف تجنب مشاكل تحديد الشخص المتسبب في الضرر<sup>(1)</sup>، و هذا ما قصت به الاتفاقية موضوع دراستنا، عندما ركزت المسؤولية عن أضرار التلوث على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، و منعت إقامة أي دعوى تعويض ضد تابعيه أو وكلائه، سواء على أساس أحكامها أو على أساس أي قانون من القوانين الوطنية<sup>(2)</sup>.

ينبغي على ما تقدم أن الدول التي يقرر تشريعها الداخلي حقاً قانونياً في التعويض ضد وكيل السفينة، على سبيل المثال، يجب أن تعدل هذا التشريع عندما تصبح طرفاً في الاتفاقية تفادياً لخرق التزاماتها المنصوص عليها في هذه الأخيرة تجاه الآخرين. كما ينبغي التأكيد على أن النص يرفض فقط منح المتضررين من التلوث حقاً قانونياً في التعويض ضد وكلاء و تابعي المالك، حيث أنه لا شيء يمنع مثلاً من الاتفاق على قيام وكيل السفينة بدفع تعويض عن ضرر التلوث، الذي قد تتسبب فيه السفينة، إلى سلطات الميناء كشرط للحصول على ترخيص بالعمل داخله، أو الاتفاق على أن يحصل مالك السفينة على مثل هذا التعويض من المستأجر أو مدير السفينة<sup>(3)</sup>. و جدير بالملاحظة أن الاتفاقية الراهنة لم تتطرق إلى تعريف تابعي و وكلاء مالك السفينة في أحكامها، الأمر الذي يترك تفسيره للقانون الداخلي لكل دولة متعاقدة، و مع ذلك يمكننا القول إن النص يعني بصورة أساسية الريان و البحارة. كما يستنتج من النص أعلاه، أن المسؤولية لا تتركز في مالك السفينة، إلا في الحدود التي يتعلق فيها الأمر بحماية تابعيه أو وكلائه، إذ أن رفض النص إقامة دعاوى التعويض عن ضرر التلوث على أساس آخر خلاف الاتفاقية، لا يقصد إلا الدعاوى التي تقام ضد مالك السفينة و تابعيه و وكلائه<sup>(4)</sup>، مما يدل على أنه يمكن للمتضرر الخروج عن أحكام الاتفاقية، و إقامة دعواه ضد أي شخص آخر كريان أو وكيل مجهز السفينة غير المالك « **Le consignataire de l'armateur non propriétaire** »، أو ضد مستأجر سفينة لمدة معينة أو بهيكلها - و هي عقود الإيجار الأكثر تداولاً في مجال نقل المحروقات، عندما يتسببون بخطئهم في وقوع الحادث المفضي إلى التلوث<sup>(5)</sup>، حيث تخضع دعوى التعويض في هذه الحالة للقواعد العامة في إطار القانون الوطني للمدعي<sup>(6)</sup>، و تكون مبنية مثلاً على أساس المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية، بحكم أن السفينة تتدرج ضمن هذه الطائفة من الأشياء و تتخذ هذا الوصف القانوني<sup>(7)</sup>.

فعلى سبيل المثال، و حينما تكون ناقلة النفط محلاً للاستغلال بواسطة مجهز غير مالك، و هو ما يحدث في العديد من الحالات، فإن المتضررين من التلوث يمكنهم إقامة دعواهم ضد هذا المجهز على أساس خطئه، أو خطأ أحد تابعيه طبقاً لنصوص قوانينهم الوطنية. أيضاً عندما يحدث تصادم بين ناقلة نفط و سفينة أخرى غير ناقلة للنفط، و ينجم عن ذلك تسرب المحروقات من الناقلة و وقوع ضرر تلوث،

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 368.

2- Didier LE PRADO, op-cit., pp. 119-120.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 226-225.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 208-207.

5- Henri COULOMBIE, Claudine LEMARCHAND, Le droit du littoral et de la montagne, Lexis Nexis, Paris, 2009, pp. 67-73.

6- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.

7- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 224-142.

فإن المتضرر من التلوث، على الرغم من المصلحة التي قد تظهر له في إقامة دعواه ضد مالك الناقلة طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث المسؤولية فيها بدون خطأ مثلما تطرقنا إليه في السابق، قد يفضل الاتجاه بدعواه إلى مالك أو مجهز السفينة الأخرى المتسببة في التصادم طبقاً للقوانين الوطنية، لاسيما إذا كانت ناقلة النفط تمثل الذمة المالية الوحيدة لمالكها أو ملاكها (شركة السفينة الواحدة)، ثم غرقت إثر وقوع التصادم أو أصيبت بضرر جسيم، حيث أنه في مثل هذه الحالة ليس للمتضرر أي مصلحة في تتبع مالك سفينة يتوقف يساره على حالتها الجيدة. كذلك قد يقع حادث التلوث أثناء أعمال صيانة السفينة إثر إصابتها بعطل ما، أو بعد أعمال الصيانة بسبب هذه الأعمال، إذ في مثل هذه الأحوال أيضاً فإن الحظر المنصوص عليه في المادة 3/4 من الاتفاقية لا ينطبق، حيث لا يمكن، في الواقع، أن تعتبر ورشة الصيانة طرفاً تابعاً لمالك السفينة، و بالتالي يجوز للمتضرر من التلوث إقامة دعوى التعويض ضدها على أساس قواعد القانون الوطني. في الأخير قد يجد المتضرر من التلوث مصلحة في رفع دعواه، لذات الأسباب المشار إليها سابقاً، بالتأسيس على القوانين الوطنية ضد ورشة البناء أو شركة تصنيف السفينة التي يمكن مساءلتها قضائياً عن إخلالها بواجبها في ممارسة الرقابة و الإشراف، أو حتى ضد سلطات الميناء بسبب إهمالها في تأمين سلامة الملاحة، كجنوح السفينة الذي ينجم عن بيان خاطئ عن خط الغاطس في المياه على الخرائط الملاحية للميناء، أو أي خطأ في الإرشاد، إذا تسبب هذا الجنوح في وقوع حادث تلوث<sup>(1)</sup>.

أكد أن الهدف الأساسي من وراء تركيز هذه الاتفاقية للمسؤولية على عاتق مالك السفينة، يتمثل في تسهيل المهمة أمام الضحايا<sup>(2)</sup>، لمعرفة الطرف الجدير بالمتابعة القضائية للحصول على تعويض مناسب عما أصابهم من أضرار<sup>(3)</sup>، إلا أن ذلك لا يعني أن المجتمع الدولي بتبنيه لهذا المبدأ أراد تحميل المالك تعويض ضرر تلوث نجم عن حادث وقع بسبب خطأ شخص آخر غيره، إذ قضت المادة 3/5 من الاتفاقية بأنه: "لا يخل أي نص من هذه الاتفاقية بحقوق رجوع المالك ضد الغير". يستفاد من ذلك أن مالك السفينة مصدر التلوث يبقى متمتعاً بحق الرجوع على الغير المتسبب في وقوع الحادث مصدر الضرر، بحيث إذا نتج الحادث مثلاً عن خطأ صادر من طرف ورشة بناء السفينة<sup>(4)</sup>، أو بسبب خطأ صادر عن الشخص المستأجر أو عن شركة تصنيف السفينة<sup>(5)</sup>، فإن المالك يستطيع مطالبة هؤلاء بالتعويض في إطار قواعد القانون الوطني<sup>(6)</sup>.

#### ثانياً - الحكم الصادر في قضية ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » كان له الأثر الكبير في توسيع قائمة الأشخاص الذين تمنع الاتفاقية إقامة دعوى التعويض ضدهم:

في الواقع إن أعمال مبدأ تركيز المسؤولية، لا يعني فقط تحديد شخصاً معيناً يكون ملزماً بالتعويضات المستحقة عن أضرار التلوث التي تسببها السفينة المملوكة له للغير، بل يعد في نفس الوقت بمثابة ضماناً لباقي الأشخاص، عن عدم وضعهم موضع مطالبة من طرف الضحايا بحكم العلاقات القانونية التي تربطهم بالسفينة مصدر التلوث، أي علاقاتهم التعاقدية مع مالك تلك السفينة<sup>(7)</sup>. مثل هذا الهدف، طبقاً لعدد من الدراسات، لم تحققه الاتفاقية الراهنة بصورة كاملة و تامة، إذ ألفت بعبء مسؤولية

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 226-229.

2- Abdenmour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 337.

3- Diego NUNEZ, op-cit., p. 24.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 215.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 311-313.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 527-528.

7- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 130-131.

التلوث على عاتق مالك السفينة، و منعت إقامة أي دعوى، سواء على أساس أحكامها أو على أي أساس آخر، فقط ضد تابعي و وكلاء المالك، تاركة غيرهم من الأشخاص الذين يمكن أن تربطهم علاقات قانونية بالسفينة الصادر عنها التلوث، موضع ملاحقات قضائية من طرف ضحايا التلوث، خارج نطاق الاتفاقية، في إطار قواعد القانون الداخلي<sup>(1)</sup>. تلك الملاحقات التي تدفعهم إليها، كما أشرنا إليه أعلاه، إمكانية الحصول على تعويض كامل عما لحقهم من أضرار<sup>(2)</sup>.

بالرغم كل ما سبق، فإن أهم ما يثيره نص المادة 3/4 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، هو الوضع الخطر الذي يمثله هذا الأخير بالنسبة للسفينة القاطرة أو المنقذة التي تقدم خدماتها لنقلات النفط. فعادة ما تبرم ناقلة النفط، التي تواجه صعوبة ما أو التي تريد التحرك داخل ميناء ما، عقد قطر مع مؤسسة متخصصة، و أثناء تنفيذ هذا العقد ترتكب السفينة القاطرة خطأ ملاحيا يترتب عنه وقوع حادث تلوث، أو تطلب الناقلة التي تواجه خطرا ما مساعدة سفينة أخرى، و أثناء هذه المساعدة و بخطأ السفينة مقدمة المساعدة يقع حادث تلوث. كما يحدث أيضا أن تتدخل السفينة القاطرة أو التي تقدم خدمات الإنقاذ إثر وقوع حادث تلوث، فتتسبب بخطئها في تسرب المحروقات من ناقلة النفط. و قد تفاقم بشكل خطر أضرار التلوث المنسوبة لعمليات المساعدة المقدمة لنقلات النفط، و لعل أبرز مثال على ذلك، ما حدث لناقلة النفط « Metula » التي جنحت أثناء عبورها مضيق « Megella »، فتسرب منها حوالي 6000 طن من النفط الخام، و أثناء محاولة قطرها، تعرضت للانقلاب على جانبها و فقدت حينئذ أكثر من 50000 طن من حمولتها، و قد بذلت في ذلك الوقت جهودا كبيرة لغاية نقل حوالي 140000 طن من النفط الخام، و هي الكمية المتبقية من الشحنة في أحواضها، إلى سفينة أخرى<sup>(3)</sup>.

لما كان من سمات المشرع الدولي، أنه لا يبادر إلى تعديل قاعدة قانونية، إلا إذا توافرت هناك واقعة معينة تهز الرأي العام الدولي و تجبره على القيام بذلك، فقد كانت الكارثة المدوية لناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978، المناسبة الرئيسية التي فرضت فكرة إعادة النظر في مبدأ تركيز المسؤولية المنصوص عليه في الاتفاقية، من خلال توسيع نطاق الحماية إلى غير تابعي و وكلاء مالك السفينة مصدر التلوث<sup>(4)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه في هذه القضية تجاهلت الدولة الفرنسية، المتضرر الأكبر من التبعات الوخيمة للحادث، نصوص الاتفاقية، بسبب أن هذه الأخيرة لا تضمن لها إلا تعويضا جزئيا عن الأضرار الناجمة عن الحادث، حيث أقدمت على إقامة دعوى قضائية في الولايات المتحدة الأمريكية، بالتحديد أمام محكمة « Chicago » الفيدرالية<sup>(5)</sup>، لكن ليس فقط ضد المالك، أي الشخص الذي سجلت باسمه هذه السفينة (Amoco Transport Company) عملا بأحكام الاتفاقية، بل كذلك ضد الشركة النفطية الأم للسفينة (Standard Oil of Indiana)، و الشركة المتفرعة عن الشركة الأم (Amoco International Oil Company)، المكلّفة بتجهيز هذه السفينة لاستغلالها في نقل

1- أنظر كل من:

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.

- Emmanuel DAOUD, Clarisse LE CORRE, « Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières », in : Lamy Droit Pénale des Affaires, Actualités, N°= 122, France, Novembre 2012, pp. 1-7.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 217.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 229.

4- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 270 et s.

5- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 214.

المحروقات لصالح الشركة النفطية الأم للسفينة<sup>(1)</sup>. و ردا على ما أثاره دفاع مجمع « Amoco » من ضرورة سريان نصوص الاتفاقية لتحديد مسؤولية هذه الشركات، على أساس أن فرنسا و ليبيريا طرفان في هذه الاتفاقية، كما أن التسرب قد حدث في المياه الفرنسية، و على الرغم من موافقتها على مبدأ تطبيق الاتفاقية بشكل عام، قررت المحكمة أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، ليست هي الوسيلة الوحيدة المتاحة أمام المتضررين من التلوث بالمحروقات، و لا تمنع عليهم إقامة دعوى التعويض عن الضرر، خارج نطاقها، ضد أي شخص آخر غير المالك المسجلة باسمه السفينة أو تابعيه و وكلائه. فكافة الأطراف الأخرى يمكن أن تقام عليهم الدعوى باعتبارهم مسئولين، بدون تحديد، خارج إطار الاتفاقية الراهنة، و ختمت المحكمة قولها بأنه حتى في الحالة التي يتم فيها تطبيق القانون الفرنسي، بما في ذلك الاتفاقية الراهنة، فإن أيا من نصوص هذه الأخيرة لا يحظر إقامة الدعوى ضد مجهزة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » و الشركة النفطية الأم للسفينة<sup>(2)</sup>.

في 18 أبريل سنة 1984، أصدر القاضي « Franck Mac Garr » حكما يقضي بتحميل كل من: مالك ناقلة النفط « Amoco-Cadiz »، الشركة الأم، المجهزة، بالإضافة ورشة البناء، مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الكارثة، و ذلك عقب قيام الدليل على وجود إهمال في صيانة أجهزة السفينة، ناهيك عن توظيف المجهزة لطاقم غير مكون كفاية من أجل مجابهة الظروف الملاحية الصعبة<sup>(3)</sup>. و عليه فقد تبين بصورة جلية من خلال هذه القضية، أن الاتفاقية ضمنت فقط الحماية من

1- أنظر كل من:

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 270-271.
- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 568-569.
- Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 41-96.
- Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.

2- محمد السيد الفقّي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 236-237.

3- أنظر كل من:

- Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 41 et s.
- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 270-271.
- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 568-569.

*« Le juge Mac Garr détermine donc, en premier lieu, la responsabilité d'A.I.O.C. Il l'explicite longuement et relève sans complaisance les fautes et négligences imputables aux responsables de la société. Ce recensement est d'ailleurs à mettre en parallèle avec le froid et complet réquisitoire qu'il a déjà dressé au cours de la première partie.*

*Tenons-nous en ici à la décision proprement dite. Le juge y constate la succession des fautes et négligences accumulées depuis l'origine : dans le manque de soin à contrôler la conception et la construction, dans l'imprévoyance mise à ne pas prévoir l'équipement, « d'un système de barre redondant », dans l'absence d'entretien du navire et le mauvais entraînement de l'équipage, dans l'incapacité à mettre le pétrolier « en bon état de navigabilité avant son dernier voyage », etc...*

*Cette longue énumération des charges conduit à une condamnation sans appel d'A.I.O.C. Le juge déclare évidemment la société responsable, soulignant d'ailleurs que chacune des fautes commises aurait à elle seule suffi.*

*C'est plus brièvement qu'est réglé, en second lieu, le sort d'Amoco Transport (§ 35 à 42). Au cours de l'examen des faits, le juge s'est employé à innocenter le Commandant du navire et l'équipage, ainsi qu'à faire parallèlement l'éclairante démonstration de la situation d'étroite dépendance de Transport.*

*Par trois fois, il est fait référence dans les conclusions de droit à la qualité nominale du propriétaire. Cette caractéristique ne préserve pas pour autant la société de voir sa responsabilité retenue. Pourtant, la position du juge semble plus hésitante concernant la nature des fautes reprochées à Transport : faute « directe » - pourrai-ton dire - pour n'avoir pas su assurer la navigabilité du navire lors de son dernier voyage (§ 37 par exemple), mais faute au second degré*

أية متابعة قضائية، سواء كانت مؤسسة على أحكامها أو على أساس أي قانون آخر، لتابعي و وكلاء مالك السفينة المتسببة في التلوث، في حين أنها وضعت أطرافاً أخرى غير هؤلاء موضع متابعة قضائية، مما قد يشجع المتضررين من التلوث أكثر إلى سلك سبيل القوانين الوطنية لمقاضاة جهات أخرى غير المالك و تابعيه و وكلائه، بهدف الحصول على تعويض أكبر من ذلك الذي يحصلون عليه عند تطبيق أحكامها<sup>(1)</sup>. فبغية تركيز المسؤولية أكثر و حصرها بصورة أدق في شخص مالك السفينة، علاوة عن توسيع نطاق الحصانة التي تقررها الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 إلى غير تابعي و وكلاء المالك، بادرت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في "لندن" بتاريخ 26 ماي سنة 1984، أسفر عن إبرام بروتوكول لتعديل الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

لما كان من المعلوم أن هذا البروتوكول لم يدخل بتاتا حيز التنفيذ رغم مرور عدة سنوات من تاريخ إبرامه، فقد ظهر التغيير الذي طرأ على مبدأ تركيز المسؤولية في أحكام بروتوكول سنة 1992<sup>(3)</sup>، عندما نص في مادته الرابعة، فقرة ثانية، على أنه: "لا يجوز مطالبة المالك بالتعويض عن ضرر التلوث إلا وفقاً لهذه الاتفاقية. و رهنا بالفقرة الخامسة من هذه المادة، لا يجوز رفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث بمقتضى هذه الاتفاقية أو غيرها ضد: (أ) أجراء أو وكلاء المالك أو أعضاء الطاقم؛ (ب) المرشد أو أي شخص آخر، من غير أعضاء الطاقم، يؤدي خدمات للسفينة؛ (ج) أي مستأجر (كيفما يجري وصفه، بما في ذلك مستأجر سفينة عارية)، مجهز، أو مجهز مدير السفينة؛ (د) أي شخص يقوم بعمليات إنقاذ بموافقة المالك أو بناء على تعليمات من سلطة عامة مختصة؛ (هـ) أي شخص يقوم باتخاذ تدابير وقائية؛ (و) جميع أجراء أو وكلاء الأشخاص المشار إليهم في الفقرات الفرعية (ج)

*plus encore, pour n'avoir pas exercé, comme il aurait été naturel de l'attendre d'un propriétaire « standard », le contrôle et la supervision de la gestion du navire faite par A.I.O.C. (§ 36, 38 ou 42). Il existe une certaine ambiguïté d'ailleurs à affirmer que Transport constitue une société à laquelle échappe la maîtrise des choses et à retenir, malgré tout, la responsabilité de cet être juridique irréal. Quoi qu'il en soit, l'important pour le juge est de reconnaître cette responsabilité en insistant sur l'impossibilité de la société à prouver « que la faute qui provoqua directement l'échouement du navire ne tenait pas à sa faute personnelle » (§35).*

*En quatre brefs paragraphes, enfin, la responsabilité de Standard est déclarée engagée. Le paragraphe 43 des conclusions - suffisant en lui même - paraît le reflet fidèle des conceptions du juge : « En qualité de société multinationale intégrée engagée dans le monde entier, par le biais de ses filiales, dans l'exploration, la production, le raffinage, le transport et la vente des produits pétroliers, Standard est responsable des actes délictueux de ses filiales totalement possédées et intermédiaires A.I.O.C. et Transport ».*

*Ce n'est qu'à titre surabondant que le magistrat américain présente l'argument selon lequel Standard fut elle-même impliquée dans la conception, la construction et la gestion de l'Amoco-Cadiz.*

*Il convient d'ajouter que les parties Amoco avaient demandé à bénéficier de la limitation de responsabilité prévue par le « Limitation of Liability Act de 1851 ». Par une décision du 17 avril 1979, le juge Mac Garr déjà saisi de l'ensemble du dossier, avait rejeté les prétentions de Standard et d'A.I.O.C. au motif que Transport, seul, en sa qualité de propriétaire du navire, pourrait être fondé à invoquer cette limitation. Dans son jugement de 1984, il considère (§ 47 et 48) que les fautes désormais prouvées de Transport lui en retirent le bénéfice », Laurent LUCCHINI, « Le procès de l'Amoco-Cadiz : présent et voies du futur », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 31, 1985, pp. 772-773.*

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 220-217.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 262.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 13.



و (د) و (هـ)؛ ما لم يكن الضرر ناتجا بسبب فعل أو تقصير من جانبهم، و إرتكب إما بقصد إحداث الضرر، و إما نتيجة إهمال و على وعي باحتمال حدوث هذا الضرر".

لا يجوز للمتضرر من التلوث رفع أي دعوى تعويض بمقتضى هذا النص ضد مالك السفينة، إلا طبقا لما تضمنته أحكام هذه الاتفاقية، حيث يستبعد النص كافة الدعاوى المرفوعة ضد المالك على أساس قواعد القانون الداخلي<sup>(1)</sup>. كما يتضح بصورة جلية أن قائمة الأشخاص الذين يمنع بروتوكول سنة 1992 مطالبتهم بأداء التعويض في حالة وقوع أضرار تلوث، تدعمت و توسعت بشكل كبير بالمقارنة مع الاتفاقية<sup>(2)</sup>، إذ أنها لم تنحصر فقط في تابعي و وكلاء مالك السفينة، بل تمددت في نطاقها لتشمل المرشد و المجهز المستغل غير المالك، و المستأجر كبقا يجري وصفه، بما في ذلك مستأجر سفينة بأكملها، و كل شخص يضطلع بعمليات إنقاذ بموافقة المالك أو بناء على تعليمات صادرة من سلطة عامة مختصة، فضلا عن أي شخص آخر يقوم باتخاذ إجراءات وقائية، و كل تابعي و وكلاء الأشخاص المذكورين سافرا<sup>(3)</sup>. كذلك نلاحظ أن المنع من إقامة دعوى التعويض عن أضرار التلوث ضد الأشخاص المشار إليهم سابقا ليس منعا مطلقا<sup>(4)</sup>، فالنص في نهايته واضح في وجوب رفع الحصة عن أي منهم إذا ثبت إرتكابه لخطأ عمدي أو خطأ غير مغتفر تسبب في وقوع ضرر التلوث، مما يفتح الباب أمام المتضررين لإقامة الدعوى ضده على أساس القواعد العامة في القوانين الوطنية و الحصول على تعويض كامل عن الأضرار اللاحقة بهم<sup>(5)</sup>. و الواقع يشهد بأن البروتوكول قد حمل فائدة كبيرة لهؤلاء الأشخاص الذين تم ذكرهم في النص السابق، من خلال الحماية التي أضفاها عليهم بعد أن كانوا معرضين، في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، للملاحقة القضائية من قبل ضحايا التلوث على أساس القواعد العامة في القوانين الوطنية، باستثناء تابعي و وكلاء المالك، إذ أصبح وضعهم في ظل البروتوكول أسوأ من ذي قبل، ذلك أن الفقرة الشريطية الواردة في المادة 4/ فقرة 2 تنطبق عليهم، و بالتالي فإن حصانتهم جائز رفعها الآن بعد أن كانت مطلقة في إطار الاتفاقية<sup>(6)</sup>.

من نافلة القول أن الحماية التي يضيفها النص على الأشخاص الوارد ذكرهم فيه، تتعلق فقط بمسؤوليتهم المدنية دون الجنائية أو الإدارية، فلا شيء يمنع إطلاقا من مساءلتهم عن أي خطأ من جانبهم، سواء في علاقتهم مع مستخدميهم أو طبقا للقانون الجنائي<sup>(7)</sup>. و قد ظل البروتوكول محتفظا بحق مالك السفينة في الرجوع على الغير المخطئ المنصوص عليه في المادة 3/ فقرة 5 من الاتفاقية. و لقد تم تقديم مقترح مفاده أن تدعيم مبدأ تركيز المسؤولية على عاتق المالك، باستبعاد مسؤولية أشخاص آخرين غيره، ينبغي أن يتبعه منع دعاوى رجوع المالك ضد هؤلاء الأشخاص تقاديا لإلزامهم بالتأمين لتغطية مسؤوليتهم، كما أنه في حالة ازدواج هاتين الوسيطتين، فذلك سيؤدي بلا شك إلى زيادة حدود المسؤولية. و مع ذلك فقد رفضت أغلبية الدول هذا المقترح تأسيسا على أن المساس بحقوق الرجوع

#### 1- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 526-528.

- Elisabeth TERZIC, « Les alternatives à l'exclusivité du système CLC FIPOL », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 6-7.

2- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 271-272.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 311-312.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 132.

5- Emmanuel FONTAINE, « Une fin de partie contestée », in : La Revue Maritime, N°= 495, France, Décembre 2012, pp. 85 et s.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 223.

7- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 248-249.

سيُتسبب في العديد من المشاكل الدستورية داخلها. لذا فإن الأشخاص المستفيدين من الحصانة المنصوص عليها في المادة 4/فقرة 2 من البروتوكول و غيرهم، في حالة تسببهم بخطئهم في وقوع ضرر التلوث، يدخلون تحت وصف الغير الذي يجوز للمالك الرجوع عليه دون أي قيد أو شرط، على خلاف الاتفاقية الدولية المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية المعتمدة سنة 1962، التي لا تمنح المستغل الحق في الرجوع، إلا إذا كان الحادث النووي قد ترتب عن فعل شخصي و إرادي بقصد إحداث الضرر<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً - قضية ناقلة النفط « Erika » و رحلة البحث عن مسؤولية أطراف أخرى غير معنية بمبدأ تركيز المسؤولية المقرر في الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها:

في الحقيقة هذه القائمة الطويلة للأشخاص المستفيدين من الحصانة، و إن كانت تدل على أن بروتوكول سنة 1992، قد قطع شوطاً طويلاً في طريق التركيز المطلق للمسؤولية على عاتق مالك السفينة، بالمقارنة مع الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، إلا أنه لا يمكن القول بأن هذا التركيز بلغ نهايته، فالنص السابق بقي دائماً محتفظاً بحق ضحايا التلوث في إقامة دعوى المسؤولية طبقاً لنصوص القانون الوطني ضد الغير الأجنبي<sup>(2)</sup>. و لعل ما حدث في قضية « Erika » خير دليل على ذلك، حيث أثبتت مسؤولية شركة التصنيف « Registro Italiano Navale » عما ترتب عن هذه الواقعة من أضرار<sup>(3)</sup>، باعتبار أنها المشرفة على إجراء المراقبة التقنية للسفينة و منحت لمالكها شهادة القابلية للإبحار<sup>(4)</sup>. و دائماً في هذه القضية، جدير بالإشارة إلى أنه قضت المحكمة باستفادة شركة النفط « Total SA »، التي قامت باستئجار هذه السفينة بواسطة أحد فروعها لنقل بضاعة من المحروقات تعود ملكيتها لذات الشركة<sup>(5)</sup>، من الحماية التي يقرها بروتوكول سنة 1992 لمستأجري السفن، فيما يتعلق بعدم التعرض لأية متابعة قضائية عن أضرار التلوث، رغم قيام الدليل على أن هذه الشركة لم

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 242-243.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 221.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 246-250.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 132.

« L'analyse du texte, comme la réflexion qu'a suscitée l'affaire de l'Erika, montre que des nombreuses actions demeurent ouvertes aux victimes, malgré la canalisation réalisée par la convention de 1969/1992. Ces victimes pourront ainsi agir, sur le fondement des textes de droit commun contre le navire tiers responsable de l'abordage cause de la pollution. Elles pourront agir, en droit français sur le fondement de l'article 1382 du code civil, contre la société de classification qui aura commis une faute dans le contrôle du navire. Elles pourront agir contre le chantier naval responsable d'un vice du gouvernail du navire (problème qui s'est posé, dans un contexte juridique différent, dans l'affaire de l'Amoco-Cadiz). Elles peuvent agir contre l'assureur qui a imprudemment accordé à un navire en mauvais état l'attestation nécessaire à son exploitation. Enfin, les victimes peuvent agir en responsabilité contre l'État, en particulier pour faute commise dans la mise en place des aides à la navigation, ou dans le contrôle du navire », Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 312.

3- Stéphanie ROY, La répartition des risques liés à l'exploitation des hydrocarbures d'Old Harry : Etude de la responsabilité en cas de déversement, Mémoire de Master, Faculté de droit, Université McGill, Montréal, 2015, pp. 60-61.

4- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 111 et s.

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 112-116.

- Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., pp. 67 et s.

5- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 123-125.

تحتزم القواعد الخاصة بالمعاينات (Les règles de vetting)<sup>(1)</sup>، التي تجريها شركات النفط نفسها على السفن المستأجرة من طرفها، قبل خوضها غمار الرحلة البحرية لتفادي وقوع حوادث تلوث<sup>(2)</sup>. لكن مع ذلك أصدرت المحكمة المختصة بالنظر في هذه القضية حكماً يقضي بالمسؤولية الجزائية للشركة النفطية<sup>(3)</sup>، لأنها إرتكبت حسبها جنحة تلوث، عندما تعمدت السماح لهذه السفينة بالإبحار رغم عدم

1- "vetting" مصطلح إنجليزي يقصد به المعاينات التقنية التي تمارسها الأجهزة الداخلية المختصة للشركات النفطية على ناقلات النفط المستأجرة من طرفها لنقل المحروقات، بهدف الكشف عن مدى توافر معايير الأمن والسلامة البحرية في هذه السفن، و التي تسمح لها بالإبحار دون أية مشاكل، أنظر كل من:

- Yves TASSEL, « La responsabilité du propriétaire du navire », in : Revue Générale de Droit, Volume 32, N°= 3, France, 2002, pp. 657-658.

- Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2007, p. 577.

2- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 248-249.

3- أنظر كل من:

- Emmanuel DAOUD, Clarisse LE CORRE, op-cit., pp. 4 et s.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 126-130.

- Thibault SOLEILHAC, « ERIKA, CLC, QPC : Une exonération de responsabilité civile inconstitutionnelle ? », in : Bulletin du Droit de l'Environnement Industriel, N°= 27, Paris, Mai 2010, pp. 22-25.

« La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en mars 2010.

**A- Responsabilité pénale :** La cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel et a déclaré pénalement responsables du délit de pollution, le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total SA. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées par le tribunal correctionnel.

**B- Responsabilité civile :** Dans son jugement, la cour d'appel a statué que:

1/ Le représentant du propriétaire immatriculé de l'Erika était 'mandataire du propriétaire' aux termes de l'alinéa a) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que, même si à ce titre il avait en théorie le droit de bénéficier des dispositions de canalisation de cette même convention, il s'était comporté téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui le privait de cette protection vu les circonstances. Ainsi, la cour d'appel a confirmé le jugement concernant sa responsabilité civile;

2/ Le président de la société gestionnaire du navire, Panship Management and Services Srl, n'était ni agent ni mandataire d'une société qui s'acquitte de services pour le navire (alinéa b) de l'article III.4) et, à ce titre, n'était pas protégé par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;

3/ La société de classification RINA ne pouvait être considérée comme une 'personne qui s'acquitte de services pour le navire' aux termes de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En effet, la cour a statué que par la délivrance des certificats statutaires et de sécurité, la société de classification avait agi à titre de mandataire de l'État maltais (l'État du pavillon). La cour a également soutenu que la société de classification aurait eu le droit de bénéficier de l'immunité de juridiction, tout comme l'État maltais, mais qu'étant donné les circonstances, elle était considérée comme ayant renoncé à cette immunité car elle ne l'avait pas invoquée à une étape antérieure de la procédure;

4/ Total SA était l'affréteur de facto de l'Erika et pouvait donc bénéficier des dispositions de canalisation de l'alinéa c) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisque la faute d'imprudance commise dans le cadre de l'habilitation de l'Erika ne pouvait pas être considérée comme étant commise avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commise téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La cour d'appel a donc soutenu que Total SA pouvait bénéficier des dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas responsable au plan civil. La cour d'appel a également décidé que les versements volontaires effectués par Total SA aux parties civiles, notamment le Gouvernement français, à la suite du jugement du tribunal correctionnel

توافرها على ضمانات السلامة التي تجعلها تنقل بضاعة المحروقات بصورة آمنة<sup>(1)</sup>، دون أن تشكل أي خطر على البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها<sup>(2)</sup>.

جدير بالإشارة في الأخير إلى أنه برز في السنوات الأخيرة رأيا فقهيًا، يطالب بضرورة إجراء إصلاحات جذرية لنظام المسؤولية المقرر من طرف الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، بما في ذلك مبدأ تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، الذي لا يخدم إطلاقًا ضحايا التلوث الذين يعتقدون آمالًا كبيرة في الحصول على تعويض عادل عن الأضرار اللاحقة بهم، و يشكل عقبة أمامهم لبلوغ هذه الغاية، لاسيما من خلال التحايل الذي يمارس في مجال تسجيل السفن، ذلك أن جل ناقلات النفط تختفي وراء شركات تجارية كبرى تتستر عن حقيقة ملكيتها لتلك السفن، و تقوم بتسجيلها بأسماء أشخاص أخرى أو عبر إنشاء شركات السفينة الوحيدة « **Single Ship Companies** »، مما يمكنها من تنظيم إعمار الشخص المسجلة عليه السفينة، الأمر الذي يجنب المالك الحقيقي في هذه الحالة دفع تعويضًا كاملاً عن الأضرار الناجمة عن حادث التلوث الحاصل<sup>(3)</sup>.

---

*étaient des versements définitifs qui ne pouvaient être récupérés auprès des parties civiles », FIPOL : « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2010 », Londres, 2011, pp. 8-9.*

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 248-249.

2- « *Une nouvelle piste conduisant à identifier les responsables du bon état de navigabilité des navires-citernes s'est ouverte à l'occasion de ce procès. La société Total SA a été jugée responsable de la pollution des côtes et des préjudices subséquents du fait du contrôle vetting au terme duquel elle avait examiné le pétrolier Erika. Le vetting est une démarche volontaire d'évaluation des navires-citernes communément pratiquée par les principales compagnies pétrolières. Après une visite du navire par les services d'inspection de la compagnie, cette dernière donne ou non son agrément pour l'affrètement de ce navire par la compagnie ou ses filiales pendant un certain laps de temps. En l'espèce, c'est la société, Total SA, qui a effectué le contrôle vetting de l'Erika. Il a été décidé que le pétrolier pouvait être affrété par les différentes sociétés du groupe Total. Le Tribunal a jugé dans la présente affaire que divers éléments auraient dû alerter la société Total SA sur les dangers présentés par le navire et l'absence des garanties de sécurité indispensables pour le transport de produits très polluants tels que le fioul lourd. Les juges ont estimé que la compagnie avait exercé un pouvoir de contrôle sur la gestion du navire, de nature à caractériser le délit de pollution et à engager sa responsabilité. Ce jugement bien qu'ayant fait l'objet d'un appel, ouvre une nouvelle voie particulièrement intéressante pour rechercher la responsabilité des compagnies pétrolières, du moins aussi longtemps que ces dernières ne renoncent pas à cette démarche, dont il faut rappeler qu'elle est volontaire...* », Elisabeth TERZIC, « Les alternatives à l'exclusivité du système CLC FIPOL », op-cit., p. 9.

3- قال الأستاذ « **Jean-Jacques LAVENUE** » في هذا الصدد:

« *Est-il possible d'écrire une ligne de plus sur ce sujet après Antoine VIALARD et son apophtegme mémorable des « canalisations percées, détournées et bouchées » ? Sa démonstration de l' « irresponsabilité organisée des propriétaires de navires citernes » ? Les affaires de l' « Erika » et du « Prestige » atteignent à cet égard à l'exemplarité. Le montage pour l'affrètement au voyage (au spot) de l' « Erika » montre à quel point il peut être difficile d'identifier le propriétaire réel d'un navire caché derrière des sociétés écrans et combien l'idée même de « commodité » dans le choix du propriétaire du navire comme titulaire de la responsabilité peut être éloignée de l'idée que pouvait en avoir les rédacteurs de la convention de 1969. Le propriétaire finit-il par être identifié que l'on découvre qu'il a su organiser son insolvabilité. L'histoire de tous les contentieux intervenus depuis 1969 ne fait que démontrer à quel point la réglementation est contournable et ne remplit pas l'objectif qui lui était assigné : « la nécessité de garantir une indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollution résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant des navires ». L'existence même de ce décalage entre théorie et réalité ne justifie-t-il pas d'envisager une réingénierie du système d'indemnisation ? » , Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 6.*

### الفرع الثالث

#### خاصية المسؤولية المحدودة لمالك السفينة الصادر عنها التلوث

إذا كانت مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث هي مسؤولية مطلقة، فهي كذلك من ناحية عدم فرض إثبات خطأ أو إهمال المالك من أجل قيامها، ولكنها ليست مطلقة من ناحية مبلغ التعويض الذي يلتزم بدفعه<sup>(1)</sup>، بل لهذه المسؤولية حدود قصوى لا يلتزم المالك وراءها بتحمل أي مبالغ أخرى<sup>(2)</sup>. و يظهر بصورة جلية مبدأ تحديد المسؤولية في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، عندما نصت في مادتها 5/ فقرة 1 على أنه: "مالك السفينة حق تحديد مسؤوليته طبقاً لهذه الاتفاقية بمبلغ إجمالي عن الحادث قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، بشرط ألا يزيد المبلغ في أي حال على 210 مليون فرنك...". و لفهم مدلول هذا المبدأ، إرتئينا دراسة النقاط التالية: الأسباب الرئيسية لإقرار الاتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث (أولاً)، ثم نسلط الضوء على الشروط الواجب توافرها لاستفادة المالك من حق تحديد المسؤولية عن حادث التلوث (ثانياً)، و ننتهي بتبيان الحدود المالية القصوى للمسؤولية المقررة طبقاً لهذه الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها (ثالثاً).

#### أولاً- الأسباب الرئيسية لإقرار الاتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث:

يمكن تلخيص الأسباب الرئيسية لإقرار الاتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث فيما يلي:

#### 1- مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة يعتبر من المبادئ التقليدية الراسخة في ميدان القانون البحري:

تتعدّد مسؤولية مالك السفينة عن الأخطاء الشخصية التي تقع من طرفه في الرسالة البحرية، حيث يعدّ مسئولا عنها في ذمته أو أمواله جميعاً، إذ هي ضمانات للوفاء بديونه وفقاً للقواعد العامة. و مالك السفينة مسئول كذلك عن الأخطاء التي تقع من الرّبان و التابعين البحريين بصفة عامة حال تأدية أعمالهم أو بسببها، و الأصل أن تنبسط مسؤوليته هذه على كافة أمواله تطبيقاً للقواعد العامة. بيد أن المشرع البحري خرج على حكم هذه القواعد، عندما قضى بتحديد مسؤولية المالك عن الالتزامات الواقعة على الرّبان و التابعين البحريين، بقدر قيمة السفينة و أجرتها و ملحقاتها. و جدير بالإشارة إلى أنه تعود الجذور التاريخية لظهور مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة إلى العصور الوسطى، حين ظهر عقد التوصية، و بمقتضاه يتفق شخصان على أن يقدم أحدهما عمله و يكون مسئولا مسؤولية مطلقة، و يقدم الآخر حصة مالية لا يسأل إلا في حدودها. و قد اعتبر العقد المبرم بين مالك السفينة و الرّبان نوعاً من التوصية، فالرّبان يقدم عمله و فنه و يكون مسئولا عن أخطائه مسؤولية مطلقة، بينما يقدم المالك سفينته فلا يسأل إلا في حدودها، و من ثم تم تدوين هذا المبدأ في قنصلية البحر و ظل قائماً حتى الوقت الحاضر. و تأخذ جميع التشريعات البحرية بمبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، غير أنها تختلف فيما بينها بشكل كبير فيما يتعلق بالتنظيم، حيث يمكن رد التشريعات البحرية المختلفة في هذا الصدد إلى نظامين رئيسيين:

1- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 572-573.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 547.

- **نظام التحديد العيني لمسؤولية مالك السفينة:** تتحدد مسؤولية المالك بموجب هذا النظام بالسفينة عينها، و هو في الحقيقة أقدم نظام لتحديد المسؤولية، و كان يأخذ به القانون البحري الفرنسي حتى سنة 1967، و القانون البحري المصري حتى سنة 1990، إذ وفقا لهذا النظام يسأل المالك مسؤولية شخصية عن أفعال الریان و الالتزامات الواقعة عليه، في حين يجوز للمالك التخلص من هذه المسؤولية بترك السفينة و الأجرة.

- **نظام التحديد الجزافي لمسؤولية مالك السفينة:** بمقتضى هذا النظام يبرأ المالك من المسؤولية إذا دفع مبلغا جزافيا يقدر على أساس حمولة السفينة و طبيعة الأضرار أو على أساس قيمة السفينة عقب الحادث و أجرتها، حيث يعمل بهذا النظام بوجه خاص في التشريعات الأنجلوسكسونية (التشريع الانجليزي و التشريع الأمريكي).

لا ريب في أن تباين التشريعات على هذه الصورة يؤدي إلى تنازع خطير بينها، فضلا عما ينشأ عنه من صعوبات عملية جمة، لذلك أبرم المجتمع الدولي في "بروكسل"، الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن بتاريخ 25 أوت سنة 1924، حيث عمدت هذه الأخيرة إلى التوفيق بين النظرية القارية الخاصة بالتحديد العيني و بين النظرية الأنجلوسكسونية الخاصة بالتحديد الجزافي، و خولت الملك الخيار بين أن يدفع قيمة السفينة و أجرة النقل و بين أن يدفع مبلغا جزافيا فيبرأ من المسؤولية عن الالتزامات الواقعة على الریان و التابعين البحريين. بيد أنه رفضت المملكة المتحدة البريطانية و الولايات المتحدة الأمريكية التصديق على هذه الاتفاقية، بسبب إصرارهما على مبدأ التحديد الجزافي للمسؤولية. و نظرا لأهمية السفن التي ترفع علم هاتين الدولتين، و لما كان تقدير قيمة السفينة يثير صعوبات جمة، علاوة عن أن التأمين (الضمان) من المسؤولية يفترض أن يعرف مقدما و بدقة الحد الأقصى للتعويضات التي يلتزم المالك بدفعها عند تحقق الحادث، و التحديد الجزافي في هذا الوضع يمثل الوسيلة العملية من أجل الوصول إلى هذه النتيجة - لذلك أبرم في "بروكسل" صك دولي جديد بتاريخ 10 أكتوبر سنة 1957، يقوم على مبدأ التحديد الجزافي، و حل محل الاتفاقية المبرمة سنة 1924. و يذكر أنه أبرمت في "لندن" سنة 1976، الاتفاقية الدولية الخاصة بتحديد المسؤولية عن الديون البحرية، حيث دعا إلى إقرار هذه الاتفاقية الجديدة، ضرورة تعديل المبالغ التي تتحدد بها المسؤولية وفقا لاتفاقية "بروكسل" لسنة 1957، إزاء التضخم النقدي و زيادة حمولة بعض السفن. كما أن تحديد المسؤولية في ظل الاتفاقية الجديدة ليس خاصا بمالك السفينة أو تجهزها، بل هو خاص بديون بحرية معينة<sup>(1)</sup>.

صفوة القول أنه لا يختلف الأساس الذي تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة، عن الأسس التي تقوم عليها المسؤولية المدنية طبقا للقواعد العامة، فمالك السفينة مسئول شخصا عن الأخطاء التي تقع من جانبه في الرسالة البحرية طبقا لقواعد المسؤولية التقصيرية، و يعد مسئولا كذلك عن الأخطاء التي تقع من طرف الریان و التابعين البحريين مسؤولية المتبوع عن الأخطاء التي يرتكبها تابعوه حالة تأدية وظائفهم أو بسببها. و الأصل كما أشرنا إليه سابقا، أن تتبسط المسؤولية على كافة أمواله، إذ هي ضامنة

1- أنظر كل من:

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 108-111.

- René RODIERE, op-cit., pp. 120 et s.

- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 169-224.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, op-cit., pp. 123 et s.

- محمد بن عمار، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية و السياسية، الجزء 33، العدد 4، الجزائر، 1995، ص 829-838.

للفاء بديونه وفقا للقواعد العامة. بيد أن المشرع البحري قد خرج من هذه القواعد و منح المالك الحق في تحديد مسؤوليته. بعبارة أخرى بينما المسؤولية طبقا للقواعد العامة مسؤولية شخصية غير محدودة، بمعنى أن أموال المدين جميعا الحاضرة و المستقبلية ضامنة للوفاء بالتزاماته، فقد أجاز المشرع البحري لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبالغ معينة. و مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة، على الرغم من شذوذه من وجهة نظر القواعد العامة، يعتبر من المبادئ التقليدية الراسخة في ميدان القانون البحري، و ذلك إلى الحد الذي ذهب معه جانب من الفقه إلى القول بأن: "المنشأة البحرية هي من الناحية التاريخية منشأة ذات مسؤولية محدودة". فإذا كانت التشريعات البحرية الوطنية تعتق جميعها هذا المبدأ مع الاختلاف بينها في تنظيمها له، فإن المشرع الدولي، في مجال المسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات، لم يشذ عن ذلك<sup>(1)</sup>.

## 2- إقرار مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث يعد شرطا ملازما لاعتماد مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر:

يقصد بتحديد المسؤولية في ميدان التلوث البحري، وضع سقف لمسؤولية الملوثة، لا يمكن تجاوزه على الإطلاق، عند تعويضه عن الأضرار التي يلحقها بالغير بمناسبة ممارسة نشاطه<sup>(2)</sup>. و طبقا لعدد من الدراسات الفقهية، يعتبر مبدأ تحديد المسؤولية شرطا ملازما لقيام المسؤولية الموضوعية<sup>(3)</sup>، حيث يرى هؤلاء أن إقرار نظام المسؤولية المحدودة لمالك السفينة الصادر عنها التلوث، يعد مقابلا لاعتماد نظام المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر<sup>(4)</sup>، دون تكليف المتضرر بإثبات الخطأ أو الإهمال من جانب المالك<sup>(5)</sup>. فزيادة على المبررات التقليدية لمبدأ تحديد المسؤولية، فهذا الأخير مبرر على وجه الخصوص في مجال التلوث البحري بالمحروقات، بحجة أنه يعتبر نتيجة طبيعية و لازمة لنظام المسؤولية المأخوذ به في هذه المسألة، و نعني بها المسؤولية بدون خطأ، أي تلك القائمة فقط على أساس الضرر، حيث أنه لا يمكن، في الواقع، إلزام مالك ناقلة نفط بتحمل مسؤولية غير محدودة بغض النظر عن أي خطأ أو إهمال من جانبه<sup>(6)</sup>. فلما كانت طبيعة المسؤولية المعتمدة في هذا المجال، و كما سبق أن رأينا، هي مسؤولية موضوعية تنعقد بصورة تلقائية دون حاجة إلى إثبات الخطأ أو الإهمال من جانب مالك السفينة، فإنه يكون من المنطقي وضع سقفا لها<sup>(7)</sup>، شريطة أن يكون هذا السقف كافيا بقدر ما

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 272-273.

2- أنظر كل من:

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 572-573.

- Triantafyllos STAVRAKIDIS, La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de sciences politiques, Université de droit, d'économie et des sciences, Aix-Marseille III, 2008, pp. 69 et s.

3- أنظر كل من:

- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 382-383.

- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 102-106.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 190.

4- « *Le choix de la responsabilité objective du propriétaire du navire offrait l'avantage aux victimes de la facilité de mise en œuvre. La limitation de la responsabilité apparaissait comme la contrepartie de cette facilité. La victime n'avait pas à prouver la faute du propriétaire du navire. Le propriétaire du navire bénéficiait de la limitation de responsabilité dès lors qu'il avait constitué et mis à la disposition des victimes un fond d'un montant égal au plafond de sa responsabilité* », Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 5.

5- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 125.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 273.

7- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 156.

لضمان تغطية ما قد يترتب عن حادث التلوث من أضرار، و إلا فإن الأعباء المالية التي ستفرض على ملاك السفن ستكون مبالغاً فيها، الأمر الذي قد يؤثر بشكل أو بآخر على ممارستهم للأنشطة المعنية في هذا المجال<sup>(1)</sup>. فانطلاقاً من هذه الميزة المخولة للمالك، يلاحظ أنه عمدت مجمل الاتفاقيات الدولية التي تنظم موضوع المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث الصادر عن السفن، و على غرار الاتفاقية موضوع دراستنا، إلى إقرار قاعدة تحديد مسؤولية الملوّث في مبالغ مالية معينة<sup>(2)</sup>.

### 3- عدم تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث من شأنه أن يعيق نشاط النقل البحري الدولي للمحروقات:

إلى جانب التبريرات السابقة، يرى جانب من الفقه أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، أقرت مبدأً تحديد مسؤولية مالك السفينة، تشجيعاً منها لنشاط النقل البحري للمحروقات، الذي يعتبر نشاطاً تكتفه المخاطر من كل جهة، رغم التقدم التكنولوجي الحاصل في ميدان صناعة السفن المتطورة من حيث المعدات و معايير السلامة، التي تجعلها تقوم برحلاتها البحرية بكل أمان<sup>(3)</sup>. بالمقابل إذا كانت مسؤولية مجهزي السفن غير محددة، ذلك يؤدي حتماً إلى تهرب هؤلاء من ممارسة هذا النشاط، الأمر الذي يؤدي إلى إعاقة الأنشطة المرتبطة بنقل المحروقات على نطاق واسع في البحار<sup>(4)</sup>. كما يعتبر ذات الاتجاه الفقهي أن مبدأً تحديد مسؤولية مالك السفينة، يترجم إرادة توزيع المخاطر المرتبطة بالنقل البحري بين مختلف القطاعات المستفيدة من هذا النشاط الاقتصادي<sup>(5)</sup>، فضلاً على أن الرغبة الكبيرة للدول في أن تكتسب أسطولاً تجارياً قوياً و قادراً على منافسة الأساطيل التجارية الأخرى الموجودة على المستوى الدولي، و يحقق حاجياتها الاقتصادية، علاوة عما يؤدي إليه ذلك من خفض أجور الشحن و تطور التجارة الدولية، كانت من بين الدوافع الأساسية في أن تعتمد مبدأً تحديد مسؤولية مالك السفينة في تشريعاتها الداخلية<sup>(6)</sup>.

### 4- إقرار مبدأً تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث تبرره الإمكانات المالية التي يوفرها سوق التأمين على مسؤولية ملاك السفن:

لا ريب في أن مبدأً تحديد المسؤولية يعد أحد الأسس الجوهرية لأي نظام للتأمين، حيث أنه أمام المخاطر الضخمة للتلوث، و نتائجها غير المحدودة، يصعب على أي شركة تأمين الموافقة على ضمان غير محدود. فإذا كانت مسؤولية مالك السفينة غير محدودة، بمعنى إلزامه بدفع تعويض كامل معادل لقيمة الأضرار التي يمكن أن تترتب عن حادث التلوث، ما كان باستطاعة هذا المالك معرفة حجم المخاطر التي قد يتعرض لها في وقت سابق، و بالتالي يستحيل عليه إبرام تأمين يغطيها، لذا فمن الضروري لعقد أي تأمين، أن يكون التعويض محدوداً بمبلغ يغطيه سوق التأمين<sup>(7)</sup>. بعبارة أخرى يستحيل

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 125-126.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 306-323.

3- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 133.

4- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 203.

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 133.

6- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 109.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 273.

« On sait que ce plafond a évolué dans le temps en fonction certes des besoins croissant d'indemnisation mais aussi de la capacité de résistance des Cies d'assurances. Le marché des assurances se déclarant régulièrement incapable et encore moins disposé à se porter garant des propriétaires de navires, l'idée de plafond de responsabilité peut apparaître aussi, dès l'origine, comme le résultat d'une alliance objective, sous couvert de contrainte économique, entre assureurs



على شركات التأمين من الناحية العملية، تأمين المخاطر الهامة المترتبة عن حوادث التلوث البحري، في حالة كون مسؤولية ملاك السفن غير محددة النطاق<sup>(1)</sup>، إذ من المتعارف عليه في ميدان القانون البحري أن مسؤولية مالك السفينة تحدد حسب طاقته التأمينية، ذلك أن الإمكانات المالية التي يوفرها سوق التأمين، هي التي تبرر في الحقيقة تحديد مبلغ المسؤولية. و هكذا فعندما لجأت هذه الاتفاقية إلى إقرار قاعدة تحديد المسؤولية، فإنها بذلك غلبت منطق القانون البحري، و خضعت كذلك لخصوصيات سوق التأمين، مما يفيد ترجيحها لمصالح القطاعات الاقتصادية المتدخلة في ميدان النقل البحري على المصلحة العامة في حماية البيئة البحرية<sup>(2)</sup>.

أكد أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، تهدف إلى توفير الحماية القانونية للضحايا المحتملين من التلوث البحري بالمحروقات، في سبيل حصولهم على تعويض مناسب لعلاج ما لحقهم من أضرار، غير أن مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث، حسب بعض الفقه، يستهدف حماية المجهزين ضد المخاطر المرتبطة بممارسة الأنشطة البحرية<sup>(3)</sup>. علاوة على ذلك، فإن علم مالك السفينة بأن مسؤوليته محددة في مبلغ معين لا يمكن إطلاقا تجاوز سقفه، من شأنه أن يؤدي إلى عدم قيامه بالإجراءات الوقائية اللازمة للحيلولة دون وقوع كوارث التلوث<sup>(4)</sup>.

**ثانيا- الشروط الواجب توافرها لاستفادة مالك السفينة الصادر عنها التلوث من حق تحديد المسؤولية:**

حرصت الاتفاقية على تحديد مسؤولية مالك السفينة، لكي لا يؤدي إطلاقها أساسا إلى تعطيل مشروعه أو تحميله عبء أقساط تأمين باهظة<sup>(5)</sup>. و لكي يستفيد المالك المسئول عن تعويض الضحايا من حق تحديد المسؤولية المقرر في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، يستدعي الأمر توافر شرطين، حيث تستوجب هذه الأخيرة بالدرجة الأولى ألا يكون ضرر التلوث قد نتج بسبب الخطأ الشخصي للمالك. كما تستلزم الاتفاقية بالدرجة الثانية على مالك السفينة للتمتع بهذه الميزة، إنشاء صندوق يسمى بصندوق تحديد المسؤولية، لدى المحكمة أو أية سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها دعوى التعويض.

**أ- يجب ألا يكون ضرر التلوث قد نتج بسبب الخطأ الشخصي لمالك السفينة الصادر عنها التلوث:**

قضت المادة 5/ فقرة 2 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 بأنه: "إذا نجم الحادث نتيجة لخطأ شخصي من المالك، فإن هذا الأخير لا يملك الحق في التمسك بتحديد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة". من الواضح أن هذا النص لا يمنح مالك السفينة

---

*et propriétaires de navire, aux dépens des victimes de la pollution. On peut se demander si cela est véritablement justifié, si l'exigence de justice doit s'arrêter à la limite que fixe le secteur économique en fonction de critères qui n'ont pas nécessairement de rapport avec les exigences de l'ordre public ? L'interrogation sera d'autant plus justifiée lorsque l'on évoquera la possibilité ouverte par les Etats-Unis et l'Oil Pollution Act de mise en œuvre d'une responsabilité illimitée qui n'a conduit aucune Cie d'assurance à mettre la clef sous la porte, et aucun transporteur de pétrole à interrompre son trafic en direction des Etats-Unis », Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., pp. 5-6.*

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 133-134.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 283-284.

3- المرجع ذاته، ص 283.

4- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 134-135.

5- أحمد المهدي، مرجع سابق، ص 176-177.

الحق في تحديد مسؤوليته، في حالة إثبات الضحايا أن ضرر التلوث وقع نتيجة لخطأ شخصي صادر من جانبه<sup>(1)</sup>. و مع ذلك يلاحظ أنه لم تتضمن هذه الاتفاقية أي تعريف للخطأ الشخصي، مما يجعل أمر تفسيره متروكا لمحاكم الدولة المتعاقدة طبقا لقوانينها الوطنية. و عليه يمكن القول مثلا بأن خطأ شخصيا صدر من جانب المالك في الحالة التي يختار فيها طاقما غير كفء، أو عندما يكون عدد أفراد طاقم السفينة غير كافي، أو في حالة وجود عيب في صيانة السفينة، أو عند تسيير سفينة غير صالحة لخوض غمار الملاحة البحرية، أو في حالة إصداره أمرا للريان يحثه فيه بسلك طريق بحري قصير لاقتصاد الوقت و المسافة، الأمر الذي يتسبب في وقوع حادث التلوث<sup>(2)</sup>، أو في حالة كون السفينة تسيير بسرعة كبيرة في منطقة بحرية يشترط فيها تهدئة السرعة، مما يفضي إلى تصادمها بسفينة أخرى و تسرب حمولتها من المحروقات في مياه البحر، ثم وقوع ضرر التلوث... إلخ<sup>(3)</sup>. لكن الاستفسار المطروح في هذه الحالة هو مدى السماح للمالك طبقا لنص المادة 5/ فقرة 2 من الاتفاقية الراهنة، التمسك بحق تحديد المسؤولية في حالة وقوع حادث التلوث ليس نتيجة لخطئه الشخصي، بل بسبب الخطأ الشخصي الصادر عن فرد من أفراد طاقم السفينة أو الریان أو المجهز غير المالك؟

في الحقيقة لم تجاوبنا الاتفاقية بشكل صريح على هذه المسألة، الأمر الذي أدى إلى تولد عدة تفسيرات فقهية حولها، حيث يرى في هذا الشأن بعضا من الفقه أن أفراد الطاقم أو الریان هم جميعا يتبعون المالك، و بالتالي فإن الأخطاء الشخصية لتابعي المالك هي أخطاء شخصية تنسب للمالك نفسه، بحكم أن هذا الأخير هو الذي قام بتعيين هؤلاء الأشخاص لتسيير سفينته، و من ثم فعليه تحمل مسؤولية كافة ما يصدر عنهم من أفعال. بينما يرى البعض الآخر أنه ليس من العدالة حرمان مالك السفينة من تحديد مسؤوليته، في الحالة التي يثبت فيها أن فردا من أفراد الطاقم أو الریان أو غير ذلك من تابعيه تعتمد في إحداث التلوث<sup>(4)</sup>. و نتيجة لحالة الغموض القائمة حول هذه المسألة، خاصة عندما تباينت تأويلات محاكم الدول المتعاقدة بسبب التوسع في تفسير فكرة الخطأ الشخصي لمالك السفينة، فضلا على أن جانب من الفقه يرى بأن الاتفاقية الراهنة، قصدت من خلاله فقط الخطأ الشخصي البسيط، دون الخطأ الجسيم أو الخطأ العمدي لمالك السفينة المسئول عن التلوث، و الذي يطلق عليه القضاء الفرنسي الخطأ غير المغنفر « **La faute inexcusable** »<sup>(5)</sup>، لذلك جاء بروتوكول سنة 1992، الذي تم بمقتضاه إحلال الخطأ الشخصي غير المغنفر مكان الخطأ الشخصي البسيط كسبب من أسباب عدم تمتع مالك السفينة بحق تحديد مسؤوليته<sup>(6)</sup>، حيث ظهر ذلك جليا حينما قضت المادة 6/ فقرة 2 منه بما يلي: "لا يحق للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته طبقا لهذه الاتفاقية إذا ثبت أن ضرر التلوث ناجم عن فعل أو تقصير شخصي من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر، أو نتيجة إهمال و وعي باحتمال حدوث هذا الضرر". نستنتج من ذلك أن هذا النص ينطبق فقط على مالك السفينة دون تابعيه<sup>(7)</sup>، مما يعني أنه

#### 1- أنظر كل من:

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 156.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 547-560.
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 258.
- 2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 314-315.
- 3- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 175-176.
- 4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 548-549.
- 5- Emmanuel FONTAINE, « Une fin de partie contestée », op-cit., pp. 85-86.

#### 6- أنظر كل من:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 127-128.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.
- 7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 318.

لكي يحرم المالك من حق تحديد مسؤوليته، يجب أن يصدر الفعل أو التقصير الذي تسبب في وقوع ضرر التلوث منه شخصياً<sup>(1)</sup>، و ذلك عن قصد أو بسبب إهمال و وعي من جانبه باحتمال نشوء ذلك الضرر<sup>(2)</sup>، و بالتالي فلا يحرم مالك السفينة من حق تحديد المسؤولية في الحالة التي يصدر فيها الفعل أو الامتناع من أحد تابعيه<sup>(3)</sup>. و جدير بالذكر أنه في حادث ناقلة النفط « Erika »، قضت المحكمة بعدم أحقية مالكيها في تحديد مسؤوليته، لأنه قام بخطأ جسيم عندما سمح باستغلال سفينة هيكلا في حالة تآكل « Corrosion » متقدمة<sup>(4)</sup>.

ب- يجب على مالك السفينة الصادر عنها التلوث إنشاء صندوق تحديد مسؤوليته المتولدة عن حادث التلوث بالمحروقات:

للتفصيل في هذا العنصر، إرتئينا دراسة النقاط التالية:

1- إنشاء الصندوق كشرط ثاني لاستفادة مالك السفينة الصادر عنها التلوث من حق تحديد المسؤولية و كضمانة لوفائه بالتزاماته إزاء الضحايا:

لاستفادة مالك السفينة من حق تحديد المسؤولية، ينبغي عليه كشرط ثاني إنشاء صندوقا يودع فيه كامل المبلغ الذي يمثل حدود مسؤوليته<sup>(5)</sup>، إذ نصت المادة 5/ فقرة 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 على ما يلي: "للاستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، فإن على المالك أن ينشئ صندوقاً بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي ترفع فيها الدعوى وفقاً للمادة التاسعة. و يمكن إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان بنكي أو أي ضمان آخر يكون مقبولا بموجب تشريع الدولة المتعاقدة التي أنشئ الصندوق على إقليمها و تعتبره المحكمة أو السلطة الأخرى المختصة كافياً"<sup>(6)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أن المادة 5/ فقرة 11 من هذه الاتفاقية خولت أيضاً لمؤمن مالك السفينة و جميع من قدم للمالك ضماناً مالياً حق إنشاء صندوق تحديد المسؤولية، حيث نصت على أنه: "يحق للمؤمن أو لأي شخص آخر قدم ضماناً مالياً للمالك، إنشاء صندوق طبقاً لهذه المادة بنفس الشروط و بنفس الآثار كما لو كان الصندوق قد أنشئ بواسطة المالك".

يستخلص من ذلك أن إنشاء صندوق التحديد، يعد أمراً إلزامياً إذا أراد مالك السفينة الصادر عنها التلوث، الاستفادة من الحق في تحديد مسؤوليته طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(7)</sup>. كما يستفاد من النص أعلاه، أن المشرع الدولي، و قد تعدت نظرته إلى مشكلة التلوث

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 239.

2- Triantafyllos STAVRAKIDIS, op-cit., pp. 71-72.

3- Michel PRIEUR, op-cit., p. 882.

4- Stéphanie ROY, op-cit., p. 80.

5- أنظر كل من:

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 547.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 156.

6- تقابلها المادة 6/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992.

7- أنظر كل من:

- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 445.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 142 et s.

- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 127-128.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 267-268.

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 331.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 314-315.

بالمحروقات من فكرة المسؤولية إلى فكرة الضمان، يتعمق تدريجيا داخل هذه الأخيرة. بعبارة أخرى فإن تعرض إحدى ناقلات النفط لحادث و ما يترتب على ذلك من وقوع ضرر تلوث، يكفي لانعقاد مسؤولية مالك هذه السفينة عن تعويض الضرر. و مع ذلك و ضمنا لحصول المتضررين من التلوث على هذا التعويض، لم يكتف المشرع بالنص على إنشاء صندوقا لتحديد المسؤولية، بل جعله شرطا واجبا على مالك السفينة و علق تمتعه بالحق في التحديد على تحققه<sup>(1)</sup>. و يذكر أنه إذا أقيمت الدعوى أمام محاكم أكثر من دولة متعاقدة بسبب تعرض سواحل هذه الدول لضرر التلوث، فإن مالك السفينة لا يجب عليه، للاستفادة من الحق في تحديد مسؤوليته طبقا للاتفاقية، سوى إنشاء صندوقا واحدا فقط أمام إحدى هذه المحاكم<sup>(2)</sup>.

ينبغي على مالك السفينة طبقا للمادة 5/فقرة 3 من الاتفاقية، إنشاء صندوق تحديد المسؤولية "لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي ترفع فيها الدعوى وفقا للمادة التاسعة...". يستنتج من ظاهر هذا النص أن إنشاء صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث، من الناحية النظرية، يجب أن يتم بعد رفع المتضررين من التلوث دعوى التعويض، و مع ذلك هذا الشرط ليس ملزما من الناحية العملية، حيث ظهر ذلك جليا في قضية ناقلة النفط الملاغشية « TANIO »، التي تحطمت قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية بتاريخ 7 مارس سنة 1980، إذ أجازت محكمة « Brest » لمالك هذه السفينة إنشاء صندوق تحديد مسؤوليته عن الحادث قبل إقامة دعوى التعويض<sup>(3)</sup>. و جدير بالملاحظة أن بروتوكول سنة 1992، نص بصريح العبارة على إمكانية إنشاء المالك صندوق التحديد قبل إقامة الدعوى، و ذلك ما أعربت عنه العبارة الواردة في أحكامه، و التي مدلولها ما يلي: "... في حالة عدم إقامة الدعوى، ينشئ صندوق التحديد لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي يمكن أن ترفع فيها الدعوى بموجب المادة التاسعة من هذه الاتفاقية"<sup>(4)</sup>.

يذكر أن أضرار التلوث بالمحروقات هي فقط التي تستفيد من تحديد المسؤولية طبقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(5)</sup>، بمعنى أنه فقط المتضررين من التلوث هم أصحاب الحق على أموال صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة مصدر التلوث، الأمر الذي يدل على أنه في الحالة التي تتسبب فيها ناقلة نفط على إثر حادث ما في وقوع أضرار عديدة، أضرار تلوث، و أضرار للبضائع المنقولة و أضرار بدينية، فإن المتضررين من التلوث هم فقط دائني صندوق التحديد الذي ينشئه المالك طبقا للاتفاقية. و إذا كانت أضرار التلوث هي وحدها التي تستفيد من الأموال المودعة في الصندوق، فإن ذلك يعني كافة أضرار التلوث في مفهوم الاتفاقية، أي أضرار التلوث في حد ذاتها و أيضا الإجراءات الوقائية و أي خسارة أو ضرر تحدثه هذه الإجراءات<sup>(6)</sup>. و من نافلة القول أنه في الحالة التي يتخذ فيها

1- Jean-Philippe MASLIN, La place du navire dans la faillite internationale, Mémoire de Master II professionnel, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne III, 2009/2010, pp. 45 et s.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 349-350.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 326.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 550-551.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 25-31.

5- المادة 6/فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 55-56.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 356-357.

مالك السفينة الإجراءات الوقائية، فإن ذلك يمنحه حق الاستفادة من الحصيلة المالية لصندوق التحديد حاله حال بقية الدائنين، حيث قضت المادة 5/ فقرة 8 من الاتفاقية بأنه: "بقدر ما تكون معقولة، فإن النفقات المتحملة و التضحيات المقبولة بصورة إختيارية بواسطة المالك لغرض تفادي أو تقليل التلوث، تمنحه حقوقا على الصندوق مساوية لحقوق الدائنين الآخرين".

2- الأموال المودعة في صندوق تحديد المسؤولية هي المصدر الوحيد لتغطية الديون الواقعة على مالك السفينة و لا يمكن للدائنين ممارسة هذا الحق إزاء الممتلكات الأخرى له:

نصت المادة السادسة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بصريح العبارة، على ما يلي: "1- عندما ينشئ المالك بعد الحادث صندوقا تطبيقا للمادة الخامسة و يملك الحق في تحديد مسؤوليته: أ) لا يخول لأي شخص له مطالبة عن ضرر التلوث الناجم عن هذا الحادث أن يمارس أي حق ضد أية ممتلكات أخرى للمالك بالنسبة لمثل هذه المطالبة. ب) تأمر المحكمة أو أية سلطة مختصة لأية دولة متعاقدة بالإفراج على السفينة أو أية ممتلكات تخص المالك و التي سبق أن تم حجزها نتيجة المطالبة عن ضرر التلوث الناشئ عن نفس الحادث، و بالمثل يجب أن تفرج عن أية كفالة أو أي ضمان آخر يقدم لتفادي مثل هذا الحجز. 2- لا يتم تطبيق الأحكام المذكورة سابقا في جميع الأحوال إلا إذا تقدم المدعي للمحكمة المودع لديها الصندوق و كان هذا الصندوق موجودا فعلا لتغطية مطالبته". يستفاد عند قراءة الفقرة الأولى من هذه المادة، أنه في حالة إنشاء المالك صندوق تحديد المسؤولية، بعد أن أصدرت المحكمة لصالحه حكما قضائيا، يفيد بأن لديه الحق في تحديد مسؤوليته طبقا للحدود المالية القصوى للتعويض المنصوص عليها في أحكام هذه الاتفاقية، يترتب عن ذلك أثرين هامين: يتمثل الأثر الأول في عدم أحقية المتضررين من التلوث الدائنين ممارسة أية إجراءات كانت مثل الحجز على الممتلكات الأخرى للمالك<sup>(1)</sup>، إذ أن المصدر الوحيد الذي يستمدون منه التعويض عما تكبدوه من أضرار طبقا لهذه المادة، هي فقط الأموال المودعة في صندوق التحديد. أما الأثر الثاني فيمكن في وجوب قيام محكمة الدولة المتعاقدة، برفع الحجز على السفينة أو أي مال آخر يخص المالك، و الذي سبق أن تم إجراؤه بعد رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث الناجمة عن الحادث<sup>(2)</sup>.

كما نفهم من الفقرة الثانية من هذه المادة، أنه لسريان آثار إنشاء صندوق تحديد المسؤولية بالنسبة لمالك السفينة مصدر التلوث، ينبغي على المدعي المتضرر من التلوث التقدم إلى المحكمة التي أودع فيها ذلك الصندوق، للتأكد من الوجود الفعلي له و كفاية حصيلته المالية لتغطية طلب تعويضه عن أضرار التلوث اللاحقة به<sup>(3)</sup>.

3- توزيع حصيلة صندوق تحديد المسؤولية بين الدائنين يكون تناسبيا مع مبلغ الديون المحددة في طلباتهم:

عند تأكد المدعي بأن مالك السفينة قام بإنشاء صندوق تحديد المسؤولية و أودع فيه الأموال الكافية لتغطية طلبات التعويض الناشئة عن الحادث، فلا تبقى إلا عملية توزيع حصيلته على الدائنين المتضررين من التلوث<sup>(4)</sup>. و عليه فقد نصت المادة 5/ فقرة 4 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية

1- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 204.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 333-334.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 555-560.

3- Mohammed BENAMAR, op-cit., pp. 1207-1206.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 559-560.

لسنة 1969، على أن: "توزيع الصندوق بين الدائنين يتم تناسيباً مع مبلغ الديون المحددة في طلباتهم". يتضح لنا من خلال هذا النص، أن هذه الاتفاقية قد حافظت على قاعدة تقليدية فيما يتعلق بتوزيع مبلغ التعويض بين الدائنين، تتمثل في قاعدة التوزيع التناسبي للتعويض تماشياً مع القيمة المالية لكل دين<sup>(1)</sup>. فانطلاقاً من ذلك يجري سداد كافة الديون الناشئة عن التلوث بالمحروقات على قدم المساواة بين جميع الدائنين، دون أي تمييز بين ديون متخذي الإجراءات الوقائية بعضهم و البعض، أو بين الديون الناشئة عن الإجراءات الوقائية و الديون الناشئة عن أضرار التلوث في حد ذاتها<sup>(2)</sup>، حيث تكون محاكم الدولة التي تم إنشاء صندوق تحديد المسؤولية على إقليمها، هي صاحبة الاختصاص في توزيع حصيلته على الدائنين<sup>(3)</sup>. و في حالة قيام مالك السفينة أو مؤمنه أو من قدم له ضماناً مالياً، قبل توزيع أموال صندوق تحديد المسؤولية، بدفع تعويض عن ضرر التلوث، فإنه يحل، في حدود المبلغ المدفوع، محل الشخص الذي تم تعويضه في حقوقه التي كان سيتمتع بها بمقتضى هذه الاتفاقية. و إذا كان من قام بدفع التعويض شخص آخر غير المالك أو مؤمنه، فإن الحق في الحل ينظمه القانون الوطني المطبق<sup>(4)</sup>.

### ثالثاً - الحدود المالية القصوى للمسؤولية المقررة طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها:

في الواقع أفصحت حدود التعويض المطبقة في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، عن أن هذه الأخيرة جاءت لرعاية مصلحة المجهزين على حساب مصلحة ضحايا حوادث التلوث (أولاً)، و لعل كارثة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz »، تعد أبرز مثال عن ضالة حدود مسؤولية مالك السفينة، و عدم كفايتها لإصلاح الأضرار الوخيمة الناجمة عن حوادث التلوث الضخمة، مما أدى إلى تعديلها (ثانياً)، شأنها في ذلك شأن كارثة ناقلة النفط « Erika »، التي دفعت المنظمة البحرية الدولية إلى إعادة النظر في تلك الحدود مرة أخرى (ثالثاً).

### أ - حدود مسؤولية مالك السفينة المطبقة في ظل الاتفاقية أفصحت عن أنها جاءت لرعاية مصلحة المجهزين على حساب مصلحة ضحايا حوادث التلوث:

وفقاً للمادة 5/ فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، فإن مالك السفينة غير ملزم بتعويض كافة النفقات الناجمة عن حادث التلوث<sup>(5)</sup>، بل يستطيع تحديد مسؤوليته فيما يتعلق بكل حادث بمبلغ قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية<sup>(6)</sup>، بشرط ألا يزيد المبلغ في كل الأحوال عن 210 مليون فرنك<sup>(7)</sup>، مما يعني أن حدود مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 335.

3- المادة 9/ فقرة 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

4- المادة 5/ فقرة 5 و 6 من نفس الاتفاقية.

5- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257-258.

6- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 217.

7- أنظر كل من:

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 190.

- Michel VINCINEAU, « Un imbroglio juridique : La loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 », in : Revue Belge de Droit International, N°= 2, 1978-1979, p. 699.

حادث التلوث، لا يمكنها أن تتجاوز إطلاقاً سقف 210 مليون فرنك مهما كانت حمولة السفينة و جسامه أضرار التلوث الحاصلة<sup>(1)</sup>. و تقصد الاتفاقية الراهنة بالفرنك، الفرنك ذهب « Le Franc-or »، الذي يحتوي على مقدار 65,5 ملليغرام من الذهب عيار 900 في الألف ذهباً خالصاً، أو ما يصطلح عليه في اللغة الفرنسية « Le Franc-Poincaré »، حيث يتم تحويل هذه الوحدة إلى العملة الوطنية للدولة التي يجب فيها إنشاء صندوق تحديد المسؤولية، تماشياً مع قيمة هذه العملة بالنسبة للذهب في تاريخ إنشاء الصندوق<sup>(2)</sup>. و بتاريخ 19 نوفمبر سنة 1976<sup>(3)</sup>، تم إبرام بروتوكول لتعديل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(4)</sup>، يقضي بحلول حق السحب الخاص « Le droit de tirage spécial » مكان الفرنك ذهب<sup>(5)</sup>. فانطلاقاً من ذلك أصبح لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية، عن كل حادث تلوث بمقدار 133 وحدة من حقوق السحب الخاصة عن كل طن من حمولة السفينة الصافية، شريطة ألا تزيد هذه القيمة في أي حال عن 14 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة بالنسبة للسفن التي تتجاوز حمولتها 105000 طن<sup>(6)</sup>.

الوحدة الحسابية المقصودة هنا، هي حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي « Fonds monétaire international »، حيث يجري تحويل هذه الوحدات للعملة الوطنية للدولة التي يجب فيها إنشاء صندوق التحديد، على أساس قيمة تلك العملة بما يعادلها من حق السحب الخاص في تاريخ إنشاء الصندوق. و تحسب قيمة العملة الوطنية بما يعادلها من حق السحب الخاص لدولة متعاقدة طرفاً في صندوق النقد الدولي وفقاً لطريقة التقدير التي يطبقها هذا الصندوق، في حين أن قيمة العملة الوطنية لدولة ليست طرفاً في صندوق النقد الدولي، فتحسب بما يعادلها من حق السحب الخاص بالطريقة الحسابية التي تحددها تلك الدولة بنفسها<sup>(7)</sup>. و في حالة كون التشريع الوطني لهذه الدولة لا يسمح باستخدام حقوق السحب الخاصة، فمن حقها إعلان التمسك و الاستمرار باستخدام الفرنك ذهب كما جرى تعريفه في هذه الاتفاقية، حيث يتم تحويل مبالغ تحديد مسؤولية المالك في هذه الحالة للعملة الوطنية طبقاً لتشريع الدولة المعنية، على أن يكون التحويل بشكل يفرضي إلى أن تكون هذه المبالغ مساوية قدر الإمكان للقيمة الحقيقية للمبالغ المحددة في البروتوكول بحقوق السحب الخاصة<sup>(8)</sup>.

أوردت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، نصاً تبين فيه أساس حساب عملية تحديد مسؤولية مالك السفينة، المتمثل في الحمولة الصافية لسفينته بالإضافة إلى الجزء المستقطع من الحمولة الكلية نتيجة الفراغات التي تشغلها أجهزة الدفع<sup>(9)</sup>. و في حالة عدم إمكانية قياس حمولة السفينة بإتباع

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 562-563.

2- أنظر في ذلك: المادة 5/ فقرة 9 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.

3- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 58.

4- دخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ بتاريخ 8 أبريل سنة 1981.

5- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

6- أنظر كل من:

- OMI : « Reflets de l'Organisation Maritime Internationale : Responsabilité et indemnisation », op-cit., p. 3.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 267.

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

- FIPOI : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., p. 16.

7- المادة 6/ فقرة 4 من بروتوكول سنة 1992.

8- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 282.

9- تمثل الحمولة الصافية للسفينة مقدار الفراغ الذي يستغل فعلاً في نقل البضائع و الأشخاص، و يتم تقديرها بطرح الفراغ المخصص للآلات و المؤونة و الأجهزة اللازمة لملاحة السفينة من الحمولة الإجمالية، فيكون ناتج عملية طرح الحمولة الصافية، و لذلك فإن

طرق القياس المعتادة، فإن هذا القياس يتم على أساس وزن المحروقات التي تستطيع السفينة نقلها بغض النظر عن وزن المحروقات المنقولة عليها بالفعل، بحيث تكون الحمولة مساوية لنسبة 40% من وزن المحروقات التي تستطيع السفينة نقلها، و يجري قياسها بوحدة الطن (2240 رطلاً)<sup>(1)</sup>. و جدير بالملاحظة أنه عند إبرام بروتوكول سنة 1992، تم تغيير الحساب بهذا الأساس، حيث صار يأخذ بالحمولة الكلية للسفينة، المحسوبة طبقاً لقواعد قياس الحمولة الواردة في الملحق الأول من الاتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن لسنة 1969<sup>(2)</sup>.

تعرضت الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة المقررة في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لانتقادات فقهية لأذعة<sup>(3)</sup>، باعتبار أن هذه الحدود تشجع على تملك السفن الضخمة، فهي تجعل من مالك السفينة ذات الحمولة الكبيرة أوفر حظاً، ذلك لأنه رغم تسببه بواسطة سفينته العملاقة في أضرار تلوث جسيمة، تتعدى تكاليف إصلاحها بشكل شاسع الحد الأقصى للمسؤولية المشار إليه سابقاً (أي 210 مليون فرنك ذهبي)، إلا أنه عند تحديد مسؤولية مالك السفينة طبقاً لنص المادة 5/1 من هذه الاتفاقية، يلتزم فقط بدفع تعويض لا يتجاوز ذلك المبلغ، الأمر الذي يؤدي إلى ضياع حق حصول المتضررين من التلوث على تعويض كاف لجبر ما تكبدوه من أضرار<sup>(4)</sup>. كما تبين في بعض حوادث التلوث التي تتسبب فيها السفن الصغيرة، ثم يقوم مالك كل سفينة من هذه السفن بتحديد مسؤوليته بمبلغ زهيد لا يفي بالغرض، أن المتضررين يحصلون على تعويض جد ضئيل بالمقارنة مع حجم الأضرار اللاحقة بهم<sup>(5)</sup>، مما يعني أن مشكلة حدود التعويض المطبقة في الاتفاقية الراهنة، تنور أيضاً بالنسبة للسفن الصغيرة التي يمكن أن تتسبب في أضرار تلوث جسيمة لا تتناسب إطلاقاً مع حجمها<sup>(6)</sup>.

#### ب- كارثة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » : المناسبة التي كشفت النقاب عن ضآلة حدود مسؤولية مالك السفينة المطبقة في ظل الاتفاقية:

الحمولة الصافية تعبر بصدق عن الاستغلال التجاري الفعلي للسفينة. أما الحمولة الإجمالية للسفينة، فتشمل مجموع سعة السفينة بأكملها، بما في ذلك الفراغات المشغولة بالآلات و الأجهزة و الأشخاص العاملين على متنها، و لذلك فإن الحمولة الإجمالية هي التي تحدد الحجم و البعد الحقيقي للسفينة، مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 36.

1- أنظر كل من:

- المادة 5/10 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 175.

2- المادة 6/5 من بروتوكول سنة 1992.

3- « *Dès l'origine, les montants de limitation institués par la Convention de 1969 ont été critiqués. D'une part, il est apparu qu'il n'était pas heureux de plafonner la limitation à un montant, alors de 210 millions de franc-or, montant correspondant à la responsabilité encourue par un pétrolier d'environ 105000 tonnes ou unités de jauge - dimension assez moyenne. Car la chose ne pouvait qu'inciter les armateurs à acquérir des pétroliers d'un tonnage plus élevé, voire fortement plus élevé, et donc plus dangereux, puisque, du point de vue de la responsabilité, le tonnage supérieur à 105000 tonnes ne leur coûtait rien.*

*D'autre part, les taux de limitation eux-mêmes sont apparus trop faibles. C'est ainsi que si la Convention de 1969 avait été appliquée au Torrey-Canyon, les victimes auraient eu à leur disposition un fonds d'environ 65 millions de francs, alors que les dommages causés ont été très supérieurs », Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 315-316.*

4- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 563-566.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 130-131.

5- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 270.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 291-292.



إلى جانب ذلك كشفت كارثة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz »، بصورة جلية لا تدع مجالا للشك، أن حق تحديد المسؤولية الذي تخوله الاتفاقية الراهنة لمالك السفينة، بالفعل يؤثر سلبا على إمكانية حصول الضحايا على تعويض مناسب، يكفي لإصلاح كافة أضرار التلوث اللاحقة بهم، و تغطية كل تلك الخسائر باهظة التكاليف التي يتكبدونها عند وقوع حوادث التلوث الضخمة<sup>(1)</sup>، حيث بلغت قيمة طلبات التعويض الناشئة عن هذا الحادث إلى ما يزيد عن واحد مليار دولار أمريكي، في حين قدر المبلغ المودع من جانب مالك هذه السفينة، عندما عمد مباشرة بعد وقوع الحادث إلى إنشاء صندوق تحديد مسؤوليته على مستوى محكمة « Brest »، تطبيقا لنص المادة 5/ فقرة 3 من الاتفاقية الراهنة، بمبلغ قيمته 77.371.875 فرنك فرنسي<sup>(2)</sup>، مما يدل على أن حدود مسؤولية المالك في هذه الكارثة، بعيدة كل البعد عن ضمان تغطية ملائمة لجميع طلبات التعويض الموجهة من طرف ضحايا التلوث<sup>(3)</sup>. فانطلاقا من هذه الحادثة المدمرة، شعر المشرع الدولي بضرورة الأخذ بزمام المبادرة لمواجهة لإمكانية تكرار حدوث مثل هذه الوضعيات المتأزمة مستقبلا<sup>(4)</sup>، برفع الحدود القصوى لمسؤولية مالك السفينة بالمقارنة عما كانت عليه سابقا<sup>(5)</sup>، حيث تم إقرار هذه الزيادة في حدود المسؤولية للمرة الأولى في إطار بروتوكول "لندن" لسنة 1984<sup>(6)</sup>. لكن بحكم أن هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ، فإن التكريس الفعلي لها (أي تلك الزيادة) وجد محله في أحكام بروتوكول سنة 1992<sup>(7)</sup>، الذي تضمن النص في مادته 6/ فقرة 1 على أنه: "يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته طبقا لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث بمبلغ إجمالي يجري حسابه كما يلي: أ - 3 ملايين وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي لا تتعدى حمولتها 5000 طن؛ ب - بالنسبة للسفينة التي تتجاوز حمولتها 5000 طن، يتم إضافة مقدار 420 وحدة حسابية لكل طن زائد على المبلغ المذكور في الفقرة (أ)، شرط ألا يتجاوز المبلغ الإجمالي في أي حال مقدار 59,7 مليون وحدة حسابية". و يشار إلى أنه دخل العمل بهذه المبالغ حيز التنفيذ، بالنسبة لحوادث التلوث الواقعة بعد 30 ماي سنة 1996<sup>(8)</sup>.

فضلا عن إبراز كارثة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz »، بأن الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، غير كافية لكفالة تغطية كاملة

1- أنظر كل من:

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 316.

- Arnaud DE RAULIN, op-cit., p. 82.

2- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 267.

3- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 130-131.

« Il faudra quatorze années de procès pour qu'en 1992, la Cour d'appel fédérale américaine reconnaisse la responsabilité d'Amoco transport. En effet, l'armateur a rechigné durant plusieurs heures à accepter l'aide du remorqueur le Pacific, du fait des surcoûts entraînés. Il est condamné à verser 1 257 millions de francs d'indemnités aux communes et à l'État français, soit la moitié du préjudice causé », David GOEURY, « La pollution marine », in : Bulletin Mers et Océans, N°= 2, France, 2014, p. 11.

4- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 119 et s.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 564.

6- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 572-573.

7- أنظر كل من:

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 58-59.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 190.

- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 58-59.

8- Thione Fally SENE, Le régime de responsabilité et les limites d'indemnisation en cas de pollution marine par les hydrocarbures, Mémoire pour l'obtention du diplôme de capitaine au long cours, Institut Supérieur d'Etudes Maritimes, Casablanca, 2013-2014, p. 32.

لأضرار التلوث، فقد طرحت أيضا فيها مشكلة أخرى، تتمثل في معرفة من الطرف المستفيد من الفوائد التي قد ينتجها صندوق تحديد المسؤولية في الفترة الممتدة بين تاريخ إنشائه و تاريخ توزيع حصيلته، خاصة أن هذه الفوائد يمكن أن تصل في بعض الأحيان إلى أضعاف المبلغ الأصلي للصندوق<sup>(1)</sup>.

ذكرنا أعلاه أنه عقب وقوع هذا الحادث، عمد مباشرة مالك السفينة إلى إنشاء صندوق تحديد المسؤولية، تطبيقا لنص المادة 5/فقرة 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث أودع في الصندوق مبلغا قدر بـ 77.371.875 فرنك. لكن بعد إضافة الفوائد إلى هذه القيمة، قدرت الحصيلة المالية لصندوق تحديد مسؤولية المالك، بالتحديد في سنة 1990، بحوالي 329.000.000 فرنك<sup>(2)</sup>، أي ما يزيد عن أربع مرات قيمة المبلغ المودع فيه لأول مرة. و قد أثبتت في ذلك الوقت مشكلة تتعلق بالطرف صاحب الحق في الفوائد، هل كانت ستضاف إلى صندوق التحديد، و بالتالي يحصل عليها ضحايا حادث التلوث، أم أنها لا تضاف إلى الصندوق و يحصل عليها من قام بإنشائه، أي مالك السفينة مصدر التلوث<sup>(3)</sup>.

عند قراءتنا لأحكام الاتفاقية الراهنة و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، لم نجد أية إجابة صريحة بخصوص الطرف المستفيد من فوائد صندوق تحديد المسؤولية، بين المتضررين من التلوث و مالك السفينة، حيث لم تعالج نصوصهما المتعلقة بتحديد المسؤولية هذه المسألة، الأمر الذي يدفعنا للبحث عن مدى توافر حلالها في التشريع الوطني للدولة التي تم إنشاء الصندوق في إحدى محاكمها<sup>(4)</sup>. لكن يمكن أن يتعد الأمر أكثر، عندما لا نجد حتى في القانون الوطني للدولة التي تم إنشاء الصندوق في إحدى محاكمها، قاعدة قانونية من شأنها أن تبين لنا ما هي الإجراءات القانونية الواجب إتباعها، لإيجاد الحل المناسب أثناء مواجهة مثل هذه الوضعية، علما أنه لم يسن المشرع الفرنسي نصا خاصا يعالج هذه المشكلة، مما جعل مسألة الطرف المستفيد من الفوائد الناشئة عن صندوق التحديد مبهمة، و ذلك عندما أثبتت أمام القضاء الوطني بمناسبة دعوى « Amoco-Cadiz »<sup>(5)</sup>.

جدير بالذكر أنه قضت محكمة النقض الفرنسية، في هذه الدعوى، بأحقية مالك السفينة في الفوائد التي أنتجها صندوق تحديد المسؤولية، تأسيسا على أن نصوص الاتفاقية لم تستلزم فيما وراء دفع مبالغ التعويض، منح الدائنين مثل هذه الفوائد. بعبارة أخرى فإن منطق هذا الحكم يشتمل على أن المبلغ المخصص لتعويض المتضررين، بإيداعه بين يدي الغير، يعد غير قابل للتصرف فيه، و لا يكون لهؤلاء المتضررين حق الحصول عليه إلا من يوم دفعه إليهم، و بالتالي فليس لهم الحق في الفوائد التي يثمرها رأس المال<sup>(6)</sup>. و لعل مثل هذا الحكم لا يخدم على الإطلاق ضحايا حوادث التلوث، الذين يسعون دائما وراء إيجاد حماية كبيرة و علاج قانوني فعال لإصلاح ما يتكبذونه من أضرار، خاصة أن الأضرار اللاحقة بهم من جراء هذه الحوادث تكون دائما وخيمة و تكاليف إصلاحها باهظة الثمن<sup>(7)</sup>.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 337.

2- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 267.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 560.

4- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 337.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 142-143.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 315.

6- راجع كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 338.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 268.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 110 et s.

ج- كارثة ناقلة النفط « Erika » دفعت المنظمة البحرية الدولية إلى زيادة حدود مسؤولية مالك السفينة المطبقة في ظل بروتوكول سنة 1992:

عقب وقوع حادث ناقلة النفط « Erika » سنة 1999، و بناء على طلب تقدم به مالك هذه السفينة المتمثل في « Tevere Shipping Company »، باشرت المحكمة التجارية لـ « Nantes » بتاريخ 14 مارس سنة 2000، إجراءات تحديد المسؤولية عن الحادث، حيث حددت المحكمة مسؤولية المالك بمبلغ 84.247.733 فرنك، و لقد قام هذا الأخير بإنشاء صندوق التحديد بواسطة خطاب ضمان، موقع من طرف نادي الحماية و التعويض « Steamship Mutual Association »، الذي يعتبر الجهة المؤمنة للمسؤولية المدنية للمالك ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، في التاريخ الذي وقع فيه الحادث<sup>(1)</sup>.

بالنظر إلى جسامة الأضرار المترتبة عن هذا الحادث، فإن المبلغ المالي المودع في صندوق تحديد المسؤولية من طرف المالك، لا يكفي بتاتا لجبر كل تلك الخسائر باهظة التكاليف<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يدل على أن مشكلة المبالغ المالية التي تمثل حدود مسؤولية مالك السفينة في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لم تعالج بالقدر الكافي حتى بعد تعديلها بموجب البروتوكول المبرم سنة 1992<sup>(3)</sup>. و في واقع الأمر لم تظل الحدود القصوى لهذه المبالغ مستقرة على حالها، بل تم رفعها عقب وقوع هذا الحادث الكارثي<sup>(4)</sup>، حيث توصلت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية، بتاريخ 18 أكتوبر سنة 2000، بعد دراسة مقترح موجه من طرف مجموعة من الدول الأطراف في البروتوكول، إلى إصدار قرار يقضي بتعديل الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة عن حادث التلوث الواحد<sup>(5)</sup>، حسب الكيفية التالية: أ- 510.000. 4 وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي لا تزيد حمولتها عن 5000 طن؛ ب- بالنسبة للسفينة التي تتجاوز حمولتها 5000 طن، يتم إضافة مقدار 631 وحدة حسابية لكل طن زائد عن المبلغ المنصوص عليه في الفقرة (أ)، شرط ألا يزيد المبلغ الإجمالي في أي حال عن 770.000. 89 وحدة حسابية<sup>(6)</sup>. و يشار إلى أنه دخل العمل بهذه المبالغ حيز التنفيذ، بالنسبة لحوادث التلوث الواقعة بعد 1 نوفمبر سنة 2003<sup>(7)</sup>.

مهما يكن، فإن من شأن تحديد مسؤولية مالك السفينة، أن يقلص من نطاق الحماية القانونية التي يجب توفيرها لضحايا التلوث<sup>(8)</sup>، إذ تظل مبالغ التعويض، طبقا للحدود التي رسمتها التعديلات المقررة بتاريخ 18 أكتوبر سنة 2000، غير كافية لإصلاح الأضرار المحتمل وقوعها في حالات التلوث التي تأخذ شكل الكارثة، إذ كشفت التجارب، خاصة حادث ناقلة النفط « Prestige » قبالة السواحل

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., p. 110.

2- Ibid., pp. 101 et s.

3- Cécile ROBIN, « La réparation des dommages causés par le naufrage de l'Erika : Un nouvel échec dans l'application du principe Pollueur-payeur », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2003, pp. 31 et s.

4- Triantafyllos STAVRAKIDIS, op-cit., p. 71.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 566.

6- FIPOL : « Textes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire », Edition 2011, Londres, 2011, pp. 18-19.

7- انظر كل من:

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 239.

8- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., pp. 13 et s.

الاسبانية سنة 2002<sup>(1)</sup>، أن التعويضات المستحقة عن أضرار التلوث المترتب عن الحوادث البحرية الخطيرة، تجاوزت تقديراتها السقف المحدد في هذه القواعد الاتفاقية، و هذا ضعف واضح يشوب قواعد المسؤولية المدنية المعتمدة في هذا المجال، زيادة عن نقاط الضعف الأخرى مثل حالات الإعفاء من المسؤولية و غيرها، الأمر الذي زاد من هشاشة الحماية القانونية التي ينبغي أن يحظى بها المتضررون من حوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثالث

#### توسع القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 في نطاق الأشخاص الذين تتعقد مسؤوليتهم عن أضرار التلوث مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها

على عكس الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، فقد توسع كثيرا قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 (**Oil Pollution Act 1990**)، في نطاق الأشخاص الذين تتعقد مسؤوليتهم عن أضرار التلوث، حيث لم يقصر المسؤولية على شخص مالك السفينة، بل مددها لتشمل أيضا كل من مجهز السفينة و مستغلها و الغير (الفرع الأول). و مسؤولية الملوث في ضوء هذا القانون هي مسؤولية موضوعية (الفرع الثاني)، و يلتزم بمقتضاها الشخص المسؤول بدفع تعويضات مرتفعة بالمقارنة مع حدود المسؤولية المطبقة في الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### المسؤولية عن أضرار التلوث وفقا للقانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 تشمل كل من مالك السفينة و المجهز و المستغل و الغير

بمقتضى نص المادة 32 (أ)، من القسم 1001، من القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، فإنه في حالة السفينة « **Vessel** »، يكون الشخص المسئول « **Responsible Party** » عن الأضرار المترتبة بسبب تسرب المحروقات أو التهديد بتسربها إلى مياه البحر، هو مالك تلك السفينة، مجهزها، أو مستأجر السفينة بأكملها<sup>(3)</sup>، مشيرا إلى أنه يشمل مصطلح "الشخص" طبقا لهذا القانون، كل فرد أو شركة، سواء كانت شركة أموال أو شركة أشخاص، جمعية، ولاية، بلدية، هيئة، أو أي فرع تابع لإحدى حكومات الولايات المختلفة<sup>(4)</sup>. و يذكر أن هذا النص، يكاد يكون مأخوذا حرفيا من القانون

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2003 », op-cit., pp. 105-117.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 385.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 134-135.

3- Antidia CITORES, op-cit., pp. 260-261.

4- Diego NUNEZ, op-cit., p. 71.

- قال الأستاذ « **Jean-Jacques LAVENUE** » في هذا الصدد ما يلي:

« *L'OPA utilise le terme de « Responsible Party » pour désigner la personne qui est à l'origine de la pollution ou de la menace de pollution prise en compte. Ainsi qu'en dispose la section 1001 (32) (A), dans le cas d'un navire la partie responsable sera : « any person owning, operating, or demise chartering the vessel ». La notion est extrêmement large. Elle comprend certes les propriétaires, mais aussi les opérateurs et les affréteurs coque nue. Ce que le protocole CLC de 1992 a spécifiquement tenu à écarter. Précaution ? Crainte de la contamination d'un esprit de réforme ? L'OPA fait peser sur toute personne, société ou groupement désigné et défini comme partie*

الفدرالي للسيطرة على تلوث المياه « **Federal Water Pollution Control Act** »، و مع ذلك لم يكن تحديد الألفاظ الواردة فيه يثير مشاكل كبيرة في ظل هذا القانون الأخير، إذ كانت مسؤولية الأشخاص بمقتضاه محدودة بمقدار نفقات إزالة التلوث فقط. فإضافة المسؤولية غير المحدودة على عاتق المسئول على التلوث، كان أمراً غير وارد في ظل القانون الفدرالي للسيطرة على تلوث المياه، و لكن بات تعريف مصطلح الشخص المسئول ذا أهمية قصوى بمناسبة تطبيق قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، ذلك أن هذا القانون قد بسط إلى حد كبير نطاق التعويضات عن أضرار التلوث، علاوة عن أنه زاد من إمكانية فرض التعويض غير المحدود على الشخص المسئول، و من ثم أصبح ضبط و تعريف الشخص المسئول عن التلوث يتسم بأهمية كبيرة في ظل هذا التشريع<sup>(1)</sup>.

إذا كانت مسؤولية المالك أو مستأجر السفينة غير مجهزة (بهيكلها)، عن ضرر التلوث بالمحروقات، تتمشى و القواعد التقليدية للقانون البحري، فإن مسؤولية المستغل تمثل مساهمة كبيرة في تطور هذا الفرع من فروع القانون<sup>(2)</sup>. و في الحقيقة لا يوجد في أعمال المؤتمر الخاصة بصياغة القانون الراهن « **Conference Statement** »، ما يشير إلى تحديد واضح لمصطلح "المستغل"، و مع ذلك فلقد أصدرت هيئة حرس السواحل في الولايات المتحدة الأمريكية « **Coast Guard** »، لوائح معينة الغرض منها تحديد و ضبط بعض المصطلحات<sup>(3)</sup>، حيث يقصد بمصطلح "المستغل" حسب تلك اللوائح: "أي شخص، بما في ذلك، و دون تحديد، المالك، المستأجر المجهز أو أي متعاقد آخر يتولى أو يكون مسئولاً عن تشغيل سفينة أو إدارتها. كما يدخل في تعريف المستغل، الأشخاص المسئولون عن السفن بوصفهم شركات لبنائها و إصلاحها و بيعها"<sup>(4)</sup>. يستفاد من هذا النص أن مصطلح "المستغل" أوسع من مصطلح "المالك"، فهذا المصطلح الأخير، أي "مالك السفينة"، ينصرف إلى الشخص الفرد أو الشركة الذي له حصة في ملكيتها. و طبقاً للقانون البحري العام « **General Maritime Law** »، فإن المالك المسجلة باسمه السفينة، يكون هو المسئول عما تحدثه سفينته من أضرار بالغير. بيد أنه في حالة ما قام المالك بتأجير السفينة غير مجهزة (بهيكلها)، فإن المسؤولية تنتقل إلى الشخص المجهز باعتبار أن له السيطرة على السفينة دون مالكها، فالمجهز هو المسئول عن أفعال الطاقم و عن الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير. و مع ذلك، فإن قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 -حماية للمتضررين من التلوث- فرض المسؤولية التضامنية على كل من المالك و المجهز و أي شخص آخر يقوم باستغلال السفينة بأي وجه، الأمر الذي يدل على أن هذا القانون خرج عن القاعدة المألوفة في القانون البحري، التي تخول

*responsable une responsabilité conjointe et solidaire et le dispositif a de quoi inquiéter non seulement les armateurs mais aussi tous les financiers liés de près ou de loin à la gestion du navire. Se trouvent en particulier visés, outre les affréteurs coque nue, les créanciers hypothécaires du navire c'est-à-dire le plus souvent des personnes étrangères à la gestion du navire qui en ont seulement financé la construction ou l'acquisition. Le principe de solidarité peut les tenir d'indemniser le dommage de pollution. Le fait de souligner le non participation de ces « débiteurs potentiels » à la gestion du navire me paraît essentiel. Bien loin de traduire l'injustice alléguée d'une responsabilité mise sur le dos d'étranger à l'« univers » maritime. Il traduit très précisément l'idée qu'il ne s'agit plus d'évoquer la spécificité du secteur marin mais d'organiser un système de responsabilité autour des activités génératrices de profits et de pollution liées à l'utilisation des hydrocarbures à l'occasion, dans l'espèce particulière qu'est l'OPA, de la pollution marine », Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 9.*

1- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 56.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 201.

3- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 56-57.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 201-202.

مالك السفينة حق التتصل من المسؤولية إذا ما قام بتأجير السفينة بدون تجهيز، حيث يكون المستأجر المجهز في هذه الحالة هو المسئول وفقا للقواعد العامة. و الحقيقة أن القاعدة المستحدثة بقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، قاعدة خطيرة، إذ هي تبقي على مسؤولية مالك السفينة جنبا إلى جنب مع مسؤولية المجهز، رغم أن السفينة لم تعد تحت سيطرة مالكها حال تأجيرها بهيكلها. و في تقدير بعض الفقه، فإن إقرار هذه القاعدة قد يفضي إلى إحداث تغييرا في شكل الاستثمار في نشاط نقل المحروقات بطريق البحر، إذ قد يحجم الكثيرون من ملاك ناقلات النفط عن القيام بتأجير سفنهم بدون تجهيز، إلى تجهيز يتولون إمدادها بالطاقم و المونة و الوقود... إلخ، فهذا الشكل من أشكال الاستغلال البحري لن يزيح عن الملاك عبء المسؤولية عن التلوث بالمحروقات، بالرغم من أن السفينة لم تعد تحت سيطرتهم بل تحت سيطرة المجهز<sup>(1)</sup>.

إلى جانب هؤلاء الأشخاص، يقر القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، بفكرة مسؤولية الغير « **Third Party** » عن ضرر التلوث<sup>(2)</sup>، و هذه الفكرة ورثها هذا الأخير عن القانون الفدرالي للسيطرة على تلوث المياه، و هي أحد القواعد المبتدعة من طرف الكونجرس الأمريكي و التي ينفرد بها قانون « **OPA** » عن النظام الدولي المتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، حيث رأينا سابقا أنه في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، فإن المسؤولية عن ضرر التلوث مركزة على عاتق مالك السفينة، و لا يعد الغير مسئولا إلا على أساس الخطأ و طبقا للقواعد العامة و ليس الاتفاقية أو البروتوكول<sup>(3)</sup>. لكن الأمر يختلف في ضوء قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990<sup>(4)</sup>، ذلك أنه إذا تمكن مالك السفينة الناشئ عنها التلوث، من إقامة الدليل على أن الفعل الصادر عن الغير هو السبب الوحيد في وقوع الحادث الذي نجم عنه تسرب المحروقات، كان الغير هو المسئول في مواجهة المتضررين. بعبارة أخرى، فإن الغير في الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، يسأل على أساس الخطأ طبقا للقواعد العامة، في حين تتعقد مسؤوليته وفقا لهذا القانون دون مراعاة لأي خطأ، ما دام أن فعله هو السبب الوحيد المفضي إلى ضرر التلوث<sup>(5)</sup>.

يقصد بمصطلح "الغير" طبقا لهذا القانون: "أي شخص غير تابعي أو وكلاء الشخص المسئول عن السفينة الملوثة، و أي شخص ليست له علاقات تعاقدية مع الشخص المسئول"<sup>(6)</sup>. الفكرة المستنتجة من خلال هذا النص، أنه يشترط لاعتبار الشخص من الغير، ألا يكون مرتبطا بأي علاقة تعاقدية مع مالك السفينة أو مجهزها أو مستغلها، حيث أنه إذا توافرت مثل هذه العلاقة التعاقدية، لا يعتبر الشخص من الغير، إذ يعد مجرد وكيل أو نائب عن المالك بموجب عقد من العقود. و ثم، لا تعتبر شركات بناء السفن أو إصلاحها من الغير لارتباطها بالمالك أو بالمجهز بعلاقات تعاقدية، حتى في الحالة التي يقع فيها الحادث بسبب عيوب في البناء أو الإصلاح<sup>(7)</sup>. أما في الحالة التي يقع فيها تصادم بحري بين ناقلة نفط و سفينة أخرى، فإن المسئول عن هذه الأخيرة يعد من الغير في معنى قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و بالتالي إذا توصل الشخص المسئول عن ناقلة النفط، أي المالك أو المجهز أو المستغل، إلى إقامة الدليل على أن تسرب المحروقات أو التهديد به يرجع كليا إلى فعل المسئول عن السفينة

1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 57-58.

2- Diego NUNEZ, op-cit., p. 71.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 203.

4- Diego NUNEZ, op-cit., p. 71.

5- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 60.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 204.

7- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 61.

المصادمة، فإن هذا الأخير يعتبر مسئولا عن تكاليف الإزالة و أضرار التلوث الناجمة عن ذلك الحادث<sup>(1)</sup>. علاوة عن ذلك، يشترط القانون لانعقاد مسؤولية الغير عن ضرر التلوث، أن يقوم مالك السفينة أو مجهزها أو مستغلها، بإثبات أنه قد بذل العناية الضرورية، و قام باتخاذ جميع الاحتياطات المعقولة لمواجهة أي أفعال أو أخطاء محتمل حصولها من الغير<sup>(2)</sup>. و تسهيلات على المتضررين من تبعات حادث التلوث في الحصول على التعويض، إذا أثبت المسئول عن السفينة مسؤولية الغير على الشكل السابق، فيجب عليه أو على ضامنه في هذه الحالة أولا دفع تكاليف الإزالة و التعويض عن الأضرار المترتبة عن حادث التلوث، على أن يحل بعد ذلك محل المتضررين من التلوث، حكومة الولايات المتحدة الأمريكية و المدعين الآخرين، في حقوقهم لدى الغير المسئول و صندوق التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات المحدث بموجب هذا القانون<sup>(3)</sup>.

## الفرع الثاني

### القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 سار على ذات النهج المتبع من طرف الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها بإقرار المسؤولية الموضوعية للتلوث

لما كان النقل البحري للمحروقات من الأنشطة الخطرة في ذاتها، فلقد كان من المنطقي أن يتجه المشرع الأمريكي، عند صياغته لأحكام قانون سنة 1990، إلى إقرار نظرية المسؤولية الموضوعية (المسؤولية بدون خطأ) « **Strict Liability** »<sup>(4)</sup>، كأساس لمسؤولية مالك السفينة أو المستأجر المجهز أو المستغل عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(5)</sup>، الأمر الذي يدل على أن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، ساير الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، في الأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية عن أضرار التلوث<sup>(6)</sup>، حيث نص على القاعدة التالية: "أي شخص مسئول عن سفينة تتسرب منها المحروقات أو تنشئ تهديدا جديا بالتسرب، في أو على مياه البحر أو السواحل المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، يعد مسئولا عن تكاليف الإزالة و الأضرار الناجمة عن هذا الحادث"<sup>(7)</sup>.

أشرنا سابقا إلى أنه وفقا لهذه النظرية، يكون الشخص مسئولا عن الأضرار التي يلحقها بالغير، حتى إذا كان حريصا و لم يصدر عنه أي خطأ أو إهمال. و عليه، تتعدد مسؤولية مالك السفينة أو المستأجر المجهز أو المستغل عن أضرار التلوث، دون الحاجة إلى إثبات خطئه أو إهماله، و لا ريب أن في ذلك حماية أكبر للمتضررين مثلما تطرقنا إليه سابقا. و في حالة تعدد الأشخاص المسئولين عن حادث التلوث، فإنهم يكونون مسئولين فيما بينهم على وجه التضامن أمام المتضررين، عن مبالغ التعويض المقررة، و يجوز مطالبة الأشخاص المسئولين منفردين أو مجتمعين بكامل مبالغ التعويضات المقررة قانونا<sup>(8)</sup>. و بالمقابل أتاح القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، لمالك السفينة أو المستأجر المجهز أو المستغل، دفوعا معينة لدفع مسؤولية عن حادث التلوث، إذ حصر تلك الدفوع في الحالات

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 204.

2- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 61.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 203.

4- Maryse GRANDBOIS, op-cit., p. 184.

5- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 100.

6- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 320-321.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 236-237.

8- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 101-102.

التالية: القوة القاهرة « Act of God »؛ الأعمال الحربية « Acts of War »؛ الفعل أو الامتناع الصادر من الغير « Third Party's act or omission ». و يشترط هذا التشريع لاحتجاج الشخص المسئول بأحد تلك الدفوع، أن يكون تسرب المحروقات أو التهديد الجدي به وليد أحد الأسباب المذكورة. و مع ذلك، فإن هذه الدفوع صعبة الإثبات من الناحية العملية، مما يعني أن الشخص المسئول نادرا ما يمكنه الاستفادة من الأسباب المنصوص عليها في القانون درءا لمسؤوليته<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### حدود مسؤولية الملوث طبقا للقانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 مرتفعة جدا مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها

يلاحظ أنه فرق القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، في خصوص مبالغ التعويض المستحقة، بين ناقلات النفط من ناحية، و السفن العادية من ناحية أخرى، حيث يقدر التعويض بالنسبة لناقلات النفط، فيما يتعلق بأي حادث، بمبلغ 1200 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية، أو بمبلغ 2 مليون دولار أيهما أكثر، و ذلك في حالة ناقلة النفط التي تبلغ حمولتها 3000 طن أو أقل، و بمبلغ 1200 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية، أو بمبلغ 10 مليون دولار أيهما أكثر، و ذلك في حالة ناقلة النفط التي تتجاوز حمولتها الإجمالية 3000 طن. أما فيما يتعلق بالسفن الأخرى العادية، فإن حد التعويض يقدر بمبلغ 600 دولار عن كل طن من الحمولة الإجمالية، أو بمبلغ 500.000 دولار أيهما أكثر. و يتضح جليا مما سبق أن هذا القانون يطبق المبلغ الأكبر، سواء بالنسبة لناقلات النفط أو بالنسبة للسفن العادية، و هذا على خلاف الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، التي تأخذ بالمبلغ الأقل. كما أن القانون الأمريكي، بعكس الاتفاقية، يترك الباب مفتوحا أمام الحد الأقصى للتعويض، إذ أنه كلما زادت حمولة السفينة زاد مقدار التعويض بدوره. ثم أن هناك حدا أدنى لا يجب النزول عنه في أي حال من الأحوال، الأمر الذي نراه أيضا في الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، و مع ذلك فإن حدود مسؤولية الملوث طبقا لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، مرتفعة جدا مقارنة بتلك الواردة في الاتفاقية و البروتوكول<sup>(2)</sup>.

مما يلاحظ بخصوص هذا القانون، أنه نص على حرمان الشخص المسئول من ميزة تحديد مسؤوليته بالمبالغ القصوى المذكورة أعلاه في حالات معينة. فإذا توافرت إحدى هذه الحالات، كان الشخص المسئول، و تشديدا لمسؤوليته، ملتزما بدفع كافة طلبات التعويض التي تتعقد مسؤوليته عنها و دون أي حدود قصوى. فمن ناحية أولى، يلتزم الشخص المسئول بكامل التعويضات دون التقيد بالحدود القصوى المنصوص عليها قانونا، إذا كان بخطئه الجسيم أو بخطئه الإرادي قد تسبب في تسرب المحروقات التهديد الجدي بذلك. و يعني الخطأ الإرادي أن يكون تسرب المحروقات نتيجة الفعل أو الامتناع الصادر من الشخص المسئول، بقصد إحداث ذلك الضرر أو بعدم الاكتراث و الرعونة، مع الوعي بأنه قد ينشأ الضرر عن ذلك الفعل أو عن الامتناع. و من ناحية ثانية، يتعين تشديد المسؤولية عند الإخلال ببعض

1- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 110-114.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 311-312.

- Diego NUNEZ, op-cit., p. 71.

- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 103.

- Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 27 et s.

- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 10.



الواجبات التي يفرضها القانون بعد حصول تسرب المحروقات، إذ يفرض القانون بعض الالتزامات على الشخص المسئول عقب وقوع التسرب، مثل الالتزام بالإبلاغ عن الحادث، و الالتزام بتقديم المساعدة اللازمة التي تطلب من الجهات المسئولة، فإذا أخفق أو رفض ذلك دون مبرر معقول و كاف تعرض لتشديد مسؤوليته و فقدان ميزة التحديد. و من ناحية ثالثة، يجب تشديد المسؤولية إذا كان تسرب المحروقات ناشئاً عن عدم الامتثال أو خرق اللوائح الفيدرالية النافذة، سواء وقع ذلك من طرف المالك نفسه، أو من وكيله، أو من أحد عماله، أو من جانب أي شخص آخر تربطه بالمالك علاقة تعاقدية معينة<sup>(1)</sup>.

على عكس ما يحوم حول الوضع من غموض و إبهام، فيما يتعلق بالطرف المستفيد من فوائد التي يثمرها صندوق تحديد المسؤولية في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، فإن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، عالج هذه المسألة بطريقة مختلفة و لكن على درجة عالية من الوضوح، حيث صاغ قاعدة جلية تحمل في طياتها حكماً هاماً في صالح المتضررين من التلوث، من خلال فرض فوائد على المطالبات المرفوعة ضد الشخص المسئول أو الشخص الضامن. و تسري الفوائد على ما يستحق من تعويض منذ التاريخ الذي تفوت فيه مدة ثلاثين يوماً على تقديم المطالبة بالتعويض إلى الشخص المسئول أو إلى الضامن. و يستطيع الضامن أن يدرأ عن نفسه عبء تحمل هذه الفوائد إذا قام بعرض دفع مبالغ التعويضات خلال ستين يوماً من تقديم المطالبات، و ذلك بشرط أن يكون العرض الذي تقدم به الضامن مساوياً لقيمة المطالبات التي يتم دفعها فعلاً إلى المتضررين<sup>(2)</sup>.

1- أنظر كل من:

- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 106-109.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 320-321.

- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., pp 10 et s.

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 71-72.

2- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 123.

## المبحث الثاني

### أركان قيام مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

لقيام المسؤولية المدنية في ضوء القواعد العامة، يقتضي الأمر توافر أركان ثلاثة، هي كالاتي: الخطأ، و الضرر، و علاقة السببية الرابطة بين الخطأ و الضرر. و إذا كان الوضع كذلك في القواعد العامة، فإن المسؤولية المدنية المنعقدة في ميدان التلوث البحري بالمحروقات تتميز ببعض الخصوصية فيما يتعلق بتحديد عناصرها، حيث تستبعد كلياً عند قيامها عنصر الخطأ، فلا يظهر إلا أثناء تقدير التعويض الذي يقع على عاتق الشخص المسئول عن تعويض أضرار التلوث. و عليه يشترط في ظل أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، لقيام المسؤولية المدنية، وقوع حادث التلوث البحري بالمحروقات (المطلب الأول)، يترتب عليه ضرر (المطلب الثاني)، مع توافر رابطة سببية مباشرة بينهما (المطلب الثالث).

### المطلب الأول

#### حادث التلوث البحري بالمحروقات: أول ركن تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

يعتبر حادث التلوث، الركن الأساسي الذي لا تقوم عند غيابه المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها. و للقول بأن حادثاً بحرياً في مفهوم التلوث بالمحروقات قد وقع، ينبغي في بداية الأمر أن يصدر التلوث من سفينة محددة المعالم (الفرع الأول)، ذلك لأن للسفينة في مجال التلوث البحري الصادر عن السفن عامة مفهوماً خاصاً يختلف عن مفهومها في ضوء القواعد العامة. كما ينبغي أن تتعرض تلك السفينة لواقعة مادية (الفرع الثاني)، تكون السبب الرئيسي في تسرب ما فيها من حمولة المحروقات إلى مياه البحر (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### ينبغي أن يصدر التلوث من سفينة محددة المعالم

من بين الخصائص المميزة للمسؤولية المدنية المنعقدة في ميدان التلوث البحري بالمحروقات، ضرورة أن يصدر التلوث من سفينة، حيث يخرج من نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، التلوث الذي يتسبب فيه أي مصدر آخر خلاف السفينة، مما يستدعي معه التطرق لأنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية الراهنة (أولاً)، ثم لتلك الخاضعة لتطبيق قواعد بروتوكول سنة 1992 المعدل لها (ثانياً)، مع تسليط الضوء في الأخير على موقف الاتفاقية الراهنة و البروتوكول المعدل لها، حول قابلية التعويض عن أضرار التلوث الصادر عن الحطام البحري، علماً أنه في العديد من الحالات تتعرض ناقلات النفط للغرق و هي تحمل في صهاريجها كميات معتبرة من المحروقات، الأمر الذي يجعل حطامها مصدراً خطيراً يهدد باستمرار سلامة البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها (ثالثاً).

## أولاً- أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969:

ذكرنا سابقاً أن السفينة هي الأداة الرئيسية للملاحة البحرية<sup>(1)</sup>، و أنه لم يتفق فقه القانون الدولي و لا فقه القانون التجاري على وضع معيار محدد لتعريف السفينة و تمييزها عن غيرها من المركبات، إذ كان معيار الطوفان فوق الماء كافياً في السابق لغرض تحديد صفة السفينة، إلا أن هذا المعيار، كما هو واضح، لا يمكن الأخذ به وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت<sup>(2)</sup>. و طبقاً للتعريفات العامة المتبعة في التشريعات الوطنية، فلا يضاف وصف السفينة على المنشأة العائمة إلا إذا كانت مؤهلة لممارسة الملاحة البحرية<sup>(3)</sup>، زيادة عن شرط تخصيصها الواقعي للقيام بهذه الملاحة على وجه الإعتياد<sup>(4)</sup>. بعبارة أخرى، تكتسب السفينة وصفها القانوني منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة للقيام بالملاحة البحرية من الناحيتين الفنية و القانونية، بمعنى أن تكون مجهزة بما يكفي من الإمكانيات و الأدوات التي تمكنها من خوض غمار مخاطر البحار و مواجهة كافة الشدائد التي قد تطرأ عليها أثناء الرحلة البحرية<sup>(5)</sup>، بالإضافة إلى معيار التخصيص الفعلي للمنشأة على ممارسة الملاحة البحرية و تكرارها<sup>(6)</sup>.

بيد أن للسفينة في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، مفهوماً خاصاً يختلف عن مفهومها في ضوء القواعد العامة، و هذا ما سنوضحه في النقاط التالية:

## أ- حمولة السفينة كمعيار أساسي ترتكز عليه الاتفاقية لتحديد أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعدها:

عرّفت المادة 1/1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 السفينة على أنها: "أي عمارة أو أداة بحرية، أياً ما كانت، تنقل فعلاً المحروقات بشكل سائب كبضاعة". من القراءة الأولى لنص التعريف، نقول أن هذه الاتفاقية ربما تكون بهذه البداية من أكثر الاتفاقيات الدولية التي تبنت تعريفاً واسعاً للسفينة، فهذا الأخير يشمل كافة العمارات و الأدوات البحرية، التي يمكن أن تدخل في التعريف العام للسفينة كما ورد في القوانين الوطنية<sup>(7)</sup>. لكن نتساءل هل بالفعل جميع أنواع العمارات و الأدوات البحرية يشملها نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية الراهنة، أم هناك معيار معين ركزت عليه هذه الأخيرة لخضوع السفينة لأحكامها؟<sup>(8)</sup>

مما يلاحظ عند قراءة قواعد الاتفاقية، أنها لم تخصص تعريفاً للأداة البحرية، و من ثم يتعين الرجوع في شأنه إلى القوانين الوطنية للدول المتعاقدة<sup>(9)</sup>. و عند قراءة أحكام القانون البحري الجزائري، نجد المشرع قد عرّف السفينة بأنها: "كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"<sup>(10)</sup>. لكن المشرع

1- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 30.

2- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 64.

3- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 12 et s.

4- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 183-184.

5- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 40-41.

6- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 31-33.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 22.

8- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 12-13.

9- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 22-23.

10- المادة 13 من القانون البحري الجزائري.

الجزائري بهذا التعريف لم يحدد لنا صراحة ماذا يقصد بعبارة "الآليات العائمة". و تطبيقا لذلك، يمكن القول على سبيل المثال أنه تندرج ضمن فئة "أي أداة بحرية من أي نوع كانت" الواردة في التعريف الذي صاغته الاتفاقية الراهنة للسفينة، الزحافات الهوائية « Les aéroglisseurs »<sup>(1)</sup>، و هي مركبات تسير على الأرض أو الماء منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها<sup>(2)</sup>، في اللحظة التي تمارس فيه نشاطها فوق سطح البحر<sup>(3)</sup>.

من الملاحظ أن الاتفاقية الراهنة لم تقف في تعريفها للسفينة عند هذا المفهوم العام، بل ذهبت لتشترط في الجزء الثاني من التعريف: "أن تنقل العمارة أو الأداة البحرية بشكل فعلي المحروقات سائبة كبضاعة". مفاد ذلك أن هذه الاتفاقية ركزت على معيار حمولة السفينة لتحديد نطاق السفن الخاضعة لأحكامها<sup>(4)</sup>، و عليه فإنها تستبعد من مجال تطبيقها كافة العمارات و الأدوات البحرية السابقة الذكر، إذا لم تشيد أو لم تكيف للقيام بنقل المحروقات بشكل سائب كبضاعة<sup>(5)</sup>. فاشتراط الاتفاقية أن تنقل السفينة فعلا المحروقات سائبة كبضاعة لحظة وقوع حادث التلوث، يبين لنا أنها أدخلت في تعريف السفينة عاملا خارجيا يتمثل في الحمولة التي تنقلها<sup>(6)</sup>، مما يعني أنها جعلت من حمولة السفينة لا من هيكلها، المعيار الذي يميزها عن باقي العمارات و الأدوات البحرية الأخرى<sup>(7)</sup>. و في الواقع يظهر بصورة جلية التأثير الكبير لحادث ناقلة النفط « Torrey-Canyon » سنة 1967، على الصيغة التي جاء وفقها تعريف السفينة في ظل أحكام الاتفاقية<sup>(8)</sup>. فحينما وقعت هذه الكارثة فجأة، دون أن تجد في الساحة الدولية التنظيم القانوني المناسب الذي يضمن حماية معقولة للمتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات و يكفل تعويضهم على شكل عادل، كان منطقيا أن يسارع المجتمع الدولي، تحت ضغط من الرأي العام، إلى وضع قواعد خاصة تواجه مثل هذا النوع من الحوادث و تسد الفراغ القانوني الموجود آنذاك. و كان طبيعيا أيضا أن يتأثر المجتمع الدولي عند إقراره لتلك القواعد بحادث هذه السفينة التي كانت تنقل حمولة من النفط الخام عندما جنحت قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية<sup>(9)</sup>، لذلك فإن تعريف السفينة الوارد في الاتفاقية جاء إلى حد بعيد مرتبطا بناقلة النفط المشار إليها أعلاه<sup>(10)</sup>.

من الوهلة الأولى يظهر لنا أن أحكام هذه الاتفاقية يقتصر تطبيقها فقط على ناقلات النفط دون غيرها<sup>(11)</sup> (أي السفن المشيدة خصيصا لنقل المحروقات)، إلا أن المقصود بالسفينة وفقا للمادة سالفة الذكر ناقلات النفط أساسا و كذلك السفن الأخرى غير ناقلات النفط متى كانت صالحة لأن تستقبل في أحواضها شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة<sup>(12)</sup>، حيث أن نطاق تطبيق الاتفاقية الراهنة يمكن أن يمتد ليشمل السفن التي تنقل بضائع أخرى و تستطيع أن تنقل في أحواضها المحروقات سائبة

1- حول ظهور و تطور، علاوة عن الخلافات الفقهية و القضائية التي صاحبت تكيف هذه الآليات، أنظر كل من:

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 16-18.

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 53-57.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, op-cit., pp. 39-44.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 32.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 23.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 473.

5- FIPO : « Rapport annuel de 2001 », Londres, 2002, p. 86.

6- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 12-13.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 24.

8- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 265 et s.

9- Philippe VINCENT, op-cit., p. 188.

10- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 27.

11- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 337.

12- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 24-25.

كبضاعة (السفن المختلطة **Les navires mixtes**)<sup>(1)</sup>، شريطة أن تكون هذه السفن محملة فعلا بالمحروقات بشكل سائب كبضاعة لحظة وقوع حادث التلوث<sup>(2)</sup>.

لا تثير السفن المشيدة خصيصا لنقل المحروقات أو السفن المكيفة للقيام بمثل هذه الوظيفة أية مشكلة في مفهوم السفينة في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، إذا كانت تنقل فعلا المحروقات بشكل سائب كبضاعة وقت وقوع حادث التلوث<sup>(3)</sup>. و نتيجة لذلك فإن هذه الاتفاقية تستبعد من نطاقها كل من ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في صهاريجها بضاعة من المحروقات<sup>(4)</sup>، و ناقلات النفط التي تنقل المحروقات معبئة في براميل<sup>(5)</sup>، و الناقلات التي تنقل فقط رواسب المحروقات لحظة وقوع الحادث<sup>(6)</sup>، و السفن العادية كسفن نقل الركاب و سفن نقل البضائع الجافة و سفن الصيد و سفن النزهة، بالإضافة إلى التلوث الصادر عن محطات الحفر و التنقيب عن النفط المقامة على مستوى البحر<sup>(7)</sup>.

يرى بعض الفقه أن إشتراط النقل الفعلي للمحروقات لحظة وقوع الحادث، و ما يترتب عن ذلك من عدم خضوع التلوث الناجم عن زيت وقود تشغيل ناقلات النفط الفارغة للاتفاقية الراهنة، يتناقض مع تعريف المحروقات المنصوص عليه في المادة 1/فقرة 5 منها، و التي تأخذ في عين الاعتبار المحروقات التي تنقلها السفينة باعتبارها بضاعة و تلك الموجودة في عابرها و المخصصة لتشغيل ماكيناتها، بينما ذهب رأي آخر إلى عدم وجود أي تناقض بين الفقرتين متى تم قراءتهما معا: فالتلوث الناتج من زيت وقود تشغيل السفينة تغطيه الاتفاقية، بشرط أن تفهم السفينة على أنها تلك التي تحمل شحنة من المحروقات كبضاعة وقت الحادث، حيث يرجع السبب في إجراء هذه التسوية، إلى صعوبة التعرف لحظة وقوع حادث التلوث على ما إذا كان هذا الأخير قد نتج على إثر تسرب المحروقات المنقولة كشحنة أو تلك الموجودة في عابرها السفينة و المستعملة كوقود لتشغيلها<sup>(8)</sup>. بعبارة أخرى، فإن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، تنطبق على التلوث الناجم عن السفن التي تنقل فعلا شحنة من المحروقات سائبة كبضاعة لحظة الحادث، سواء حدث هذا التلوث بسبب زيت وقود تشغيلها أو بسبب الشحنة المنقولة عليها. فلا شك أن تغطية التلوث المترتب عن شحنة المحروقات المنقولة فعلا على السفينة و ليس عن زيت وقود التشغيل، يعد الهدف الأولي للاتفاقية، غير أن صعوبة التمييز بين هذين المصدرين كان وراء تمديد أحكامها لتشمل النوعين معا<sup>(9)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1996 », Londres, 1997, p. 12.

2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 201.

3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 123-124.

4- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 266.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 473.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., p. 15.

7- أنظر كل من:

- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 164.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., p. 161.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 472.

- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 169.

8- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 25.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 473-474.

9- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 31-32.

ب- عدم تطلب الاتفاقية حداً أدنى لحمولة السفينة الخاضعة لتطبيق قواعدها من شأنه أن يجعل السفن الصغيرة لا تفلت من المسؤولية عن أضرار التلوث:

صحيح أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، قد أخذت بمعيار حمولة السفينة لغرض تطبيق أحكامها على السفن مصدر التلوث، و هي أن تكون هذه الأخيرة لحظة وقوع الحادث تنقل فعلاً شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة<sup>(1)</sup>، غير أنها لم تشترط حداً أدنى من الحمولة إلا في التأمين الإلزامي للمسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(2)</sup>، مما يدل على أن قواعدها تسري على حالات التلوث الذي تحدثه تلك السفن بصرف النظر عن مقدار الحمولة المنقولة عليها<sup>(3)</sup>. و في حقيقة الأمر لقد لقي تكريس هذه الاتفاقية لمثل هذا المبدأ ترحيباً فقهيًا واسع النطاق، ذلك لأن جسامته الضرر لا تتوقف بالضرورة على كمية المحروقات المتسربة إلى مياه البحر، علاوة عن أن هذا النص يجعل السفن ذات الحمولة الصغيرة لا تفلت من تطبيق أحكام هذه الاتفاقية في حالة تسببها في أضرار تلوث نتيجة لتسرب المحروقات منها<sup>(4)</sup>. فالتسرب الحديث الذي وقع في مياه الولايات المتحدة الأمريكية على مقربة من شاطئ « Huntington » بولاية كاليفورنيا، و تسببت فيه ناقلة النفط « American-Trader »، أدى إلى تدفق حوالي 600 طن من النفط، في حين أن طلبات التعويض عن الأضرار المترتبة عن الحادث بلغت أكثر من 100 مليون دولار أمريكي<sup>(5)</sup>.

ج- الاتفاقية سايرت الاتفاقيات الدولية السابقة بعدم سريان قواعدها على السفن الحربية و سفن الدولة المشغلة في أغراض حكومية غير تجارية:

جدير بالملاحظة أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، سارت على نفس النهج الذي سارت وفقه الاتفاقيات الدولية التي تطرقنا إليها سابقاً، بعدم سريان قواعدها على السفن الحربية و السفن الأخرى المملوكة للدولة أو المستغلة بواسطتها و المخصصة فقط لخدمة غير تجارية<sup>(6)</sup>، في حين أن السفن الحكومية التي تستغل في أغراض تجارية فهي تخضع لأحكام الاتفاقية و لا تتمتع بأية حصانة، إذ يمكن مقاضاة دولة السفينة أمام محاكم أي دولة أخرى متعاقدة يقع الضرر على إقليمها، و عليها أن تتنازل في هذه الحالة عن أوجه الدفاع التي يمكنها التمسك بها باعتبارها دولة ذات سيادة<sup>(7)</sup>. و يشار إلى أنه تعرض هذا الاستبعاد للانتقاد الفقهي تأسيساً على أنه إذا كان مبرراً بالصفة غير التجارية لسفن الدولة، فلماذا لا يتم تعميمه بالنسبة لكافة السفن التي تنقل المحروقات لغرض غير تجاري حتى إذا كانت غير تابعة للدولة. و لماذا تستأثر الدولة بمعاملة خاصة وقت السلم؟ فقط ظروف الحرب هي التي يمكن أن تبرر أو تؤيد الإعفاء، و في مثل هذه الحالة، يتعلق الإعفاء بالمسؤولية و ليس بانطباق أحكام

1- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., p. 12.

2- أنظر كل من:

- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 258-259.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., p. 15.

3- حتى بروتوكول سنة 1992، لم يشترط حداً أدنى لحمولة السفينة إلا في التأمين الإلزامي على المسؤولية، راجع:

- Michel PRIEUR, op-cit., p. 882.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 27.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 34.

6- المادة 11/1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

7- المادة 11/2 من نفس الإتفاقية.

- أنظر أيضاً كل من:

- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 164.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., p. 154.

- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 546.

الاتفاقية بأكملها. فالسفينة، تجارية كانت أو غير تجارية، لا بد وأن تكون محكومة بقواعد الاتفاقية على الدوام، طالما أنها تنقل بالفعل شحنة من المحروقات تشكل مصدرا للتلوث<sup>(1)</sup>. وفي الواقع يعد هذا الاستبعاد للسفن الحربية و السفن الأخرى التي تملكها الدولة أو تشغلها في أغراض حكومية غير تجارية من نطاق تطبيق الاتفاقية، السبب المباشر لنجاحها و نفاذها على الصعيد الدولي بمقارنتها مع الاتفاقية الدولية بشأن مسؤولية مستغلي السفن الذرية لسنة 1962، التي لم تصادق عليها الولايات المتحدة الأمريكية و الاتحاد السوفييتي و بعض الدول الأخرى، لأنها أخضعت السفن الحربية و تلك المملوكة للدولة و تشغلها لأغراض حكومية غير تجارية لتطبيق أحكامها<sup>(2)</sup>.

### ثانيا - أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد بروتوكول سنة 1992:

تكمن أهمية حادث ناقلة النفط « Torrey-Canyon » سنة 1967، كما أشرنا إليه أعلاه، في أنه كان الحادث الأول من نوعه من حيث ضخامته و جسامته الأضرار الناجمة عنه، في وقت لم تكن هناك قواعد قانونية خاصة تحكم هذا النوع من الحوادث، و تكفل تعويضا ملائما للمتضررين من التلوث بالمحروقات. و ذكرنا أنه تأثر المجتمع الدولي بصورة كبيرة بهذه الكارثة عند وضعه لأحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، فصاغ قواعدها على ضوء الصورة المحددة التي وقع بها الحادث، أي صورة ناقلة نفط تنقل فعلا المحروقات بشكل سائب كبضاعة لحظة وقوع الحادث<sup>(3)</sup>.

أبانت حوادث التلوث التي وقعت عقب هذا الحادث، عن أحد العيوب الجوهرية التي تشوب الاتفاقية، المتمثل في عدم سريان قواعدها على التلوث الذي تتسبب فيه السفن أو ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تنقل في أحواضها بضاعة من المحروقات<sup>(4)</sup>، علما أن هذه السفن يمكن أن تتسبب بما تحتويه من كميات كبيرة من زيت الوقود اللازم لتشغيل محركاتها، في أضرار تلوث لا تقل جسامته عن تلك الأضرار الناجمة عن تسرب المحروقات المنقولة على السفينة كبضاعة<sup>(5)</sup>، لاسيما أن غالبيتها تعد من قبيل الناقلات العملاقة التي تحتاج في تسييرها لكميات ضخمة من زيت الوقود<sup>(6)</sup>، و لعل حادث ناقلة النفط الليبيرية « Olympic-Bravery » بتاريخ 13 مارس سنة 1976، قبالة سواحل جزيرة « Ouessant » الفرنسية، أحسن مثال يمكن الاستشهاد به عن أضرار التلوث الوخيمة المترتبة على إثر تسرب زيت الوقود من عنابر « Les soutes » ناقلات النفط المبحرة و هي فارغة من بضاعة المحروقات<sup>(7)</sup>، حيث ظهر جليا تأثير هذا الحادث على الصيغة التي جاء وفقها تعريف السفينة في ضوء بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، الذي صارت قواعده تسري على ناقلات النفط التي تبحر و هي فارغة من بضاعة المحروقات، ناهيك عن السفن المختلطة

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 35.

2- أنظر كل من:

- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 169-170.

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 28-30.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 41.

4- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 270.

5- علاوة عن ذلك فإن المحروقات العالقة في صهاريج السفينة بعد عملية التفريغ، يمكن أن تتسبب في أضرار تلوث جسيمة للبيئة البحرية، إذ يعتبر حادث ناقلة النفط اليونانية « TOLMIROS »، الذي وقع قبالة السواحل السويدية في 11 سبتمبر سنة 1987، أبرز مثال عن كوارث التلوث التي تسببت فيها سفن كانت تحتوي صهاريجها على رواسب للمحروقات أثناء تعرضها للحادث، لمزيد من المعلومات عن هذا الحادث، راجع:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1991 », Londres, 1992, pp. 34-37.

6- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 208.

7- Pierre DELFAUD, op-cit., p. 63.

التي تقوم تارة بنقل المحروقات و تارة بنقل بضائع أخرى، شريطة أن تتقل فعلا لحظة وقوع حادث التلوث، سواء بضاعة من المحروقات أو فقط مخلفات للمحروقات<sup>(1)</sup>.

#### أ- تأثير حادث ناقلة النفط « Olympic-Bravery » على الصيغة التي جاء وفقها تعريف السفينة في ضوء بروتوكول سنة 1992:

تتلخص وقائع هذا الحادث في أن السفينة « Olympic-Bravery »، و هي ناقلة نفط ليبيرية، تسع حمولتها الإجمالية حوالي 280000 طن، كانت تبحر فارغة من بضاعة المحروقات عندما توقفت جميع أجهزة الدفع و التسيير داخل السفينة. و بالرغم من تدخل المهندسين الميكانيكيين، لم تفقد السفينة سرعتها و بدأت بفعل الرياح العاتية و الاضطراب الشديد للأمواج، في التحول عن مجراها و الاتجاه صوب إحدى السواحل الفرنسية، الأمر الذي أدى إلى جنوحها على الصخور. و بعد مضي شهرا كاملا عن الحادث، و قبل تنفيذ الاتفاق المبرم بين المجهز و شركة هولندية من أجل ضخ زيت وقود تشغيل الناقلة، بيوم واحد فقط، و بالتحديد في 13 مارس سنة 1976، هبّت عاصفة هوجاء أدت إلى تحطم السفينة و عوابر ماكيناتها التي كانت تحتوي على حوالي 1200 طن من المحروقات تسربت بأكملها إلى مياه البحر، مما تسبب في تلوث مساحة كبيرة من تلك المنطقة<sup>(2)</sup>. و قد تبين من تفاصيل وقائع الحادث وجود لا مبالاة من جانب كل من مجهز هذه السفينة و السلطات الفرنسية خلال الفترة التي كان فيها البحر هادئا، إذ كان بالإمكان أن تتخذ الإجراءات السريعة المناسبة لغاية منع تسرب المحروقات من عوابر الناقلة، علما أن هذا الموقف قد يبرر على أساس أن السلطات الفرنسية ربما تكون قد خشيت من عدم تعويض تكاليف الإجراءات المشار إليها أعلاه في حالة ما إذا قامت باتخاذها، في الوقت الذي لم يشعر فيه المجهز بمسؤولية قانونية بسبب عدم تطبيق الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 على التعويضات الناشئة عن هذا الحادث، بحكم أن الناقلة في هذه اللحظة كانت تبحر فارغة دون حمولة، في حين أن الاتفاقية الراهنة تتطلب لغرض تطبيق قواعدها أن تحمل السفينة فعلا المحروقات بشكل سائب كبضاعة وقت وقوع حادث التلوث<sup>(3)</sup>.

فانطلاقا من ذلك جاء بروتوكول سنة 1992 المعدل لهذه الاتفاقية، متضمنا تعديلا لتعريف السفينة يغطي الفراغ السائد في التعريف السابق، حيث نصت المادة 2/ فقرة 1 من البروتوكول على ما يلي: "السفينة تعني أي مركب بحري أو منشأة بحرية، من أي نوع كانت، تم بناؤها أو تكييفها لنقل المحروقات السائبة باعتبارها بضاعة، و بشرط أن السفينة القادرة على نقل المحروقات و بضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا المحروقات السائبة باعتبارها بضاعة، و خلال أية رحلة تعقب النقل، ما لم يثبت عدم وجود مخلفات فيها نتيجة لنقل المحروقات بصورة سائبة". يظهر بصورة جلية

1- حول أهم التعديلات التي طرأت على أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، بعد تعديلها بموجب بروتوكول سنة 1992، راجع:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1996 », op-cit., pp. 12-14.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., pp. 12-18.

2- « Le 13 mars 1976, à la suite d'un fort coup de vent, l'Olympic-Bravery se brise, déversant environ 1200 tonnes de fuel de ses soutes. Du dispersant est épandu en mer alors que les côtes ouessantines sont polluées sur 4 km. L'armée intervient et nettoie le littoral souillé avec des pelles et des seaux. A partir du 2 mai, le fuel de soute restant (400 tonnes) est réchauffé et récupéré par pompage », Pierre DELFAUD, op-cit., p. 63.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 35-36.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 270.



من هذه المادة أن بروتوكول سنة 1992، يمتد في نطاقه ليشمل من جهة ناقلات النفط الفارغة، بحكم أنه لم يشترط من أجل تطبيق قواعده أن تنقل السفينة بالفعل لحظة وقوع الحادث شحنة من المحروقات سائبة كبضاعة<sup>(1)</sup>، و من جهة أخرى السفن المختلطة التي تقوم تارة بنقل المحروقات و تارة بنقل بضائع أخرى، بشرط أن تقوم مثل هذه السفن فعلا بنقل بضاعة من المحروقات أو فقط مخلفات للمحروقات وقت وقوع حادث التلوث<sup>(2)</sup>.

#### ب- سريان قواعد البروتوكول على ناقلات النفط التي تبحر و هي فارغة من بضاعة المحروقات:

يتضح تمدد نطاق تطبيق بروتوكول سنة 1992 إلى ناقلات النفط الفارغة، عند التدقيق في الجزء الأول من المادة المذكورة أعلاه، و تحديدا العبارة القائلة بأن السفينة هي: "أي مركب بحري أو منشأة بحرية، من أي نوع كانت، تم بناؤها أو تكييفها لنقل المحروقات السائبة باعتبارها بضاعة...". فمن هذه العبارة نستنتج أن قواعد البروتوكول تسري على ناقلات النفط التي تنقل لحظة الحادث شحنة من المحروقات<sup>(3)</sup>، و في ذات الوقت تغطي الناقلات الفارغة<sup>(4)</sup>، إذ أنه من جهة يشترط النص أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مشيدة أو مكيفة لنقل المحروقات سائبة كبضاعة<sup>(5)</sup>، و من جهة أخرى لم يشترط لتطبيق البروتوكول، أن تحمل الناقلة بالفعل وقت الحادث شحنة من المحروقات على هذه الكيفية، مثلما نصت عليه الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، الأمر الذي يسمح بتطبيق قواعده على ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها بضاعة من المحروقات<sup>(6)</sup>، علما أنه في حادث « **Olympic-Bravery** » كانت هذه الاشتراطات متوفرة تماما في هذه السفينة، مما دفع المجتمع الدولي إلى التركيز على الحادث المذكور أعلاه لتبرير تمديد نطاق تطبيق الاتفاقية إلى حالات التلوث بواسطة زيت الوقود المتسرب من عابرات ناقلات النفط الفارغة<sup>(7)</sup>.

يشار إلى أن بروتوكول سنة 1992، سار في نفس السبيل المتبع من طرف الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث يستبعد من نطاقه، إلى جانب محطات التنقيب عن النفط المقامة في البحر، فأحكامه لا تغطي التلوث الذي تتسبب فيه السفن التي تنقل المحروقات في براميل، كذلك الأمر بالنسبة للسفن العادية، مثل سفن نقل الركاب و سفن نقل البضائع الجافة و غيرها<sup>(8)</sup>، الأمر الذي يدل على أنه في حالة وقوع حادث أدى إلى تسرب المحروقات من هذا النوع من السفن، فلا تخضع المسؤولية عن الأضرار الناجمة عنه لأحكام البروتوكول<sup>(9)</sup>.

1- فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2012-2013، ص 71-73.

2- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 59.

3- Jean-Mathieu LUCIANI, Assurance et pollution par les hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille III, 2007-2008, p. 49.

4- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 237.

5- OMI : « Reflets de l'Organisation Maritime Internationale : Responsabilité et indemnisation », op-cit., p. 5.

6- FIPOI : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., p. 14.

7- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 37-38.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 271.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 474.

- FIPOI : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 12.

8- FIPOI : « Note explicative », Londres, Décembre 2018, p. 2.

9- Diego NUNEZ, op-cit., p. 21.

لقد رأى أغلبية المشاركين في المؤتمر عدم الحاجة إلى تطبيق النظام الدولي على السفن الأخرى غير ناقلات النفط، حيث أنه يوجد في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتحديد المسؤولية في المطالبات البحرية لسنة 1976، ما يكفي لجبر الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات المتسربة منها، و من ثم، و كما يتضح من نص المادة 2/1 من البروتوكول، فإن السفن العادية تظل مستبعدة من نطاق تطبيق قواعده. مثل هذا الاستبعاد جاء متققا مع ما رأته المصالح البترولية و ملاك السفن من أن تغطية السفن العادية يعد تغييرا غير ملائم أو غير مناسب في فلسفة الاتفاقيات المؤسسة على المخاطر المربحة، و قد يؤدي إلى عرقلة العمل الجيد للنظام في مجموعه. و في رأينا أنه و إن كان صحيحا أن هذه الاتفاقيات قد قامت أساسا إدراكا لمخاطر التلوث الناشئة عن النقل البحري للمحروقات بشكل سائب، فمن الصحيح أيضا أن هدفها الأول و الأساسي في ذلك هو ضرورة كفالة تعويضا مناسباً لهؤلاء الذين يتكبدون أضرارا بسبب التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن، و هذا تماما ما تضمنته الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 في ديباجتها، كهدف تسعى من وراء أحكامها إلى تحقيقه. و إذا كان واضعو بروتوكول سنة 1992، قد رأوا مد نطاق تطبيق قواعده إلى ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون بضاعة، فلم يكن ذلك إلا شعورا منهم بمدى جسامه الأضرار التي يمكن أن يسببها التلوث الناتج عن تسرب زيت وقود تشغيل ماكيناتها. و طالما أن الهدف هو كفالة تعويضا مناسباً للمتضررين من مثل هذا النوع من التلوث، قد لا يحققه تطبيق القوانين الداخلية، فقد كان من الأجدر بهم، كما يقضي بذلك منطق الأمور، تمديد نطاق تطبيق البروتوكول أيضا إلى التلوث الناشئ على إثر تسرب زيت وقود تشغيل السفن العادية غير ناقلات النفط. أما الادعاء بأن تسرب زيت وقود تشغيل ناقلات النفط العملاقة هو وحده القادر على إحداث أضرار تلوث حقيقية، قد لا يقارن بتلك التي يمكن أن تحدثها السفن العادية، فمردود عليه بما يشهده العصر الحديث من تطور كبير في صناعة السفن العملاقة، التي يتطلب تشغيلها كميات لا بأس بها من المحروقات كفيلة بأن تتسبب في إحداث أضرار جسيمة<sup>(1)</sup>، و عندئذ لن يجد الضحايا أمامهم سوى طريق القوانين الداخلية، بما يحمله من مصاعب و عدم ضمان الحصول على تعويض مناسب عما تكبدوه من أضرار<sup>(2)</sup>.

جدير بالإشارة إلى أنه لم يستدرك المجتمع الدولي هذا الفراغ القانوني القائم منذ سنوات عديدة، حتى تاريخ 23 مارس سنة 2001<sup>(3)</sup>، عند إبرامه للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود عنابر السفن « **BUNKER Convention 2001** »<sup>(4)</sup>، الغرض منها دفع تعويضا

---

1- « *Les pollutions issues des carburants utilisés pour la propulsion des navires présentaient une augmentation au cours des années 80, ainsi les soutes ont attiré l'attention des victimes depuis longtemps. Les soutes ont fait l'objet des discussions lors des révisions de la convention CLC en 1992 au sein de l'OMI. En effet quelques délégations avaient soulevé la complexité de la distinction de la source de la pollution venant de la cargaison ou des soutes et si la responsabilité du chargeur devait être responsable. Le problème juridique de la réparation des dommages causés par les soutes des navires se présentait du fait que seulement la réparation pour les navires-citernes était prévue dans la convention CLC et que pour le reste des navires il n'y avait pas un régime international pour déterminer la responsabilité et la respective indemnisation. Récemment on peut citer l'exemple du PACIFIC-ADVENTURE, un porte-conteneurs que suite à une tempête a perdu 31 conteneurs avec nitrate d'ammonium et l'un d'eux a percé le réservoir de combustible du navire et en provoquant un déversement entre 30 et 100 tonnes du carburant du navire et à la constitution d'une nappe de 5,5 kilomètres de long qui a polluée des plages très touristiques en Australie* », Diego NUNEZ, op-cit., p. 48.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 45-46.

3- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 244.

4- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 48-49.

مناسبا للمتضررين من التلوث المترتب عن تسرب المحروقات من عابري السفن العادية غير ناقلات النفط، إذ دخلت هذه الأخيرة حيز التنفيذ بتاريخ 21 نوفمبر سنة 2008<sup>(1)</sup>.

### ج- سريان قواعد البروتوكول على السفن المختلطة التي تنقل فعلا وقت وقوع حادث التلوث سواء بضاعة المحروقات أو فقط مخلفات للمحروقات:

إلى جانب سريان قواعد بروتوكول سنة 1992 على ناقلات النفط الفارغة، فإنه يغطي أيضا التلوث الصادر عن السفن المختلطة، إذ يظهر ذلك جليا فيما ورد في الجزء الثاني من المادة 2/ فقرة 1 السالفة الذكر، عندما قضت بما يلي: "... بشرط أن السفينة القادرة على نقل المحروقات و بضائع أخرى، تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا المحروقات السائبة باعتبارها بضاعة، و خلال أية رحلة تعقب النقل، ما لم يثبت عدم وجود مخلفات فيها نتيجة لنقل المحروقات بصورة سائبة". فالسفن المقصودة هنا ليست من قبيل السفن المصممة خصيصا لنقل المحروقات بشكل سائب كبضاعة<sup>(2)</sup>، بل تلك المعروفة بالسفن المختلطة (*Les navires mixtes*)، و هي السفن التي تنقل المحروقات و البضائع الأخرى معا<sup>(3)</sup>، أو تنقل تارة المحروقات و تارة تنقل بضائع أخرى<sup>(4)</sup>. و لقد وضع بروتوكول سنة 1992 شرطان لتغطية أحكامه لهذه السفن، حيث يشترط أولا أن تكون السفينة لحظة وقوع الحادث تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة، و هو نفس الشرط الذي تتطلبه الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 لتغطية قواعدها للسفن المختلطة. غير أن الشرط الثاني يبرز الفرق الكامن بين هذه الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992، إذ أن هذا الأخير يعتبر السفن المختلطة مندرجة ضمن مفهوم السفينة وفقا لأحكامه، ليس فقط عندما تحمل بالفعل المحروقات بشكل سائب كبضاعة لحظة وقوع الحادث، بل و كذلك حتى في حالة إبحار السفينة و هي فارغة، فتأخذ وصف السفينة طبقا للبروتوكول، خلال أية رحلة تعقب عملية النقل، شريطة أن يثبت وجود رواسب و مخلفات للمحروقات في أحواضها وقت وقوع حادث التلوث<sup>(5)</sup>.

يشار إلى أن الرحلة التي يقصدها البروتوكول ليست بالضرورة أن تكون الرحلة التالية مباشرة لميناء تغريغ بضاعة المحروقات، بل رحلة العودة في مجملها، حيث يستنتج من عبارة "خلال أية رحلة تعقب النقل" الواردة في النص أعلاه، أن البروتوكول يغطي الأضرار الناجمة عن تسرب مخلفات المحروقات من صهاريج السفينة، في أية رحلة تعقب نقل مثل هذه الشحنة<sup>(6)</sup>. و هذه المسألة لها أهمية على وجه الخصوص لدى نوادي الحماية و التعويض « **Protecting and Indemnity Clubs** »، ذلك أن السفن المختلطة ينبغي أن تحتفظ بشهادة تأمين عندما تكون مستغلة لنقل المحروقات، و بالتالي فمن المنطقي أن يعلم ملاك السفن و نوادي الحماية و التعويض اللحظة التي تحتاج فيها هذه السفن لمثل هذه الشهادة. و لهذه الاعتبارات، فقد تم تقديم مقترح في المؤتمر مفاده سريان الاتفاقية الراهنة أثناء رحلة نقل المحروقات و على الرحلة التالية مباشرة لهذا النقل، غير أنه ظهر تباين كبير في وجهات النظر بين

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 322-323.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 40.

3- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 571.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 474.

5- أنظر كل من:

- OMI : « Reflets de l'Organisation Maritime Internationale : Responsabilité et indemnisation », op-cit., p. 5.

- Marine ESVELIN, op-cit., p. 60.

- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 208.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., p. 15.

6- Marine ESVELIN, op-cit., p. 60.

الدول المؤيدة للتحديد بالرحلة التالية مباشرة، و تلك المؤيدة لأي رحلة تالية، حيث كانت الغلبة في نهاية المطاف لوجهة النظر الأخيرة، حيث نص البروتوكول سنة 1992 على "أية رحلة تالية لمثل هذا النقل مجموعها<sup>(1)</sup>. و في رأينا هذا الحل يتفق مع واقع أن السفن عادة لا يتم تفرغها من الرواسب إلا بعد عودتها النهائية إلى ميناء قيامها، حيث يتم تنظيف أحواضها من البقايا المتسربة عليها<sup>(2)</sup>. أما فيما يتعلق بمن يقع عليه عبء إثبات وجود أو عدم وجود مخلفات للمحروقات في السفينة لحظة وقوع حادث التلوث، فإن الإجابة على هذا التساؤل تستدعي البحث عن من له مصلحة في إثبات عدم وجود هذه الرواسب في السفينة أثناء وقوع الحادث، و هما من دون شك مالك السفينة و الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، حيث أنه في صالح مالك السفينة مصدر التلوث إثبات عدم وجود مخلفات المحروقات في سفينته، مما سيعفيه من دفع تعويض للمتضررين، و ذات القول ينطبق بالنسبة للصندوق الدولي للتعويض، حيث لا يكون في هذه الحالة مطالبا بأداء التعويضات لضحايا التلوث. زيادة على ذلك، فإن الاستحالة العملية التي يمكن أن تواجه الضحايا عند إقامتهم الدليل على مدى وجود بقايا المحروقات في السفينة وقت وقوع الحادث، جعلت أغلبية الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر "لندن" لسنة 1992، تلقي بعبء الإثبات على عاتق مالك السفينة و الصندوق الدولي للتعويض<sup>(3)</sup>.

لم يبقى إلا أن نشير إلى أن بروتوكول سنة 1992، يستبعد من نطاق تطبيق أحكامه كل من السفن الحربية و السفن المملوكة للدولة و المستغلة من طرفها في أغراض حكومية غير تجارية، أما السفن التابعة للدولة و المستغلة في أغراض تجارية، فتخضع لأحكامه و لا تتمتع بأية حصانة<sup>(4)</sup>.

### ثالثاً- موقف الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها حول التلوث الصادر عن الحطام البحري:

في الواقع نتساءل حول ما إذا تعرضت إحدى السفن الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و للبروتوكول المعدل لها، لحادث بحري أفضى إلى غرقها و أصبحت حطاماً بحرياً، و بعد فترة من الزمن، لسبب أو لآخر، تسربت المحروقات العالقة في ذلك الحطام، فهل تخضع المسؤولية عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا التسرب لهذه الاتفاقيات أم لا؟

تستدعي الإجابة على هذا التساؤل، التطرق إلى مفهوم الحطام البحري في ضوء القواعد العامة، ثم الانتقال لدراسة مدى تطبيق قواعد هذه الاتفاقية أو البروتوكول المعدل لها في حالة تسرب المحروقات من حطام السفن الغارقة.

#### أ- مفهوم الحطام البحري في ضوء القواعد العامة:

تطرقنا في مرحلة سابقة من دراستنا لمسألة ميلاد السفينة في ضوء القواعد العامة، حيث ذكرنا أنه تكتسب هذه الأخيرة وصفها القانوني منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة للقيام بالملاحة البحرية من ناحيتين الفنية و القانونية، أي أن تكون مجهزة بما يكفي من الإمكانيات و الأدوات التي تمكنها من خوض غمار مخاطر البحار و مواجهة كافة الشدائد التي قد تطرأ عليها أثناء الرحلة البحرية، بالإضافة إلى معيار التخصيص الفعلي للمنشأة على ممارسة الملاحة البحرية و تكرارها. و يعني أن يكون قيام

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », Londres, 1999, p. 116.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 45-46.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 41-42.

4- Diego NUNEZ, op-cit., p. 21.

المنشأة أو تخصيصها للملاحة البحرية على وجه الاعتیاد، أن صفة السفينة تظل لاصقة بها طالما أنها تقوم عادة بالملاحة البحرية، و من ثم فهي لا تفقد هذه الصفة حتى إذا قامت بملاحة نهريّة مرة أو عدة مرات غير متصلة فيما بينها، كذلك فإنه إذا قام مركب ملاحة داخلية بملاحة بحرية بصورة عرضية، فإن هذا لا يرفع عنه وصف المركب و لا يضيف عليه وصف السفينة. و إذا ما تحقق للمنشأة وصف السفينة على ما سلف البيان، فإنه لا يهم بعد ذلك مقدار حمولتها، أو طريقة بنائها، أو نوع أدايتها المسيرة (شراعية أو بخارية أو ذرية)، أو الغرض من الملاحة البحرية التي تقوم بها المنشأة، و هل الهدف منها تحقيق الريح من عدمه، إذ يستوي أن تكون تلك الملاحة ملاحة تجارية أو ملاحة صيد أو ملاحة نزهة<sup>(1)</sup>.

يستفاد مما سبق أنه تكتسب المنشأة العائمة وصف السفينة منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة للقيام بالملاحة البحرية، و هذه الصلاحية للملاحة التي تتمثل في أن تكون السفينة مجهزة و بحالة جيدة تمكنها من مواجهة مخاطر الملاحة البحرية، هي التي تعني بدء حياة السفينة<sup>(2)</sup>، و بالمثل فإن حياة السفينة تنتهي إذا فقدت صلاحيتها للملاحة نهائياً أو صارت حطاماً بحرياً<sup>(3)</sup>. و نصت المادة 358 من القانون البحري الجزائري على أنه: "تعد حطاماً: أ- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراسيتها أو مراقبتها جارية، و كذلك حمولتها و مئونها؛ ب- الآلات و العتاد أو آلات الرسو و السلاسل، و عتاد الصيد البحري المهملة و شظايا السفن و الطائرات؛ ج- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه، لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدتها المالك أو تخلى عنها، و التي كانت إما جانحة في شاطئ البحر، أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحار، أو أعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ. و لا تعد حطاماً، الآليات و المواد المذكورة في المادة السالفة والتي أهملت طوعاً أو أُلقيت في البحر، أو على الشاطئ، بما يخالف التشريع المعمول به".

لتأخذ السفينة حكم الحطام البحري، يجب توافر شرطين أساسيين: يتمثل الشرط الأول، في فقدانها لصلاحية الطوفان فوق المياه « L'état d'innavigabilité »<sup>(4)</sup>، بمعنى أن تكون في حالة غير صالحة لممارسة الملاحة البحرية بصفة نهائية<sup>(5)</sup>، و من غير الممكن أن تقتاد إلى أي مرسى حتى عن طريق القطر<sup>(6)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أن السفينة التي تكون في حالة عدم صلاحية مؤقتة للملاحة

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 31-33.

- أنظر أيضاً في هذا الصدد كل من: عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 10-12.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 37 et s.

2- Guy LE BORGNE, op-cit., pp. 111-115.

3- أنظر كل من:

- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 33.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 9-16.

- Martine REMOND-GOUILLOUD, « La protection de la mer contre les épaves de navires », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 2, France, 1979, pp. 92-96.

- Louis BALMOND, « L'épave du navire », in : Le navire en droit international, op-cit., p. 69.

4- Elisabeth TERZIC, op-cit., pp. 14-16.

5- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 33.

6- أنظر كل من:

- René RODIERE, op-cit., pp. 60-62.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 13-16.

- Guy LE BORGNE, op-cit., pp. 113-114.

البحرية، لا تعد حطاما إذا كان بالإمكان أن تستعيد قدرتها على ممارسة الملاحة عن طريق بعض الإصلاحات<sup>(1)</sup>. أما الشرط الثاني، فيتجسد في ترك أو إهمال السفينة، حيث لا تتم حراستها أو مراقبتها، سواء من طرف مالكيها أو من طرف الطاقم العامل فيها<sup>(2)</sup>. و الترك أو الإهمال المقصود هنا، ينبغي أن يكون غير إرادي، أي الذي يكون سببه مثلا تعرض السفينة لخطر ما كالتهديد بالغرق، إذ لا يمكن إضفاء حكم الحطام البحري وفقا للمادة 358 السالفة الذكر، على السفن أو الأجهزة أو الآليات التي أهملت طوعا أو التي تم إلقاءها في البحر. و جدير بالذكر أنه ينتفي شرط الترك أو الإهمال إذا وجد أحد البحارة على ظهر السفينة<sup>(3)</sup>.

## ب- مدى تطبيق قواعد الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها في حالة تسرب المحروقات من حطام السفن الغارقة:

لقد تولد عن هذه المسألة جدلا فقهيًا، حيث تباينت وجهات النظر بين رأي يعتقد أن أحكام الاتفاقيات الراهنة يمكن تطبيقها على الأضرار التي يسببها التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة، و رأي آخر يقر بعدم إمكانية تطبيقها على مثل هذا التلوث. لكن التجربة العملية تظهر لنا أنه من الممكن سريان هذه الاتفاقيات على التلوث الصادر عن حطام هذه السفن.

### 1- الرأي الذي يعتقد أن قواعد الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها يمكن تطبيقها على التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة:

برر الرأي الذي يعتقد أن قواعد هذه الاتفاقيات، يمكن تطبيقها على أضرار التلوث الناجم عقب تسرب المحروقات من حطام السفن الغارقة، موقفه بالاستناد إلى فكرة أن هذا التسرب يدخل أساسا ضمن الواقعة المسببة للتلوث، التي عرفتتها المادة 1/ فقرة 8 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 على أنها: "كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر و ينتج عنها تلوث". و عرفها بروتوكول سنة 1992 في المادة 2/ فقرة 4 منه بأنها: "كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر، ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما و محدقا به". فانطلاقا من هذه التعريفات، يرى هذا الاتجاه الفقهي أن أحكام كل من هذه الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، تغطي أضرار التلوث الناجمة على إثر تسرب المحروقات من حطام السفن الغارقة، تأسيسا على أن هذا التسرب يجد مصدره بوضوح في الواقعة المسببة في الغرق<sup>(4)</sup>، لاسيما أنه بالرجوع لاستقراء قواعد هذه الاتفاقيات، نجدها تشترط لقابلية سريان قواعدها على أضرار التلوث، أن تكون السفينة لحظة وقوع الحادث خاضعة لأحكامها، بغض النظر لما تؤول إليه هذه الأخيرة بعد ذلك<sup>(5)</sup>.

### 2- الرأي الذي يقر بعدم إمكانية تطبيق قواعد الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها على التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة:

أما فيما يتعلق بالرأي الذي يقر بعدم إمكانية سريان قواعد الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، على التلوث المترتب عقب تسرب المحروقات من حطام السفن الغارقة، فقد برر الموقف الذي ينادي

1- محمد السيد الفقهي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 32.

2- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., p. 70.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقهي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 32.

- René RODIERE, op-cit., p. 61.

4- محمد السيد الفقهي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 39.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 476.

به على أساس أنه من الصعب أن تعتبر المحروقات التي يحتويها حطام السفينة شحنة بالنظر لعدم قابلية التصرف فيها<sup>(1)</sup>، ناهيك على أن السفينة في هذه الحالة تكون غير قادرة على نقل المحروقات سائبة كبضاعة<sup>(2)</sup>.

### 3- التجربة العملية تظهر لنا إمكانية تطبيق قواعد الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها على التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة:

عمليا طرحت هذه المسألة في قضية السفينة « AL JAZIAH 1 »، التي تعرضت لحادث أفضى إلى غرقها بتاريخ 24 جانفي سنة 2000، و في صهاريجها حمولة من زيت الوقود، على مستوى ميناء زايد في إمارة أبو ظبي (الإمارات العربية المتحدة)، مما أدى إلى تسرب ما يقارب 200 طن من تلك المحروقات من الحطام. و بفعل الرياح العاتية الموجودة آنذاك، بدأت بقع المحروقات في الانتشار بسرعة فائقة، لتتسبب في إلحاق أضرار تلوث بالسواحل المجاورة للميناء و بعض الجزر الصغيرة. فعلى إثر هذه الواقعة، أصدرت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، عندما عرضت أمامها طلبات التعويض الناشئة عن الحادث، قرارا يقضي بأن تعريف السفينة الوارد في نص المادة 1/1/فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و تعريف السفينة مثلما جاء في نص المادة 2/فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، يسريان على السفينة « AL JAZIAH 1 »، لأن العبرة من وصف السفينة هي بلحظة وقوع الحادث المسبب للتلوث و ليس للوضعية التي آلت إليها فيما بعد، حيث أن السفينة المشار إليها أعلاه تم تكييفها لنقل المحروقات، فضلا على أنها لحظة تعرضها للحادث الذي أفضى إلى غرقها، كانت فعلا بصدد ممارسة نشاط النقل البحري للمحروقات، و بالتالي فإن الأوصاف التي تشترطها هذه الاتفاقيات لتطبيق قواعدها على السفن مصدر التلوث كانت متوفرة تماما في السفينة الغارقة، مما يجعل أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث قابلة للتعويض طبقا لأحكامها و أحكام الاتفاقيات المتعلقة بإنشاء الصناديق الدولية للتعويض لسنتي 1971 و 1992 على التوالي، بحكم أن الاتفاقية المحدثة لصندوق سنة 1971، كرست نفس تعريف السفينة المعتمد من طرف الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، في الوقت الذي كرست الاتفاقية المحدثة لصندوق سنة 1992، ذات تعريف السفينة المقرر في بروتوكول سنة 1992<sup>(3)</sup>.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 39.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 475.

3- « L'AL JAZIAH 1 aurait 40 ans, et l'on pense qu'il avait été construit aux Pays-Bas. Il était muni d'un gouvernail et d'une hélice mais était dépourvu de l'équipement de navigation de base. La conception du navire relevait de la catégorie approuvée par l'inspection néerlandaise des navires de petite taille, en tant que navire-citerne pour les eaux intérieures; à la date du sinistre, le navire naviguait au large et exactement tel qu'il avait été conçu à l'origine, avec notamment un gaillard d'avant très bas. L'on ignore si le navire avait été transformé pour le transport d'hydrocarbures. Une assurance, arrivée à expiration, avait été contractée pour la coque de l'AL JAZIAH 1 auprès de la compagnie d'assurance « Saudi Arabian Insurance Company LTD.EC », et couvrait les échanges commerciaux dans le Golfe persique, le Golfe d'Oman, l'Océan indien, la côte de l'Afrique orientale et la Mer rouge. L'AL JAZIAH 1 aurait été fréquemment utilisé par la compagnie pétrolière Abu Dhabi National Oil Company pour le transport d'hydrocarbures dans la région. Au cours des débats du Comité exécutif du Fonds de 1992, il a été considéré de manière générale qu'un engin relevait de la définition de « tout bâtiment de mer ou engin marin » s'il opérait effectivement en mer. Le Comité a donc estimé que l'AL JAZIAH 1 relevait bien des définitions du terme « navire » énoncées dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile respectivement. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a adopté la même position », FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., p. 91.

رغم ذلك فإن أحكام كل من هذه الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، لا تغطي كافة الحالات التي يترتب عنها التلوث نتيجة لتسرب المحروقات من حطام ناقلات النفط، حيث يشترط أن تتوفر هناك علاقة سببية مباشرة بين الحادث الذي أدى بالسفينة إلى صيرورتها حطاما، و بين ضرر التلوث، مما يدل على أن المدى الزمني الذي يفصل بين حدوث الواقعة و ضرر التلوث، يعتبر من العوامل الهامة التي يأخذها القاضي في عين الاعتبار عند تقدير مدى وجود علاقة سببية، حيث أن هذه الأخيرة تظهر مباشرة مثلا في الحالة التي تصطدم إحدى ناقلات النفط و هي في طريقها للغرق بإحدى الصخور قبل أن تستقر في قاع البحر و تصبح حطاما، فأضرار التلوث التي تنجم مباشرة بعد وقوع الحادث تغطيها هذه الاتفاقيات بالتعويض<sup>(1)</sup>. و على العكس تماما، يفترض أن تتعرض ناقلة نفط لحادث معين يؤدي إلى غرقها و صيرورتها حطاما، و لكن لا يبرز أي تسرب للمحروقات في الحين، بل ينجم ذلك بعد مضي عدة سنوات من تاريخ وقوع الحادث. ففي هذه الحالة، نقول أنه تبقى مسألة مدى قابلية التعويض عن أضرار التلوث الحاصلة، مرهونة أولا بإثبات المدعي توافر علاقة سببية مباشرة بين ذلك التسرب و ما تكبده من ضرر<sup>(2)</sup>. ثانيا مرتبطة بمواعيد رفع دعوى التعويض المقررة ضمن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(3)</sup>، التي أشارت في مادتها 8 إلى أنه: "تسقط حقوق رفع دعوى التعويض بموجب هذه الاتفاقية بمضي مدة ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر، و في مدة ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر، و إذا وقع الحادث على عدة مراحل، فإن مدة الست سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث الأول". فعندما قضت هذه الاتفاقية بانقضاء مواعيد رفع دعوى التعويض في مدة ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر، تكون بذلك قد عالجت فرض الحطام الذي تظل المحروقات عالقة فيه بعد تعرض السفينة للحادث البحري<sup>(4)</sup>. فإذا افترضنا أن ناقلة نفط غرقت على إثر تصادمها بسفينة أخرى في نهاية سنة 2010، دون أن يصدر عنها أي ضرر تلوث في ذلك الحين، بينما حطام هذه الناقلة سبب هذا الضرر بعد الغرق بأربع سنوات - أي في نهاية سنة 2014، فإن حق المتضررين في رفع دعوى التعويض يستمر إلى نهاية سنة 2016.

سبق أن واجه الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 ما يماثل هذه الوضعية، في قضية السفينة الصهرجية اليابانية « KASUGA MARU N° 1 »، إذ أنه أدت الظروف الجوية السيئة التي ميزت يوم 10 ديسمبر سنة 1988، إلى تعرض هذه السفينة للغرق على مستوى المياه اليابانية، بالتحديد في منطقة بحرية قريبة من جزيرة « Kyoto »، و على متنها كمية من المحروقات قدرت بحوالي 1100 طن، مما أفضى إلى تسرب جزء من هذه الكمية من السفينة لحظة الحادث، أما الجزء الآخر فقد ظل عالقا في الحطام. و في الوقت الذي عالجت فيه إدارة الصندوق جميع طلبات التعويض عن أضرار التلوث الناشئة عن هذه الواقعة و سداد التعويضات للمتضررين، طرح الاستفسار المتعلق بالأضرار المستقبلية التي يمكن أن تترتب عن المحروقات العالقة في حطام هذه السفينة، إذا ما برزت تسربات جديدة لها في وقت لاحق. و على ذلك تم إبرام معاهدة بين الضحايا و إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، تقضي بتكفل هذا الأخير بتعويضهم في حالة بروز تسربات أخرى للمحروقات مستقبلا، على أن يتصل الصندوق من الالتزام بسداد أي تعويض بعد مرور مدة ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث، أي بعد 10 ديسمبر سنة 1994<sup>(1)</sup>.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 33-34.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 39-40.

3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 205.

4- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 340.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », Londres, 1995, pp. 39-40.



لا بد من الإشارة إلى أنه بالنظر إلى المخاطر الجسيمة التي يشكلها حطام السفينة على سلامة البيئة البحرية<sup>(1)</sup>، تعالت في العقود الأخيرة أصوات الفقهاء و المنظمات غير الحكومية، فضلا عن الجمعيات الناشطة في مجال حماية البيئة بوجه عام، منادية بضرورة تكفل السلطات المعنية في الدول الساحلية بضخ المحروقات العالقة في صهاريج ناقلات النفط الغارقة مباشرة عقب تعرضها للحوادث البحرية، تأسيسا على فكرة أن ناقلة النفط الغارقة قد تكون أشد خطورة من ناقلة النفط التي هي بصدد ممارسة الملاحة البحرية، و ذلك بحكم أن السفن التي غرقت و هي تحمل في صهاريجها حمولة من المحروقات، تهدد باستمرار سلامة البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها<sup>(2)</sup>، حيث وصل بعض الفقه إلى درجة وصفها بـ "القتيلة الموقوتة للتلوث"<sup>(3)</sup>.

لقد ظهر مثل هذا الموقف جليا في التقرير الذي أعده معهد أبحاث السفن و الهندسة البحرية للجمهورية الكورية في قضية السفينة الكورية « OSUNG N°3 »، التي تعرضت بتاريخ 3 أبريل سنة 1997 لحادث أدى إلى غرقها على مستوى المياه الإقليمية للجمهورية الكورية، و على متنها حوالي 1700 طن من المحروقات. فعلى إثر ذلك الحادث تسربت من السفينة كمية معتبرة من هذه الحمولة، مما ترتب عنه إلحاق أضرار جسيمة بالمناطق البحرية المجاورة، و بالتحديد لشواطئ جزيرة « Tsushima » اليابانية. و لما كان من المستحيل تقدير كمية المحروقات المتسربة و مقدار الحمولة المتبقية في صهاريج السفينة بشكل دقيق لحظة وقوع الحادث، أوكلت للمعهد المذكور مهمة التحقيق حول المسألة، حيث توصل هذا الأخير إلى إعداد تقرير أفصح في النهاية عن أن حوالي 1400 طن من المحروقات لا تزال عالقة في صهاريج الحطام. زيادة عن ذلك ذكر في التقرير أن حطام السفينة « OSUNG N° 3 »، يهدد بالفعل سلامة البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها، ناهيك عن سلامة سواحل الدول المجاورة، بحيث إذا تعرض الحطام لاحتكاك بسيط مع السفن المارة في تلك المنطقة البحرية، خاصة أنها منطقة تعرف نشاطا مكثفا للصيد البحري، فسوف يؤدي ذلك دون أدنى شك إلى كارثة بيئية لا يحمد عقباها، نتيجة تسرب هذه الكمية الهائلة من المحروقات إلى مياه البحر. و كتدبير وقائي لتفادي وقوع الكارثة، سارعت حكومة الجمهورية الكورية إلى إسناد مهمة شفط تلك المحروقات من حطام السفينة لشركة هولندية مختصة في هذا المجال، حيث أتممت هذه الأخيرة عمليات الضخ بنجاح بتاريخ 9 نوفمبر سنة 1998<sup>(4)</sup>.

## الفرع الثاني

### ينبغي أن تتعرض السفينة لواقعة مادية تكون السبب في تسرب حمولتها من المحروقات إلى مياه البحر

لتنعقد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث في ضوء هذه الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، يقتضي الأمر أن ينجم التلوث بسبب تعرض السفينة لواقعة مادية معينة، تؤدي إلى تسرب حمولتها من المحروقات في مياه البحر. و جدير بالملاحظة في هذا الشأن أن نطاق الواقعة المسببة للتلوث ضيق في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث تسري قواعدها فقط على النفقات المتكبدة

1- Eric LE GENTIL, Pollution par les hydrocarbures en Manche..., op-cit., p. 152.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 476-477.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 60.

4- لمزيد من المعلومات عن هذا الحادث، راجع ما يلي:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., pp. 98-102.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., pp. 102-104.

بسبب الإجراءات الوقائية المتخذة بعد تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر (أولاً)، الأمر الذي تجاوزه بروتوكول سنة 1992، عندما وسع من نطاق هذه الواقعة لتشمل حالات التهديد المحض بالتلوث (ثانياً). و في الواقع ديباجة هذه الاتفاقية تدفعنا للتساؤل حول ما إذا كانت قواعدھا تغطي التلوث الإرادي، أم أنها تسري فقط على التلوث العرضي؟ (ثالثاً).

#### أولاً- ضيق نطاق الواقعة المسببة للتلوث في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969:

جاء تعريف الواقعة المسببة للتلوث في المادة 1/ فقرة 8 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بأنها: "كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر و ينتج عنها تلوث". نستنتج من ذلك أن الاتفاقية الراهنة تتطلب في الحقيقة لوقوع الحادث المفضي إلى التلوث، أن تتعرض السفينة لحادث معين كالتصادم أو الجنوح أو الغرق أو الاصطدام بصخرة... إلخ، يتبعه تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة، الأمر الذي ينجم عنه في النهاية وقوع تلوث<sup>(1)</sup>. و نتيجة لذلك، فإن قواعدھا لا تنطبق على ما يسمى بـ "حالات التهديد بضرر التلوث **La menace de dommage par pollution**"، بمعنى على الحالات التي تنشأ قبل حدوث أي تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة<sup>(2)</sup>، مما يدل على أنه لكي يتم التعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية وفقاً لأحكام الاتفاقية الراهنة، يتعين الأمر أن يقع فعلاً تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة إلى مياه البحر<sup>(3)</sup>، فتتطبق قواعدھا على الإجراءات الوقائية المتخذة بعد الحادث لغرض منع أضرار التلوث أو التقليل منها<sup>(4)</sup>. لكن بالمقابل في حالة تعرض سفينة معينة لحادث بحري، ثم تسبب هذا الأخير في وجود فقط تهديد بتسرب أو إلقاء بضاعتها من المحروقات<sup>(5)</sup>، فإن تكاليف الإجراءات المتخذة في سبيل منع وقوع هذا التسرب أو الإلقاء لا تغطيها أحكام هذه الاتفاقية<sup>(6)</sup>، أي أنها غير قابلة للتعويض<sup>(7)</sup>. و بالفعل لقد رفضت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، النظر في طلب التعويض عن نفقات الإجراءات الوقائية المبذولة في حادث السفينة الصهرجية البنمية « **SANTA ANNA** »، الذي وقع بتاريخ 1 جانفي سنة 1998، قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية، تأسيساً على أن تعريف الواقعة المسببة للتلوث في ضوء الاتفاقية الراهنة، و المتطابق مع التعريف المعتمد في الاتفاقية المحدث للصندوق، لا ينطبق على الإجراءات الوقائية المتخذة في هذه الحادثة، أي عند وجود فقط تهديداً بوقوع التلوث<sup>(8)</sup>.

يتضح لنا من تعريف الاتفاقية للواقعة المسببة للتلوث، أنها كرست مفهوماً ضيقاً لها<sup>(1)</sup>، فهي تأخذ فقط بالعبارة الأخيرة و المتمثلة في "لحظة ظهور التلوث"، حيث أنها تحدثت عن الفعل أو سلسلة الأفعال

1- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 77.

2- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 53.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 270.

- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 257.

3- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 58.

4- المادة 1/ فقرة 7 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 482.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., p. 12.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 12.

8- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., pp. 114-116.

9- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 482.

- كمال كيحل، مرجع سابق، ص 209-210.

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 335-336.

التي ينتج عنها التلوث و ليس عن الفعل أو سلسلة الأفعال التي يمكن أن ينتج عنها التلوث<sup>(1)</sup>. لهذا السبب، و كما أشرنا إليه أعلاه، فإن تكاليف التدابير الوقائية المتخذة قبل وقوع الحادث المفضي إلى التلوث، سواء من جانب مالك السفينة أو من طرف الدولة الساحلية، بهدف منع حدوث الضرر، مستبعدة من مجال تطبيق الاتفاقية الراهنة<sup>(2)</sup>، مما يدل على أن هذه الأخيرة لا تشجع الأفراد و الدول على مجابهة مثل هذه الكوارث و التصدي لها<sup>(3)</sup>.

جدير بالذكر أن المشرع الدولي أخذ بمبدأ وحدة هذه الواقعة، عندما تطلب وحدة المصدر حال وقوع سلسلة من الحوادث المؤدية إلى التلوث. و لتوضيح ذلك يتعين التفرقة بين حالتين: الأولى، حالة ناقلة النفط التي تتعرض لحادث جنوح أثناء ذات الرحلة و يتسرب جزء من شحنتها في البحر مما يؤدي إلى وقوع تلوث، ثم و في وقت لاحق أثناء مواصلة رحلتها، تتصادم مع سفينة أخرى فتتسرب عدة أطنان أخرى من الشحنة. في مثل هذه الحالة نجد أنفسنا أمام حادثين منفصلين، إذ يختلف مصدر التسرب الأول المتمثل في الجنوح عن مصدر التسرب الثاني المتمثل في التصادم. أما الحالة الثانية، فهي تلك التي يحدث فيها التصادم بسبب الجنوح، حيث نفترض أن تتعرض ناقلة نفط للجنوح و تتسرب المحروقات من صهاريجها، الأمر الذي يؤدي إلى وقوع تلوث، و بسبب المكان الخطر الذي تشغله السفينة الجانحة، يمكن أن يحدث تصادم مع سفينة أخرى، مما يترتب عليه تسرب آخر للمحروقات و وقوع تلوث آخر. في مثل هذه الحالة، فإننا على العكس أمام سلسلة من التسربات ذات مصدر واحد يتمثل في الجنوح، أي أننا بصدد حادث واحد. يبقى أن النص لم يوضح الوقت الذي تنقطع فيه "سلسلة الأفعال ذات المصدر الواحد"، مما يعني أن المسألة متروكة لتقدير القاضي، في كل حالة على حدة، طبقا لقواعد قانونه الوطني<sup>(4)</sup>.

### ثانيا - توسع نطاق الواقعة المسببة للتلوث في ضوء بروتوكول سنة 1992:

كشفت حوادث التلوث التي وقعت سنوات قليلة عقب نفاذ الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، خاصة حادث السفينة الألمانية « TARPENBEK » في 21 جوان سنة 1979، على إحدى نقاط القصور التي تشوب قواعداها، و المتمثلة في ضيق نطاق الواقعة المسببة للتلوث، و عدم شموله لحالات التهديد المحض بوقوع التلوث<sup>(5)</sup>، حيث يرى فريق من الفقه أن موقف الاتفاقية الحالية في هذه المسألة، متعارض مع واقع أن الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب، فيما يتعلق بسفينة تواجه صعوبات و تهدد بتسرب المحروقات من أحواضها، من شأنها أن تؤدي إلى تفادي أو على الأقل تقليل التلوث بصورة فعالة<sup>(1)</sup>. فانطلاقا من ذلك تولدت لدى المشرع الدولي هذه القناعة، قادت إلى مراجعة مفهوم الواقعة المسببة للتلوث، من خلال توصله إلى تكريس مفهومها واسعا لها، يمتد في نطاقه ليشمل

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 52-58.

2- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 46-47.

3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 24-25.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 54-55.

5- بتاريخ 21 جوان سنة 1979، تعرضت السفينة الصهرجية ذات الجنسية الألمانية « TARPENBEK »، عندما كانت بصدد نقل حوالي 1600 طن من المحروقات، لحادث تصادم مع سفينة مساعدة تابعة للأسطول البريطاني على مستوى السواحل الانجليزية. هذه الواقعة في الحقيقة كشفت بصورة واضحة و ملموسة، عن عدم تغطية الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، للإجراءات الوقائية المتخذة قبل الحادث للحد من وقوع التلوث، حيث رفضت إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، في هذه القضية، طلب التعويض عن مصاريف التدابير الوقائية المبذولة من طرف كل من مالك هذه السفينة و الحكومة الانجليزية، في سبيل تفادي وقوع كارثة تلوث مدمرة كانت تهدد السواحل الانجليزية، لمزيد من المعلومات عن هذا الحادث، راجع:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1985 », Londres, 1986, pp. 11-12.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 58.

كذلك حالات التهديد الجدي بالتلوث، حيث تجسدت هذه المراجعة للمرة الأولى في إطار بروتوكول سنة 1984<sup>(1)</sup>. لكن بحكم أن هذا الأخير لم يدخل إطلاقاً حيز التنفيذ، فقد ظهر المفهوم الجديد في إطار بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية، الذي عرف بدوره الواقعة المسببة للتلوث في مادته 2/4 بأنّها: "كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر، ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما و محدقا به". نستخلص من هذا النص، أن نطاق الواقعة المسببة للتلوث بعد التعديل تطور و توسع عما كان عليه سابقا<sup>(2)</sup>، حيث لم تعد هذه الواقعة تقتصر على الفعل أو سلسلة الأفعال ذات المصدر الواحد، و التي يترتب عليها تلوث، بل توسعت في مجالها لتشمل الفترة التي تسبق حدوث أي تسرب أو إلقاء فعلي للمحروقات من السفينة إلى مياه البحر<sup>(3)</sup>، أي حالات التهديد الجسيم و المحدق بوقوع التلوث<sup>(4)</sup>. و عليه فإن التدابير الوقائية المتخذة، سواء من طرف مالك السفينة أو الدولة الساحلية لمنع وقوع التلوث، مندرجة ضمن مفهوم حادث التلوث طبقا لبروتوكول سنة 1992<sup>(5)</sup>، الأمر الذي يدل على أن النفقات المبذولة عند تنفيذ هذه التدابير و الأضرار الناجمة عنها، هي محل للتعويض حتى في حالة عدم وقوع أي ضرر تلوث<sup>(6)</sup>، شريطة أن يكون هناك تهديد جسيم و محدق بوقوعه<sup>(7)</sup>.

ثالثا- ديباجة الاتفاقية تثير التساؤل حول ما إذا كانت قواعدها تغطي التلوث الإرادي أم أنها تسري فقط على التلوث الطارئ:

زيادة على ما تقدم ذكره حول مفهوم الواقعة المسببة للتلوث في ضوء أحكام الاتفاقية، يثار تساؤل مهم في هذا الصدد يتعلق بتحديد نوع التلوث الذي تتكفل بتغطيته هذه الاتفاقية: هل تغطي فقط التلوث العرضي أو الطارئ الذي تكون أسبابه الحوادث البحرية « **La pollution accidentelle** »، أم يمتد نطاقها إلى التلوث الإرادي أو التلوث التشغيلي، الذي ينجم عن إلقاء السفن للمحروقات في مياه البحر بصورة متعمدة « **La pollution volontaire** »<sup>(8)</sup>؟

فعلا يثار مثل هذا التساؤل، خاصة عند العودة لمضمون الفقرة الثانية من ديباجة الاتفاقية، حينما أكدت على أن الغاية الأساسية الكامنة من وراء إبرامها، تتمثل في: "ضمان تعويض عادل يمنح للأشخاص الذين تلحقهم أضرار بسبب التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن". هذه العبارة في حقيقة الأمر تزرع في أذهاننا فكرة أن قواعد هذه الاتفاقية تسري على التلوث الطارئ، و ذلك بالاستناد إلى فحوى مصطلح "تسرب **fuite**"، علاوة عن تغطيتها حالات التلوث الإرادي، إذا أخذنا في عين الاعتبار بمدلول مصطلح "إلقاء **Rejet**". لكن بالرجوع إلى الواقع العملي، نرى أن الاتفاقية تغطي

#### 1- أنظر كل من:

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 571.

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 335-336.

- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 47-48.

2- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 24.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 12.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 59-60.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 483-484.

6- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 59.

#### 7- أنظر كل من:

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 237.

- Martine REMONDGUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 271.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., p. 12.

8- حول صور التلوث البحري بالمحروقات، راجع: أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر-"، مجلة الباحث، العدد 12، 2013، ص 19-27.

فقط أضرار التلوث الطارئ المترتب بسبب حوادث الملاحة البحرية<sup>(1)</sup>، حيث أن جل طلبات التعويض التي تفصل فيها، سواء المحاكم الوطنية للدول المتعاقدة أو الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، نجدها من قبيل الأضرار الناجمة نتيجة لتعرض ناقلات النفط للحوادث الملاحية مثل الجنوح، التصادم أو الغرق، بينما لا نجد أي مثال في أي من تلك الطلبات، يثبت لنا تغطية هذه الاتفاقية للأضرار المترتبة عن الإلقاء المتعمد للمحروقات في مياه البحر<sup>(2)</sup>. لهذا السبب نقر بأنه ما كان لواضعي الاتفاقية الراهنة، الحاجة إلى توظيف مصطلحي "التسرب" و "الإلقاء" في أحكامها، إذا كان في قصدهم أن تغطي فقط حالات التلوث العرضي، إذ كان عليهم الاكتفاء باستخدام مصطلح "التسرب" الدال على ذلك القصد، حيث أن مصطلح "إلقاء" ينطوي على سلوك إرادي على عكس مصطلح "التسرب" الذي لا يتضمن هذا المعنى<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث

#### ينبغي أن تؤدي الواقعة المسببة للتلوث إلى تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر

لا يكفي لانعقاد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، أن نكون فقط بصدد سفينة تعرضت لواقعة مادية، بل ينبغي لاكتمال عناصر حادث التلوث، أن تؤدي هذه الواقعة إلى تسرب أنواع محددة من المحروقات من تلك السفينة إلى مياه البحر<sup>(4)</sup>. و يقصد بمصطلح "المحروقات" طبقاً للمادة 1/ فقرة 5 من هذه الاتفاقية: "كافة المحروقات الثقيلة، خاصة النفط الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، زيت التشحيم و زيت الحوت، سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو كوقود في عابرها". فأول فكرة تتصرف إلى أذهاننا عند قراءة هذا النص، أن الاتفاقية الراهنة تغطي فقط أضرار التلوث المترتبة على إثر تسرب المحروقات من السفن إلى مياه البحر<sup>(5)</sup>، حيث تستبعد من نطاقها أضرار التلوث الناجمة عن تسرب المواد الكيماوية و غيرها من المواد الضارة التي تشكل تهديداً جسيماً للبيئة البحرية أثناء عملية النقل<sup>(6)</sup>. و إذا كانت الاتفاقية قد حددت نطاق تطبيق قواعدها بالمحروقات فقط، فإنها مع ذلك لم تترك الباب مفتوحاً ليدخل فيها كافة ما يمكن أن يحمل هذه الصفة، حيث أن نص المادة أعلاه أعطى لنا إجابة صريحة على أن المحروقات الثابتة « **Les hydrocarbures persistants** »، هي فقط التي تخضع لأحكام الاتفاقية<sup>(1)</sup>. و كلمة "خاصة" الواردة في نص المادة 1/ فقرة 5، تدل على أن المحروقات المذكورة أعلاه جاءت على سبيل

1- FIPOL : « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2009 », Londres, 2010, pp. 3-95.

2- أنظر كل من:

- FIPOL : « Manuel des demandes d'indemnisation adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 », Edition d'octobre 2013, Londres, 2013, pp. 1-43.

- FIPOL : « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2010 », Londres, 2011, pp. 3-100.

- FIPOL : « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2011 », Londres, 2012, pp. 1-97.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 56-57.

4- محمد بهجت عبد الله أمين فايد، مرجع سابق، ص 328.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 356.

6- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 164.

7- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 58.

البيان لا الحصر<sup>(1)</sup>، فضلا على أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، أجرت تفرقة بين ما جرت العادة على تسميتها بالمنتجات النفطية السوداء، و بين المنتجات البيضاء التي تدخل فيها منتجات النفط المكررة مثل البنزين، الكيروسين... إلخ، فأخضعت الأولى دون الثانية لتطبيق أحكامها. كما يلاحظ من خلال هذا التصنيف، أن زيت الحوت « **L'huile de baleine** »، هو الوحيد الذي لا يعتبر في الأصل من المحروقات، و لكنه أدخل في فئة المحروقات الثقيلة بناء على طلب من اليابان أثناء المؤتمر، بحكم أنه يمتلك ذات لزوجة المحروقات الثقيلة و يتم نقله بصورة سائبة<sup>(2)</sup>.

في الواقع لا يختلف بروتوكول سنة 1992 عن الاتفاقية الأصلية، فيما يتعلق بتعريف المحروقات<sup>(3)</sup>، سوى من ناحية قصر الزيوت التي يغطيها البروتوكول على تلك التي تتمتع بأصل معدني، مما يعني أن زيت الحوت مستبعد من نطاق تطبيق قواعده<sup>(4)</sup>. و إذا كانت أحكام البروتوكول تغطي فقط أضرار التلوث بالمحروقات الثقيلة، فإن الإشكال يثور حول مدلول كلمة « **Résidus** » الواردة في تعريفه للسفينة<sup>(5)</sup>، حيث أنه رغم وضوح فكرة أن قواعده تغطي أيضا أضرار التلوث الناجمة بسبب تسرب مخلفات المحروقات من السفينة خلال أية رحلة تعقب عملية النقل الرئيسية<sup>(6)</sup>، إلا أن التساؤل يبقى مطروحا عند تحديد المقصود بلفظ «المخلفات»: هل يقصد بها مياه الموازنة، أو مزيج المحروقات، أو أي صورة أخرى من صور المخلفات، إذ كان من المفروض على واضعي البروتوكول النص بصورة دقيقة على معنى هذا المصطلح<sup>(7)</sup>.

تعرضت الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، لانتقادات فقهية لاذعة لاستبعادهما لأضرار التلوث الناشئة عقب تسرب المنتجات النفطية البيضاء، المسماة أيضا بالمحروقات الخفيفة أو المكررة مثل البنزين، الكيروسين، زيت الديزل الخفيف... إلخ، لاسيما أن سمية هذه المحروقات الخفيفة سريعة و فورية، فضلا عما أثبتته الدراسات العلمية من أنها أكثر سمية بالنسبة لثروات البحر بمقارنتها مع المحروقات الثقيلة، و أن الآثار التي تلحقها بالحيوانات، و النباتات البحرية، و الحياة في قيعان البحار، تمثل كارثة حقيقية ذات درجة عالية من الجسامة<sup>(8)</sup>. و جدير بالملاحظة أن مثل هذه الثغرات لا نجد لها موضع في القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990<sup>(9)</sup>، الذي ينبسط نطاقه ليشمل كافة أشكال المحروقات و أنواعها، حيث تسري أحكامه سواء ترتب التلوث بسبب تسرب المحروقات غير النظيفة، التي توجد فيها نسبة عالية من الشوائب مثل النفط الخام، و زيت الوقود، و زيت التشحيم، أو بسبب تسرب أنواع المحروقات المكررة و النقية، من منتجاتها المختلفة مثل الجازولين، الكيروسين، زيت الديزل الخفيف، فضلا على تغطية قواعد هذا التشريع لأضرار التلوث المترتبة عن الزيوت النباتية و الحيوانية، و عن إلقاء السفن للمخلفات الزيتية و مياه الموازنة الملوثة بالمحروقات في مياه البحر<sup>(1)</sup>.

1- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 170-171.

2- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 46-48.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 237.

- Michel MARCHAND, « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », op-cit., pp. 70-92.

3- المادة 2/ فقرة 2 من بروتوكول سنة 1992.

4- Michel PRIEUR, op-cit., p. 881.

5- المادة 2/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992.

6- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 59-60.

7- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 479.

8- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 46-47.

9- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 683-684.

10- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 76-77.

## المطلب الثاني

### الضرر المترتب عن الحادث: ثاني ركن تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

يعد الضرر الركيزة الأساسية التي تقوم عليها المسؤولية المدنية في ضوء القواعد العامة، كما أنه العنصر الذي يميز هذه المسؤولية عن المسؤولية الجزائية، التي تقوم بمجرد ارتكاب الإنسان للفعل المعاقب عليه قانوناً، حتى ولو لم يترتب عليه ضرر بالغير<sup>(1)</sup>. و بالمقابل لا تتعدد المسؤولية المدنية بمجرد توافر ركن الخطأ وحده، إذ ينبغي أن يقتصر هذا الأخير بركن الضرر الذي يعد بمثابة النتيجة التي تحصل جراء قيام شخص ما، بارتكاب الخطأ أو الفعل المنشئ للمسؤولية. و يقصد بالضرر بشكل عام: "الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه أو مصلحة مشروعة له، سواء تعلق ذلك الحق أو تلك المصلحة بسلامة جسمه أو عاطفته أو بماله أو بحريته أو شرفه أو غير ذلك مما يلزم تعويضه"<sup>(2)</sup>.

من هذا المنطلق يتضح بصورة جلية أنه لا يكفي في ميدان التلوث البحري بالمحروقات، لترتيب المسؤولية على عاتق مالك السفينة، أن يقع فقط حادث تلوث، بل يجب أن يترتب عن ذلك الحادث ضرر. فهذا الأخير هو الركن الثاني الذي يتطلبه المشرع الدولي لانعقاد المسؤولية المدنية عن هذا النوع من أنواع التلوث<sup>(3)</sup>، بحكم أنه الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مسائلة محدثه و تحريك دعوى التعويض في مواجهته<sup>(4)</sup>. لذلك كان من الضروري أن تتضمن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، على غرار البروتوكول المعدل لها، تعريفاً لضرر التلوث و تحديد نطاقه الجغرافي. و عند القراءة الأولى لتعريف ضرر التلوث في ظل الاتفاقية، نلاحظ أنه جاء عاماً و غامضاً بشكل يترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره، و هذه المسألة تولدت عنها مشاكل عديدة بسبب تباين التفسيرات القضائية له (الفرع الأول)، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي إلى توضيح معالم ذلك التعريف في إطار البروتوكول المبرم سنة 1992 (الفرع الثاني). و للإشارة فإن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، يتميز بالوضوح و التوسع في نطاق الأضرار الخاضعة لقواعده مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### تعريف ضرر التلوث في ظل الاتفاقية جاء عاماً و غامضاً بشكل يترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره

بهدف توفير تعويضاً عادلاً لضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، لجأت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، إلى وضع أحكام خاصة بتحديد نطاق الأضرار القابلة للتعويض في إطار قواعدها، خاصة أنه من بين الإشكاليات المثيرة للجدل على المستويات الفقهية و القضائية، و في

1- أصالة كيوان كيوان، "تعويض الضرر المتغير"، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد رقم 27، العدد الثالث، 2011، ص 552-554.

2- أنظر كل من:

- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2010، ص 60.

- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 46-47.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 62.

4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 237.

الممارسة الدولية، نجد مسألة تعريف الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي<sup>(1)</sup>، حيث عرفت الاتفاقية "ضرر التلوث" في مادتها 1/6 على أنه: "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية و أي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات". يتضح من القراءة الأولى لهذا التعريف، أنه جاء عاما و مبهما بشكل يترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره<sup>(2)</sup>، إذ أن صياغة الاتفاقية الراهنة مثل هذا التعريف لضرر التلوث، ثم إحالة مهمة التفصيل في ذلك إلى الأنظمة الوطنية، قد يتولد عنه في الواقع تباين كبير في التأويلات<sup>(3)</sup>، و بالتالي تباين في التطبيق على المستوى الداخلي<sup>(4)</sup>. فمن هذا المنطلق تأتي دراستنا لأشكال أضرار التلوث القابلة للتعويض في ظل الاتفاقية (أولا)، ثم الخوض في الشروط التي تتطلبها هذه الأخيرة لقبولية لتلك الأضرار للتعويض (ثانيا)، و ننهي بتحديد النطاق الجغرافي الذي تسري عليه أحكامها (ثالثا).

#### أولاً- أشكال أضرار التلوث القابلة للتعويض في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969:

مما يستنتج من خلال التعريف المنصوص عليه في المادة 1/6 المشار إليها أعلاه، أن ضرر التلوث وفقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، يأخذ ثلاثة أنماط أساسية، هي كالتالي: الأضرار الواقعة خارج السفينة الصادر عنها التلوث، و تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من ضرر التلوث، و الأضرار الناجمة بسبب هذه الإجراءات.

##### أ- الأضرار الواقعة خارج السفينة الصادر عنها التلوث:

لا ريب أن الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، تتسم بالتنوع من حيث تأثيراتها و أحجامها، فهي تتمثل إجمالاً، من جهة، في تلك الأضرار التي تصيب الإنسان، أي الوفيات و الأضرار الجسدية الناجمة عن الاختناق اللاحق بالأشخاص القريبين من مصدر التلوث، بسبب الغازات و الأدخنة السامة المنبعثة منه، أو تسمم السباحين و الغطاسين و رجال المساعدة و الإنقاذ أو إصابتهم بأمراض...إلخ. و تتمثل من جهة أخرى، في الأضرار المادية الواقعة على الأموال و الممتلكات، سواء كانت هذه الأخيرة عامة أو خاصة، ذلك أن المحروقات المتسربة من سفينة، قد تتسبب مثلاً في إلحاق أضرار بمراكب الصيد و أدواتها و باليخوت، و بالشواطئ و العقارات المبنية بجوار البحر، و بحواجز الأمواج الموجودة في الموانئ و الجسور...إلخ<sup>(5)</sup>. هذا النوع من الأضرار المؤكدة و المباشرة، في الواقع لا يثير أي مشكلة من حيث قابليته للتعويض، فكافة الأنظمة القانونية تقر مبدأ إعادة الشيء إلى الحالة التي كان عليها قبل إصابته بالضرر، أي التعويض عن التكاليف المادية المتعلقة بتطهير الملكية الملوثة، أو إذا كان التطهير غير ممكن، تكاليف التبديل أو قطع قيمة ما بلى منها بالاستعمال. و قد سائر

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 373.

2- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 210.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 59 et s.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 373.

5- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 374.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 60-61.

- Diego NUNEZ, op-cit., p. 86.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 496-497.

- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 172.



الصندوق الدولي للتعويض القضاء في تطبيق هذا المبدأ<sup>(1)</sup>، فقط ينبغي على المدعي، في هذه الحالة، إثبات تحقق الضرر، و ذلك عن طريق تقديم الدليل على أنه قد وقع بالفعل، مثل إتلاف حوض لتربية الأسماك أو تضرر الشباك المستعمل في عملية الصيد، أو أنه على وشك الوقوع، أي سيقع حتماً، كأن يمر بعض الوقت قبل وصول المحروقات إلى الشواطئ بسبب الرياح و التيارات الهوائية. أما بالنسبة للضرر الاحتمالي، الذي تكون إمكانية وقوعه بعيدة و غير مؤكدة طبقاً للمجرى العادي للأمر، فهو غير محقق الوقوع و لا يستحق عنه التعويض، إلا إذا وقع فعلاً<sup>(2)</sup>. و إذا كانت الأضرار المؤكدة و المباشرة المذكورة أعلاه، لا تثير أي مشكلة من حيث قابليتها للتعويض طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، فإنه ثمة بعض الأضرار التي أثارت في الممارسة الدولية مشكلة قابليتها للتعويض، و هي فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث بالمحروقات، و الأضرار المعنوية، و الأضرار البيئية المحضة المترتبة عن هذه الكوارث<sup>(3)</sup>.

### 1- فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث بالمحروقات:

زيادة عن الأضرار المؤكدة و المباشرة، هناك أضرار أخرى قد تنجم عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، و التي أثارت في الممارسة الدولية مشكلة قابليتها للتعويض، إذ يتعلق الأمر هنا بما يعرف بفوات الكسب « **Le manque à gagner** »، أي تقويت فرص الربح على الأنشطة المرتبطة بالبحر نتيجة لحدث التلوث<sup>(4)</sup>.

يتضح من خلال بعض الدراسات الفقهية، أن فوات الكسب في ميدان التلوث البحري يتخذ صورتان أساسيتان: تتمثل الصورة الأولى فيما يسمى بـ "فوات الكسب المادي"، إذ يحدث ذلك لمالك الأموال الملوثة أو حائزها، الذي يتعرض لفوات الكسب نتيجة لاستحالة توظيف هذه الأموال و الانتفاع بها<sup>(5)</sup>، و لعل أبرز مثال على ذلك ممارسي نشاط الصيد البحري، الذين سيتكبدون بلا شك خسارة فوات كسب، طيلة الفترة الزمنية التي لا يمكنهم فيها توظيف أو تبديل المراكب و معدات الصيد المتضررة من آثار الحادث<sup>(6)</sup>. أما الصورة الثانية لفوات الكسب، فتلحق بالأشخاص الذين لا تتضرر ملكيتهم مباشرة من جراء التلوث، حيث تطلق عليها تسمية "فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة" أو "الخسائر الاقتصادية الخالصة" **Les préjudices économiques purs**<sup>(1)</sup>. فهذه الفئة من الأضرار الخاصة بالتلوث غير مرتبطة بملكية متضررة، بل مرتبطة بطهارة و نظافة البيئة البحرية ذاتها<sup>(2)</sup>، حيث أن الصياد الذي يعتمد في كسب رزقه بشكل أساسي على ممارسة نشاطه في مياه البحر، قد يجد نفسه محروماً من هذا

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 65.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 62.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 60-61.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », Londres, 1994, pp. 48-56.

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 374.

- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 47-48.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 498.

3- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 83 et s.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 51-52.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 379.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 62-63.

7- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 87-88.

8- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 62-63.

الكسب في الفترة التي يستحيل عليه فيها الصيد بسبب تلوث المياه<sup>(1)</sup>. و ذات الوضع ينطبق بالنسبة لشركات النقل السياحي و أصحاب الفنادق و المطاعم و المنتجعات السياحية، المقامة على طول الشواطئ المتضررة من العواقب الوخيمة لحادث التلوث بالمحروقات<sup>(2)</sup>، فقد يؤدي عزوف السياح عن الذهاب إلى تلك الأماكن المتضررة، لانعكاس سلبي على نشاطهم و تكبدهم لأضرار فوات كسب معتبرة<sup>(3)</sup>. كما قد تتعرض الدولة أيضا لفوات الكسب الناتج عن إتلاف البيئة البحرية، حيث تخسر في هذه الحالة قيمة الضريبة أو الرسم الذي كانت تجنيه سابقا من أصحاب تلك الفنادق و المنتجعات السياحية<sup>(4)</sup>.

حقيقة ليس هينا معرفة هل فعلا يندرج فوات الكسب، ضمن نطاق الأضرار المغطاة بالتعويض طبقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بالنظر إلى الصيغة العامة التي ورد وفقها تعريف ضرر التلوث في الاتفاقية<sup>(5)</sup>، و من ثم يصير لزاما على محاكم الدول المتعاقدة الرجوع في شأن هذه المسألة لقوانينها الداخلية. و جدير بالملاحظة أن القضاء الفرنسي مستقر على التعويض عن ضرر تقويت الفرصة، ذلك أن الفرصة إذا كانت أمرا محتملا فإن تقويتها أمر محقق، و على هذا الأساس يجب التعويض، شريطة تقديم المتضرر الدليل الذي يثبت بأنه قد فقد فرصة بالفعل، و أن تكون الفرصة المدعى فقدها جدية<sup>(6)</sup>. و من نافلة القول أن القوانين في غالبية دول العالم، تتجه إلى رفض مبدأ التعويض عن الخسائر الاقتصادية الخالصة، حيث يمكن رد ذلك إلى التخوف من أن إقرار مثل هذا المبدأ، قد ينشأ عنه طوفان من المطالبات، التي قد تكون بعيدة أو حتى عديمة الصلة بالأضرار الحاصلة. و في دول الشريعة الأنجلوسكسونية، يتم التعويض فقط عن الخسائر الاقتصادية الخالصة المتتابة، أي تلك التي تعتبر نتيجة طبيعية للضرر الحاصل « **Consequential Loss** »، و مثالها الخسارة الاقتصادية الخالصة التي نشأت بسبب ضرر مباشر حاق بالملكية الخاصة للمتضرر، بينما الخسائر الاقتصادية الخالصة التي لا ترتبط ماديا بملكية المتضرر، فلا تعويض عنها<sup>(7)</sup>.

بالرجوع إلى المشرع الجزائري، نجده قد خول للمتضرر الحق بالتعويض عن الأضرار المباشرة باعتبارها نتيجة طبيعية للإخلال بالتزام يفرضه القانون، إلى جانب التعويض عن فوات الكسب، و ذلك حينما أشار بمقتضى المادة 182 من القانون المدني، إلى أن التعويض يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو للتأخر في الوفاء به، و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في وسع الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول. و عليه فإن العبرة في التفريق بين الضرر المباشر و الضرر غير المباشر، تكمن أساسا في علاقة السببية المباشرة بينه و بين الفعل المنشئ للضرر، حيث أن الضرر المباشر يعد نتيجة مؤكدة للفعل المولد للضرر و الذي يرتبط بعلاقة سببية منتجة له، أما الضرر غير المباشر فلا يرتبط فيه ذلك الفعل بالضرر بعلاقة السببية الفعالة<sup>(1)</sup>. و مما يلاحظ أن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات،

#### 1- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 72-73.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 503-504.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 62-63.

- 3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 379.
- 4- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 126-128.
- 5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 379.
- 6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 73-74.
- 7- جلال و فاء محمدين، مرجع سابق، ص 83.
- 8- جمال و اعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 247-248.

تدفع فقط تعويضات لفائدة الأشخاص الذين يعتمدون في دخلهم، على أنشطة تتصل بصورة مباشرة بالساحل أو بالبحر المتعرض للتلوث<sup>(1)</sup>، حيث ظهر ذلك بصورة جلية عندما عمدت خلال السنوات الماضية، إلى النظر في طلبات التعويض الموجهة من طرف ممارسي نشاط الصيد البحري<sup>(2)</sup>، أيضا من جانب القطاع السياحي<sup>(3)</sup>، كأصحاب الفنادق و المطاعم و المحلات التجارية المتمركزة على طول السواحل المتضررة<sup>(4)</sup>، فيما يتعلق بفوات الكسب الذي تكبده من جراء حوادث التلوث<sup>(5)</sup>.

## 2- الأضرار المعنوية الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات:

إلى جانب الأضرار المادية و فوات الكسب، فإن حوادث التلوث البحري يمكن أن تترتب عنها أضرار أخرى لا تنطوي على الخسارة المادية للمتضررين من التلوث<sup>(6)</sup>، بل تلحق بهم أضرارا معنوية مثل حرمانهم من حقهم في التمتع ببيئة نظيفة<sup>(7)</sup>، أو إصابتهم بانتكاسات صحية و أزمات نفسية نتيجة للحدث<sup>(8)</sup>، فضلا عن تكبد المدن الساحلية المصابة بالتلوث أضرار معنوية نتيجة لتشوه صورتها و حسن صيتها<sup>(9)</sup>. مثل هذه الأضرار في الواقع تستبعد الصناديق الدولية للتعويض من نطاقها<sup>(10)</sup>، إلا في التي يثبت فيها الشخص مقدم الطلب، أنها ترتبط بعلاقة سببية مباشرة و وثيقة بالضرر المادي اللاحق بملكيتها الخاصة، حيث أنه في هذه الحالة يشمل التعويض إصلاح تلك الملكية، زائد التعويض عن الضرر المعنوي اللاحق بصاحبها<sup>(11)</sup>. و يبقى عدم حرمان عامة الأشخاص الذين لا تضار ملكياتهم مباشرة من جراء حادث التلوث، من حق الحصول على تعويض معنوي مثلا بسبب تشوه صورة و صيت مدينتهم المتضررة من التلوث، مرتبط بمدى إقرار التشريعات الداخلية لدولهم بالتعويض عن مثل هذه الأضرار<sup>(12)</sup>، حيث عمدت بعض الدول، نتيجة لتطور قضائها الداخلي<sup>(13)</sup>، إلى إعطاء الحق في عن الأضرار المعنوية الناجمة عن التبعات الوخيمة لهذه الكوارث<sup>(1)</sup>، إذ ظهر ذلك بصورة جلية في قضية ناقلة النفط « Erika »<sup>(2)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 62-63.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., pp. 67-69.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., pp. 115-116.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., pp. 54-55.

5- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 87-88.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 503.

7- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 72.

8- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 243.

9- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 312-313.

10- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., p. 43.

11- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., pp. 59-60.

12- Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 67-69.

13- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 70-72.

14- أنظر كل من:

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 312-313.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 251.

- Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., pp. 68-70.

15- « Les dommages qui ne correspondent à des pertes économiques directes ne sont pas pris en compte par les fonds FIPOL. Cependant, dans les procédures intentées auprès des tribunaux les indemnisations des dommages moraux ont été liées au développement jurisprudentiel. Dans un premier temps les Cours refusaient systématiquement les indemnisations des dommages moraux en cas de pollutions. Dans l'affaire de l'Amoco-Cadiz la cour avait nié le droit des communes par les dommages indirects au titre de la perte d'image et de la réputation des communes polluées. L'argument donné est que le préjudice moral des communes était couvert par les indemnités allouées aux personnes privées qui avaient souffert les dommages directement, par exemple les

يذكر أنه ذهب فريق من الفقه الفرنسي، في تحديد ماهية الأضرار التي يجب التعويض عنها، إلى تأييد الرأي القائل بأن التعويض ينبغي أن يشمل الأضرار المباشرة و الأضرار غير المباشرة على حد سواء، رغبة منه في تحقيق حماية قانونية أكثر للبيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها<sup>(1)</sup>، حيث نجد المشرع الفرنسي، قد سار في نفس هذا الاتجاه من خلال قانون « **BARNIER** » الصادر بتاريخ 2 فيفري سنة 1995، بترخيصه لجمعيات حماية البيئة مباشرة حق التقاضي، في الجرائم التي تترتب عنها أضراراً مباشرة أو غير مباشرة، تصيب المصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها. و يبرر هذا الفقه ذلك أن الجمعيات لا تتحمل أضراراً مباشرة و شخصية، بل يؤدي وقوع هذه الكوارث إلى المساس بطريقة غير مباشرة بالأهداف الواردة في قانونها الأساسي<sup>(2)</sup>. و عند البحث في أحكام القانون المدني الجزائري باعتباره الشريعة العامة، لا نجده ينص على تعويض الضرر المعنوي، فهل ذلك يعني أن هذه الفئة من الأضرار ليست محلاً للاعتبار في مسألة التعويض؟ و يرى جانب من الفقه أن نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري، ينصرف إلى تعويض جميع الأضرار، دونما حصر، بحكم أن هذا النص منقول حرفياً من نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي، إذ أن الفقه و القضاء في فرنسا يستمد حكم التعويض عن الضرر المعنوي من عموم نص هذه المادة<sup>(3)</sup>.

### 3- الأضرار البيئية المحضة الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات:

زيادة عن الضرر الذي يصيب الأشخاص و الممتلكات، و كذلك فوات الكسب و الأضرار المعنوية الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات، فإن هذه الأخيرة تتسبب في إلحاق أضرار للبيئة البحرية ذاتها، و هو ما يعرف بالضرر البيئي المحض « **Le dommage écologique pur** »<sup>(4)</sup>. و بمناسبة بحثنا فيما إذا كانت الأضرار البيئية المحضة، تندرج ضمن نطاق سريان الأحكام المقررة في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، توصلنا إلى نتيجة جلية مفادها أن هذه الأخيرة لا تغطي هذه الفئة الخاصة من الأضرار، لاستحالة تقدير العناصر الطبيعية للبيئة البحرية تجارياً، حيث يمثل حادث ناقلة النفط « **ANTONIO GRAMSCI** » سنة 1979، التجربة العملية الأولى التي تؤكد هذا الاتجاه الذي سارت وفقه الاتفاقية، ثم أعيد التأكيد مرة أخرى على هذا الاستبعاد للأضرار البيئية المحضة من نطاق تطبيق قواعد الاتفاقية الراهنة، في حادث ناقلة النفط « **PATMOS** » سنة 1985.

### 1/3- الأضرار البيئية المحضة غير قابلة للتعويض وفقاً للاتفاقية لاستحالة تقدير العناصر الطبيعية للبيئة البحرية تجارياً:

يعرف جانب من الفقه الضرر البيئي المحض، بأنه ذلك الضرر الذي يصيب مباشرة الوسط الطبيعي، فيؤدي إلى حدوث خلل في توازنه الإيكولوجي<sup>(1)</sup>. كما يعرفه جانب آخر على أنه الضرر

---

*hôtelières. Cependant une évolution importante de cette analyse a eu lieu avec l'affaire de l'Erika où les dommages moraux correspondant à l'atteinte portée à la réputation et à l'image de marque, ont été retenus par la cour et celle-ci a octroyé à ce titre 3'000.000 millions d'euros à la Région Bretagne, entre autres régions et communes. Également des dommages moraux ont été accordés aux syndicats et associations pour atteinte à leurs statuts. En conséquence et à manière d'exemple la Ligue pour la Protection des Oiseaux a obtenu 100.000 euros en réparation de son préjudice moral », Diego NUNEZ, op-cit., pp. 88-89.*

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 243-248.

2- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 65-91.

3- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 243-248.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 380.

5- Diego NUNEZ, op-cit., p. 89.

اللاحق بالعناصر البيئية ذاتها<sup>(1)</sup>، و الذي لا يمكن تغطيته و التعويض عنه، إلا بإحيائها و باستعادتها على نفس الوضعية السابقة قبل إصابتها بالضرر<sup>(2)</sup>. و تعد مسألة تعويض الأضرار البيئية المحضة المترتبة عن حوادث التلوث البحري بصفة عامة، من أبرز مسائل القانون الدولي البيئي و أكثرها صعوبة: فهي تنطوي من ناحية على تعارض مصالح المجتمع المادية المتمثلة في الاستفادة من نتائج التطور التكنولوجي و الاقتصادي للنقل البحري، و بين مصالح المجتمع في صون البيئة و حماية محيطه الإيكولوجي و المحافظة عليه من كل المخاطر التي تهدد سلامته<sup>(3)</sup>. و من ناحية أخرى تنطوي على مشاكل قانونية لم تكن معروفة منذ زمن طويل: فأكد أن للبيئة قيمتها، و لكنها قيمة باهظة جداً يتعذر تقديرها بأي ثمن. فالكائنات البحرية ليست كلها قابلة للبيع، إلا أنها تمثل عنصراً من عناصر التوازن البيئي، كالطيور البحرية مثلاً<sup>(4)</sup>، بل حتى الأسماك ذاتها عندما تتواجد في مياه البحر، فهي على حالها لا يمكن تقييمها نقدياً و لا يمكن تثمينها، إلا بعد قيام الصيادون باستخراجها من الماء و تملكها لتصبح لها قيمة تجارية في السوق، إذ أن عملية الصيد هي التي تمنح القيمة التجارية لهذه الأسماك و تجعلها قابلة للتقدير المادي<sup>(1)</sup>.

نلاحظ أن تعريف ضرر التلوث الوارد في المادة 1/6 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لا يقدم أي دلالة حول ما إذا كان الضرر البيئي قابلاً للتعويض من عدمه، و بالتالي

- 1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 91.
- 2- أنظر كل من: أنور جمعة علي الطويل، "التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة"، بحث للنشر في مجلة الكلية المحكمة، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ماي 2012، ص 5 و ما يليها.
- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 239-242.
- Pierre-Antoine DEETJEN, « La traduction juridique d'un dommage écologique : Le préjudice écologique », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 39-50.
- 3- محمد السيد الفقّي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 79.
- 4- « Michel GLEMAREC, biologiste, professeur et chercheur réputé à l'époque, se souvient parfaitement de ce qui s'est passé en mars 1978, suite au naufrage de l'Amoco-Cadiz, lui qui a dirigé la plus vaste enquête écologique de l'époque liée à une marée noire. Tous savent que le pétrole flotte à la surface. Or, surprise, il a pu observer sur les plages des cadavres d'animaux vivant à 20, 30, 40 mètres de profondeur. Un mois après le naufrage, un bilan a pu être établi. On avait perdu plus de 200 000 tonnes de matières fraîches, de bigorneaux, de crabes, etc., créant un vide béant dans l'écosystème. Pour la première fois, on a pu comptabiliser les pertes par espèces fauniques et floristiques marines. Mais, étonnamment, selon ce chercheur, on s'est aperçu qu'au bout de 2 ou 3 ans, la faune normale était revenue, le pétrole dissous dans l'eau ayant alors perdu la majeure partie de sa toxicité. Très vite, les animaux reviennent et la place est à nouveau occupée. En fait, une catastrophe isolée n'est pas à ce point dramatique pour le milieu naturel. Les problèmes viennent surtout de l'addition de catastrophes successives, comme ce fut le cas sur les côtes bretonnes. L'écosystème est alors saturé, il ne peut plus fonctionner. Certaines populations animales, notamment les vertébrés marins, s'effondrent brutalement, car il manque les régulateurs qui empêchent l'anarchie, qui empêchent qu'il y ait une trop grande densité dans la population », Rémi MOREAU, op-cit., p. 111.

5- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 380.

- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 251-253.
- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 119-121.
- Emilie CORNU THENARD, « La restauration du dommage écologique selon l'US Oil pollution Act », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 27-37.
- Jean-Pelé FOMETE TAMAFO, Le droit international de l'environnement marin en Afrique occidentale et centrale, Thèse de Doctorat, Institut des relations internationales du Cameroun, Université de Yaoundé, Avril 1990, pp. 201 et s.

فالمسألة مرجعها في النهاية محاكم الدول المتعاقدة، تفصل فيها على أساس قوانينها الوطنية في ضوء الفقه و القضاء المتطور<sup>(1)</sup>. و مع ذلك، و نظرا لحدثة المشكلة نسبيا، لا توجد في غالبية الدول نصوصا قانونية أو أحكاما قضائية لمواجهة هذه المسألة<sup>(2)</sup>. فالضرر البيئي، في حقيقة الأمر، ليس مثل الأضرار العادية، و إنما هو ضرر يتميز بطبيعة خاصة، و هذه الطبيعة الخاصة هي التي أدت إلى صعوبة تقديره و الإلمام بكافة تكاليف تعويضه. كما أنه ضرر يتسم بالطابع الانتشاري، مما يؤدي إلى عدم حصره في منطقة معينة، ناهيك عن جسامة هذا الضرر، إذ أن هناك أضرار بيئية كارثية، خاصة الأضرار الناجمة عن حوادث ناقلات النفط و السفن الناقلة للمواد الكيميائية، و عليه فإنه من المستحيل تقدير التعويض عن الأضرار اللاحقة بعناصر البيئة البحرية ذاتها نتيجة لحوادث التلوث، لاستحالة معرفة جميع العناصر المتضررة فعلا و تقييمها ماديا. و جدير بالذكر أن القاضي أحيانا يعتمد على تقديرات حسابية في تحديد قيمة التعويض، و يعتمد على الطريقة الجزافية في حالات أخرى، و مع ذلك نجد أن هذه المقاييس، لا يمكن في كل الأحوال أن تستغرق قيمة و جسامة الأضرار البيئية<sup>(3)</sup>.

بالعودة لموقف المشرع الجزائري، نجده لم ينص بشكل صريح على التعويض عن الأضرار البيئية المحضة، غير أنه بالبحث في أحكام القانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة<sup>(4)</sup>، يمكننا الاستنتاج بأن المشرع أسس هذا القانون على مبادئ عامة، هي في الغالب مبادئ عالمية أرسنها مجموعة من الاتفاقيات و الصكوك الدولية المبرمة بشأن حماية البيئة بصفة عامة، نشعر من خلالها أنه أعطى إichاءات على ضرورة الالتزام بعدم الإضرار بالعناصر الطبيعية للبيئة. فمبدأ المحافظة على التنوع البيولوجي، الذي ينبغي بمقتضاه على كل نشاط تجنب إلحاق أي ضرر معتبر بالتنوع البيولوجي، و مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية، الذي يتعين بموجبه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية مثل الماء و الهواء و التربة...، تعطي دلالة على أن المشرع الجزائري نص بطريقة غير مباشرة على الأضرار البيئية المحضة<sup>(5)</sup>.

### 2/3- حادث ناقلة النفط « ANTONIO GRAMSCI » سنة 1979: التجربة العملية الأولى التي أفصحت عن أن الأضرار البيئية المحضة مستبعدة من نطاق الأضرار المغطاة بالتعويض وفقا للاتفاقية:

يشار إلى أن مسألة مدى قابلية التعويض عن الأضرار البيئية المحضة في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، طرحت لأول مرة عقب وقوع الحادث الأول لناقلة النفط السوفيتية « ANTONIO GRAMSCI »<sup>(1)</sup>، عندما جنحت هذه الأخيرة في بحر البلطيق بتاريخ 27 فيفري سنة

1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 91-92.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 79-80.

3- جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 321-322.

4- القانون رقم 03-10، المؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

5- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 240-241.

- لمزيد من المعلومات، راجع كل من: أمال رحمان، "النفط و التنمية المستدامة"، مجلة الأبحاث الاقتصادية و الإدارية، العدد الرابع، كلية العلوم الاقتصادية و التسير، جامعة محمد خيذر، بسكرة، ديسمبر 2008، ص 177-190.

- منصور مجاجي، "المدلول العلمي و المفهوم القانوني للتلوث البيئي"، مجلة المفكر، العدد الخامس، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيذر، بسكرة، بدون تاريخ نشر، ص 98-115.

6- نقول ذلك لأن ناقلة النفط السوفيتية « ANTONIO GRAMSCI » تعرضت لحادثين: الأول يتمثل في الحادث الذي نحن بصدد الإشارة إليه، أما الحادث الثاني فذلك الذي تعرضت له بتاريخ 6 فيفري سنة 1987، على مستوى السواحل الفنلندية، لمزيد من المعلومات، راجع:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », Londres, 1988, pp. 33-35.

1979، مما أدى إلى تسرب حوالي 5500 طن من النفط الخام في مياه البحر<sup>(1)</sup>. فعلى إثره طالبت الحكومة السوفيتية مالك هذه السفينة، في الدعوى التي أقامتها ضده في إحدى المحاكم الوطنية، بمبلغ التعويض عن الأضرار اللاحقة بالموارد البحرية و النفقات المخصصة لتطهير المياه الملوثة، تم تقديره طبقا لطريقة حسابية منصوص عليها في أحد القوانين السوفيتية الخاصة (2) روبل سوفيتي عن كل متر مكعب من المياه الملوثة<sup>(2)</sup>. و هذه الطريقة مؤسسة على الافتراض الذي مدلوله، أن كل طن من المحروقات الذي يتسرب من السفينة يلوث كمية محددة من البحر<sup>(3)</sup>. بيد أنه عندما تم عرض هذه المطالبة على إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، دفعت اللجنة التنفيذية لهذا الأخير برفض التعويض عن الأضرار البيئية المحضة، تأسيسا على أنها لا تتدرج ضمن تعريف ضرر التلوث المنصوص عليه في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و الذي تم نقله بصورة حرفية من طرف الاتفاقية المحدث للصندوق<sup>(4)</sup>، فضلا على أن هذا التعريف لا يغطي سوى الخسائر الاقتصادية القابلة لتقدير قيمتها من الناحية المادية<sup>(5)</sup>، الأمر الذي دفع جمعية الصندوق في سنة 1980، إلى إصدار توجيهية مفادها أن: "تقدير التعويض الواجب دفعه بواسطة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، لا يجب أن يتم على أساس تحديد مجرد لمقدار الضرر محسوبا وفقا لأساليب نظرية"<sup>(6)</sup>.

يستنتج من هذه التوجيهية أن الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، يرفض طلبات التعويض عن أضرار التلوث المحسوبة وفقا لمناهج رياضية « **Modèles mathématiques** »، بينما يقبل فقط طلبات التعويض عن الخسائر الاقتصادية القابلة للتقدير المادي. و في واقع الأمر هذا المبدأ المعتمد من طرف إدارة الصندوق في القضية المشار إليها أعلاه، يصدر عن خشيتها من أن يصبح حادث ناقله النفط « **ANTONIO GRAMSCI** » سابقة في هذا الميدان، مما يترتب عنه طوفان من طلبات التعويض عن هذه الفئة من الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث<sup>(1)</sup>. و نستخلص من ذلك أن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية ذاتها، و التي لا تكون موضوع إعادة إحياء، مثل الأضرار التي تمس الموارد الطبيعية البحرية، مثل الأسماك و الحيوانات و النباتات البحرية، بالنظر إلى صعوبة تقييمها من الناحية المادية، تطرح مشاكل عويصة عند بحث مسألة التعويض عنها في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و ذلك بالرغم من أن مبادئ العدالة و الإنصاف، تقتضي التعويض عن الأضرار الإيكولوجية في مجملها، بما فيها تلك التي لم تكن موضوع إحياء أو يستحيل إحيائها، لأن عدم إمكانية تقديرها ماديا، لا

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 64-66.

2- جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 321-319.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 80.

4- المادة 1 من الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971.

5- Philippe GAUTIER, « Quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le dommage à l'environnement », in : Revue Belge de Droit International, N°= 2, 1992, pp. 465-466.

« Face à ce calcul les autorités du Fonds, par la voie du Comité exécutif, réagirent négativement et exposèrent aux représentants de l'URSS qu'il n'était pas possible de quantifier les dommages au moyen de modèles mathématiques sans se référer aux aspects et facteurs particuliers de l'événement considéré tel que le lieu où celui-ci s'est produit, les ressources menacées, la composition des hydrocarbures et leur acheminement dans le milieu marin », Roberto M. MALKASSIAN, « Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le calcul des réparations », in : Revue Belge de Droit International, N°= 2, 1981-1982, pp. 430-431.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 63-66.

7- Roberto M. MALKASSIAN, op-cit., p. 433.

يجب أن يكون حائلا أمام تحميل الملوّثين لمسؤوليتهم عن هذا النوع من الأضرار، التي قد تكون عواقبها وخيمة، كالقضاء على نوع من الأحياء البحرية الذي يكون له دور في التوازن البيئي للمنطقة البحرية الملوثة<sup>(1)</sup>.

فإذا كان على المحاكم الوطنية، في تطبيقها لنصوص هذه الاتفاقية، أن تأخذ سياسة الصندوق الدولي للتعويض في عين الاعتبار، لاسيما تلك المتعلقة بتحديد تعريف ضرر التلوث كتفسير صحيح لهذه النصوص من جانب الدول المتعاقدة، إلا أنها تستطيع أن تحكم خلافا لهذه السياسة، إذا تأكدت من أنها لا تتفق مع هدف الاتفاقية. بل إنه، حتى في الحالات التي تتأكد فيها من ذلك، إذا أصدرت المحاكم حكما لا يتطابق مع سياسة الصندوق، يجب على هذا الأخير أن يخضع لهذا الحكم تأسيسا على ما قضت به المادة 7/6 من الاتفاقية المحدثه له، من أن أي حكم تصدره المحكمة و يراعى فيه قواعد إجراء إعلان الصندوق، يكون حجة على هذا الأخير إذا ما صار نهائيا و نافذا في الدولة التي نطق به فيها<sup>(2)</sup>. و يقر معظم الفقه بأن الأضرار الإيكولوجية يجب أن يتم التعويض عنها، لاعتبارات عديدة، من بينها أنه إذا لم يتم التعويض عنها، فإن ذلك سيؤدي حتما إلى تدهور بيئي على نطاق واسع، ناهيك عن أنه سيشجع الملوّثين على التماادي في ممارسة نشاطهم الملوّث دون رادع، و من جهة أخرى إن خصوصية الأضرار البيئية تجعلها لا تقاس بالأضرار التقليدية، التي يمكن أن يكون محلها الاعتداء على أشياء مملوكة ملكية خاصة، على عكس الأضرار البيئية المحضة التي تمتاز بطبيعة خاصة تقتضي التعامل معها بشكل خاص، بحكم أن محلها الاعتداء على عناصر مملوكة ملكية شائعة، بل أكثر من ذلك، فإنها ليست فقط مملوكة للأجيال الحاضرة و إنما مملوكة في ذات الوقت للأجيال المستقبلية، لذلك تطلق عليها بعض التشريعات "الذمة الجماعية للأمة". و بالفعل فإن رفض طلبات التعويض عن هذه الأضرار، يهدد بالاختفاء التدريجي لعناصر الطبيعة المصابة بالتلوث، مما يستدعي دق ناقوس الخطر لتنبيه الجهات المسؤولة و القضاء، إلى وجوب التدخل لحماية البيئة الطبيعية و مجابهة كل تهديد يحدق بها<sup>(1)</sup>.

### 3/3- إعادة التأكيد على عدم تغطية أحكام الاتفاقية للأضرار البيئية المحضة في حادث ناقله النفط « PATMOS » سنة 1985:

بتاريخ 21 مارس سنة 1985، و عندما كانت بصدد نقل حوالي 83689 طن من النفط الخام، تعرضت ناقله النفط اليونانية « PATMOS » لحادث تصادم مع السفينة الصهرجية الاسبانية « CASTILLO DE MONTEARAGON »، قبالة سواحل مدينة « Calabre » الإيطالية، على

1- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 382.

- أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 18-47.

- Philippe GAUTIER, op-cit., pp. 465-467.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 81.

3- أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 10 و ما يليها.

« Vu la complexité des éléments d'un dommage écologique, les réparations peuvent être en nature ou financières. Une façon de réparer le dommage écologique peut être une intervention pour nettoyer ou pour repeupler. Ces interventions envisagent une remise en état du site pollué, mais il serait aussi possible de compenser de façon équivalente la perte écologique par la création d'une zone naturelle de même qualité dans un autre endroit plus ou moins éloigné de la pollution. L'autre possibilité est une compensation financière, mais elle représente une série de défis à satisfaire concernant l'évaluation monétaires des dommages et l'identification de la personne affectée », Diego NUNEZ, op-cit., p. 89.



مستوى مضيق « Messine », مما أفضى إلى تسرب كمية قدرت بحوالي 1100 طن من المحروقات من صهرجها، و إحداث تلوث على درجة كبيرة من الجسامه لحق بالسواحل الإيطالية<sup>(1)</sup>. و لقد تكررت مسألة مدى قابلية تعويض الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية، في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، في قضية هذه السفينة، حيث وجهت الحكومة الإيطالية لإدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، طلب تعويض عن أضرار التلوث اللاحقة بالوسط البحري، و لم تعين فيه بصفة محددة أشكال تلك الأضرار التي تطالب بتعويضها، علاوة عن أنها لم تقدم أية وثائق تبين أساس حساب المبلغ الذي طالبت به، الأمر الذي دفع إدارة الصندوق إلى رفض النظر في هذا الطلب تماشيا مع التوجيه الصادر عن الجمعية سنة 1980<sup>(2)</sup>. و لم تكن الحكومة الإيطالية موفقة عندما تمسكت في طلبها بأن الأضرار الواقعة للبيئة البحرية هي تعدي على حق إيطاليا في السيادة على مياهها الإقليمية. لذا فقد رفضته محكمة أول درجة في حكمها الصادر بتاريخ 30 جويلية سنة 1986، إذ قالت في حيثياتها بأن الحق الذي تمارسه الحكومة الإيطالية على مياهها الإقليمية، لعدم كونه حق ملكية، لا يمكن خرقه بواسطة أفعال قام الأفراد بارتكابها. كما أن الدولة (إيطاليا) لم تتكبد أي خسارة دخل أو أي نفقات إثر وقوع الأضرار المدعى بها للمياه الإقليمية. و في دعوى الاستئناف، أكدت الحكومة الإيطالية أن طلبها يتفق مع تعريف ضرر التلوث في الاتفاقية، حيث يتعلق بضرر فعلي للبيئة البحرية و خسارة مادية فعلية لحقت بالصناعة السياحية و الصيادين. و في تعقيبها عن ذلك، ذكرت إدارة الصندوق أن التعويض عن الخسارة المادية التي لحقت بالصناعة السياحية و صناعة الصيد البحري، يجب أن يطالب به أصحاب المصلحة فيه، أي الأفراد الذين تكبدوا هذه الخسارة و ليس الحكومة.

جدير بالإشارة إلى أنه بحثت محكمة الاستئناف طلب الحكومة الإيطالية، ثم قضت في حكم تمهيدي صدر بتاريخ 30 مارس سنة 1989، بمسؤولية مالك السفينة و مؤمن المسؤولية المدنية للمالك « United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association »، إضافة إلى الصندوق الدولي للتعويض، عن الضرر الذي تضمنه هذا الطلب، تأسيسا على أن الأضرار البيئية تضر بقيمة غير مادية لا يمكن تقديرها في شكل نقدي بسعر السوق، و تأخذ صورة إمكانية التقليل من الاستخدامات المشروعة للبيئة، فهذه الأضرار يمكن أن تكون محلا لتعويض على أساس عادل تستطيع أن تضعه المحكمة بالاستناد على رأي الخبراء، و لا يمكن القول بأن الاتفاقية، و هي وثيقة دولية تتعلق بالقانون الخاص، لا تستطيع أن تمنح الدولة حقوقا متسعة أكثر من أشخاص آخرين، إذ أن تعريف ضرر التلوث الوارد فيها واسع بكفاية لإدخال الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية<sup>(1)</sup>. و يتضح من خلال الحكم الصادر في هذه القضية، أن بعض الدول، و نتيجة لتطور القضاء فيها، تتجه للاعتراف بإمكانية

1- أنظر كل من:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1985 », op-cit., pp. 18-20.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », op-cit., pp. 36-39.

2- « A sa 20<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a réaffirmé la position du FIPOL selon laquelle un demandeur n'avait droit à réparation aux termes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds que s'il avait subi un préjudice économique quantifiable. Compte tenu de la position du Gouvernement italien selon laquelle cette demande avait trait à de véritables dommages au milieu marin, le Comité s'est référé à l'interprétation de la définition du dommage par pollution énoncée dans la Résolution adoptée par l'Assemblée du FIPOL en 1980 », FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 36-37.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 83-84.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 32-37.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », op-cit., pp. 36-39.

التعويض عن الأضرار البيئة المحضة الناجمة عن حوادث التلوث<sup>(1)</sup>، و هذا ما يلاحظ أيضا في قضية ناقلة النفط « Erika »، حيث أصدرت المحكمة بخصوصها حكما يقضي بتعويض الأضرار البيئية المحضة، لفائدة بعض المناطق الساحلية المتضررة من العواقب الوخيمة لهذه الكارثة<sup>(2)</sup>.

يقترح الفقه و القضاء الحديث عدة طرق لتقدير التعويض النقدي للأضرار البيئية، أبرزها "طريقة التقدير الموحد" و "طريقة التقدير الجزافي". و تقوم طريقة التقدير الموحد للضرر البيئي على أساس تكاليف الإحلال للثروة الطبيعية التي تلوثت أو أُلغيت. و يقصد بتكاليف الإحلال، القيمة النقدية اللازمة لإعادة العنصر الطبيعي إلى ما كان عليه قبل حصول الضرر البيئي. و لكن يجب الأخذ في الاعتبار أنه من النادر ما يمكن أن نعطي للعناصر الطبيعية و مصادرها قيمة تجارية نقدية، و على ذلك لكي يمكن وضع قيمة شبه فعلية، يقتضي الأمر معرفة أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر و الحالات التي لها خصائص قريبة من الحالة المعروضة أمام القضاء و التي أصابها التلوث<sup>(1)</sup>. و يعتبر البعض أن هذه الطريقة تعتبر وسيلة ذات فائدة في إعطاء قيمة تجارية للعناصر البيئية التي لا تعتبر سلع بحسب الأصل، و فيه إمكانية للتعويض عن تلك الثروات و عدم إهدارها أو ضياعها. لكن بالمقابل تعرضت هذه الطريقة للنقد، من حيث أنها تتجاهل ما يمكن أن يترتب من آثار وخيمة على النظام الإيكولوجي نتيجة فقدان العنصر الطبيعي و تعرضه للانقراض<sup>(2)</sup>. أما طريقة التقدير الجزافي للضرر البيئي، فتقوم على أساس إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية، حيث يتم حسابها في ضوء معطيات علمية يتكفل بإعدادها متخصصين في المجال البيئي<sup>(3)</sup>. و هذه الطريقة يمكن وصفها بأنها نوع من نظام العقوبات مقابل التعدي على البيئة الطبيعية، و لكنها تعتمد على معلومات و إحصائيات و دراسات بيئية مسبقة و جاهزة، أفرغت في قوالب و جداول محددة يسترشد بها القاضي لتقدير التعويض المناسب، بحسب حجم الضرر الحاصل. و يشار إلى أنه وضعت الدوائر الأمريكية للسواحل و الصيد، جداول لتقدير العناصر البيئية كالنباتات و الحيوانات و كميات الرمل التي يتم الاعتداء عليها، و ذلك في تحديد مسبق من أجل تقدير التعويض في حالة المخالفة. و يعتبر بعض الفقه أن هذه الطريقة تحقق مزايا هامة،

#### 1- أنظر كل من:

- Philippe GAUTIER, op-cit., pp. 466-467.
- Aziz SAHEB-ETTABA, « La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses », in : Revue Juridique Thémis, N°= 32, Canada, 1998, pp. 529 et s.

#### 2- أنظر كل من:

- Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., p. 69.
- Emmanuel FONTAINE, op-cit., pp. 87-90.
- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 251-253.
- « Dans l'affaire de l'Amoco-Cadiz le dommage écologique n'est pas pris en compte par la cour, du fait de la complexité des évaluations monétaires du dommage. D'autre part on a vu que l'appréciation faite par juge était de considérer les dommages écologiques comme « res nullius » et à ce titre aucune personne ne pouvait pas demander une réparation. Cela se traduit par la non reconnaissance par la Cour de Chicago des droits des communes à demander une indemnisation pour atteinte au domaine public. Or, avec la loi du premier août 2008 qui reconnaît aux collectivités publiques la capacité de demander des réparations à titre du dommage écologique. Il est possible de croire que ce refus d'indemniser les dommages écologiques disparaîtra. Nonobstant, dans l'affaire de l'Erika l'indemnisation à titre des dommages écologiques accordée au département du Morbihan est de 1'015.066, 60 euros », Diego NUNEZ, op-cit., p. 92.

3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 39.

4- أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 38-40.

5- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 42.

من بينها أنه لا يتم تجاوز أي ضرر بيئي إلا و يتم التعويض عنه، طالما أن كل عنصر بيئي قد وضع له تقدير مسبق في حالة التلوث أو تعرضه للأضرار، بالإضافة إلى أن هذا التقدير دائماً يدين المتسبب في التلوث، إذ أن عدم الإدانة كأنه يعتبر تلك المخالفة عمل مشروع. بيد أن هذه النظرية كسابقتها لم تسلم من النقد، حيث أنه باستثناء الحالات التي يتلف فيها العنصر الطبيعي بصورة تامة و نهائية، فإنه يكون من الصعب معرفة الحالة التي كان عليها ذلك العنصر قبل حدوث الضرر، علاوة على أن هذه الطريقة، في حالات الأضرار الجزئية، لا تقيم وزناً لإمكانية أن تقوم الطبيعة بتجديد نفسها، فضلاً على أنها قد لا تكفل تجديد و تأهيل العنصر الطبيعي المتضرر، إذ أنه لا يمكن الجزم هل فعلاً ستوظف الدولة المتضررة من عواقب التلوث، مبلغ التعويض في معالجة الضرر اللاحق بالبيئة أو تصرفه في غير ذلك من الأمور<sup>(1)</sup>.

#### ب- تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من ضرر التلوث:

عادة عندما تتعرض سفينة ناقلة لشحنة من المحروقات لحادث بحري، تكون الدولة الساحلية المعنية مجبرة على أن تتخذ الإجراءات الضرورية لتفادي تسرب تلك البضاعة من صهاريجها، و ذلك بقيام سلطاتها البحرية بالإصلاح الفوري للأعطاب التي تعرضت لها السفينة، كسد الشقوق التي مست هيكلها أو قطرها إلى أقرب مرفأ لإصلاحها. أما في حالة تسرب المحروقات من السفينة المعطوبة، فإن الوضع يتطلب الاضطلاع بتدابير أخرى لاحتواء المياه الملوثة و تجنب وصولها إلى الشواطئ، و ذلك بوضع الحواجز العائمة على سبيل المثال حول السفينة ذاتها، و على طول الساحل و الأماكن المهددة بخطر التلوث<sup>(2)</sup>. و لقد عرفت المادة 1/ فقرة 7 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، الإجراءات الوقائية « **Les mesures de sauvegardes** » على أنها: « **كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه** ». نستخلص من هذا التعريف أنه لتدخل الإجراءات الوقائية ضمن نطاق أضرار التلوث المغطاة بالتعويض طبقاً للاتفاقية، لا بد أن تتوافر فيها ثلاثة شروط أساسية هي: أن تكون الإجراءات الوقائية المتخذة معقولة؛ أن تتخذ الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث؛ أن تتخذ الإجراءات الوقائية بهدف منع أو الحد من التلوث<sup>(1)</sup>.

#### 1- يجب أن تكون الإجراءات الوقائية معقولة:

تتسرت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لتغطيتها الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه، أن تتصف تلك الإجراءات بالمعقولة<sup>(2)</sup>، غير أنها لم تنص لنا صراحة عن ماذا تقصد بالمعقولة<sup>(3)</sup>، مما يضيف حول هذه المسألة نوعاً من الغموض و الإبهام<sup>(4)</sup>. فإذا كانت قاعدة التعويض عن تكاليف إجراءات مكافحة لا تثير صعوبة كبيرة في تحديدها، إذ تمثل هذه التكاليف إحدى العناصر الأكثر وضوحاً في فاتورة معظم حوادث التلوث البحري، إلا أنه تظل بعض

1- أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 41-47.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 376.

- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 129-130.

- معوض عبد التواب، مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 411-425.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 510.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 24-27.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 60.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 513.

المشاكل حاضرة بالنسبة لكيفية تقدير هذه التكاليف، لكون مصاريف مكافحة التلوث تختلف من كل حادث بحري إلى آخر، حسب كمية المحروقات المتسربة إلى مياه البحر و الظروف المناخية الموجودة آنذاك<sup>(1)</sup>. كما تختلف تكاليف التدابير الوقائية، حسب نظرة كل دولة للطريقة التي يجب بها مكافحة التلوث، و مدى حساسية المجتمع المدني إزاء المشاكل البيئية. فكلما كان وعي السلطات و المجتمع بقضايا البيئة مرتفعاً، إلا و كانت درجة النظافة المراد الحصول عليها تتطلب وسائل و إمكانيات أكثر<sup>(2)</sup>. كما أن القيام بهذه الإجراءات، يختلف من دولة إلى أخرى، حسب الإمكانيات المادية و البشرية لكل دولة على حدة، إذ أن الدول المتقدمة لديها من الوسائل المتطورة للقيام بتدابير وقائية باهظة التكاليف بعكس الدول النامية ذات الإمكانيات المحدودة في هذا المجال<sup>(3)</sup>. و بالرغم من ذلك يرى بعض الفقه أن الإجراءات الوقائية، ينبغي أن تكون معقولة من وجهة نظر موضوعية في ضوء المعلومات المتيسرة في الوقت الذي تتخذ فيه، كما يجب أن تتناسب مع حجم التهديد بالتلوث الموجود آنذاك. زيادة على هذه المتطلبات، ينبغي أن تتعلق هذه الإجراءات بالوسائل المستخدمة و بالظروف التي وظفت فيها أكثر من تعلّقها بالنتيجة المتحصّل عليها. فلا شك أن تعليق مسألة معقولية الإجراء على مجرد النتيجة المتحصّل عليها بواسطة المنقذ تعتبر ظالمة، فالتيارات و الرياح و مد البحر وجزره هي فقط التي تقرر هذه النتيجة، كما أن وقوع الكارثة فجأة و على غير سابق ميعاد، يتطلب سرعة التدخل و التصرف في الاضطلاع بالقرارات و التدابير اللازمة، حيث أن كل دقيقة، بل و كل ثانية لها ثمنها و آثارها الخطيرة على البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها، و بالتالي فإن الإجراء الذي ظهر في النهاية مفيداً يشهد بأنه كان معقولاً، مما يجعله قابلاً للتعويض. و العكس غير صحيح، فإن الإجراء الذي يعتقد المنقذ فائدته و الذي لم يؤدي في نهاية المطاف إلى أي نتيجة مفيدة يجب أن يعرض عنه أيضاً<sup>(1)</sup>. و في جميع الأحوال فإن تقدير مدى معقولية الإجراءات المتخذة يخضع لرقابة قاضي الموضوع<sup>(2)</sup>.

## 2- يجب أن تتخذ الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث:

تكتسي مسألة التحديد الدقيق للزمن الذي تتخذ فيه الإجراءات الوقائية أهمية بالغة، لكونها المعيار الذي يستند إليه القاضي، عند بحثه عن الإجراءات الوقائية التي تدخل ضمن مفهوم الاتفاقية لضرر التلوث و تلك التي تخرج منه. و كما ذكرنا سابقاً، فإن هذه الاتفاقية تسري فقط على الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع حادث التلوث<sup>(3)</sup>، في حين أن التدابير المتخذة عند وجود فقط تهديداً بوقوع الحادث، فهي ليست مندرجة ضمن تكاليف الإجراءات الوقائية المغطاة بالتعويض طبقاً لأحكامها<sup>(4)</sup>. و إذا كان وقوع حادث التلوث بمثابة الحد الفاصل بين الإجراءات الوقائية المتخذة في حالة وجود فقط تهديد بالتلوث، و تلك المتخذة في حالة الوقوع الفعلي للتلوث، إلا أن هذا الأساس ليس مطلقاً، إذ أنه لا يكفي وقوع الحادث في بعض الأحوال، للقول بأن كافة الإجراءات المتخذة بعد وقوعه تندرج ضمن الإجراءات الوقائية المغطاة بالتعويض في ظل الاتفاقية أو العكس، بل يجب أن تتوافر هناك علاقة سببية تربط بين تكاليف الإجراءات المتخذة و حادث التلوث الذي وقع<sup>(5)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 38.

2- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 378.

3- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 133-134.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 109-110.

5- أنظر كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 514.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 26.

6- محمد بهجت عبد الله أمين فايد، مرجع سابق، ص 329.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 25-31.

8- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 92-97.

### 3- يجب أن تتخذ الإجراءات الوقائية بهدف منع أو الحد من التلوث:

قضت المادة 1/ فقرة 7 من الاتفاقية، بصريح العبارة، بأن الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع الحادث، يجب أن تهدف فقط إلى منع التلوث أو الحد منه، وليس إلى تحقيق غاية أخرى<sup>(1)</sup>. فمثل هذا الهدف في الواقع له أهمية كبيرة في حوادث التلوث البحري بصفة عامة و التلوث بالمحروقات بصفة خاصة، حيث أنه يميز بين الإجراءات الوقائية من جهة و تدابير الإنقاذ أو عمليات المساعدة البحرية من جهة أخرى، إذ أن وقوع الحادث يمكن أن يتسبب في الخلط بين المفاهيم المتصلة بهاذين المصطلحين<sup>(2)</sup>، في الوقت الذي ينبغي التمييز بينهما لاختلاف أساس التعويض عن كل منهما<sup>(3)</sup>. و يلاحظ أن هذه المسألة طرحت في حادث ناقله النفط اليونانية « **PATMOS** » سنة 1985، حيث وجهت لإدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، طلبات للتعويض عن النفقات المبدولة في عمليات الإنقاذ المقدمة لهذه السفينة<sup>(4)</sup>، إلا أن اللجنة التنفيذية للصندوق رفضت تلك الطلبات، تأسيساً على أن هذه التكاليف يمكن التعويض عنها، فقط إذا كان الهدف الأساسي من وراء بذلها هو منع ضرر التلوث أو الحد منه، أما إذا كانت الغاية منها تحقيق هدف آخر خلاف منع ضرر التلوث أو الحد منه، مثل إنقاذ هيكل السفينة أو البضائع التي تنقلها، فإن هذه العمليات لا تندرج ضمن تعريف الاتفاقية للإجراءات الوقائية، وبالتالي لا تعويض عنها<sup>(5)</sup>. و يذكر أن القرار الصادر عن اللجنة التنفيذية للصندوق في هذه الواقعة، سايرته محكمة « **Messine** » الإيطالية، بإصدارها حكماً يقضي بعدم قابلية التعويض عن تلك التكاليف<sup>(1)</sup>.

إلى جانب الاشتراطات السابقة، ينبغي التمييز بين عمليات المساعدة التي تهدف فقط إلى إنقاذ هيكل السفينة و البضائع التي تنقلها، و بين التدابير المتخذة لتحقيق "هدف مزدوج **Double objectif**"، أي منع التلوث و الحد منه، و إنقاذ السفينة و الشحنة في نفس الوقت، حيث قررت إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، في بعض حوادث التلوث، مثل حادث السفينة الصهرجية الإيطالية « **AGIP ABRUZZO** »، التي تصادمت مع سفينة أخرى على مقربة من ميناء « **Livourne** » بتاريخ 10 أبريل سنة 1991<sup>(2)</sup>، أنه إذا كانت الغاية من الإجراء المتخذ مزدوجة بين هدف تقديم خدمة المساعدة البحرية و كذلك منع التلوث أو الحد منه، فإنه في هذه الحالة تندرج هذه التدابير ضمن أضرار التلوث القابلة للتعويض طبقاً للاتفاقية<sup>(3)</sup>، و بالتالي يستحق مقدم المساعدة مكافئة الإنقاذ بالإضافة إلى تعويضه عن الإجراءات الوقائية المتخذة لمنع التلوث أو الحد منه<sup>(4)</sup>.

### ج- الأضرار الناجمة بسبب الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من ضرر التلوث:

قد تتسبب الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع حادث التلوث، في وقوع أضرار لا تقل أهمية عن تلك التي قد يسببها تسرب المحروقات ذاتها من السفينة<sup>(5)</sup>، مما دفع بواضعي الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 62.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 98.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 515.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », op-cit., pp. 20-24.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 32-37.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1989 », Londres, 1990, pp. 20-24.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 1991 », op-cit., pp. 57-62.

8- FIPOL : « Rapport annuel de 1992 », op-cit., pp. 57-61.

9- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 515.

10- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 125.

المدينة لسنة 1969، إلى إدراج ضمن نطاق أضرار التلوث القابلة للتعويض طبقاً لأحكامها، تكاليف الإجراءات الوقائية<sup>(1)</sup>، و كل خسارة أو ضرر ينجم نتيجة هذه التدابير المتخذة<sup>(2)</sup>. فيمكن أن تؤدي عمليات تنظيف و تطهير المناطق المصابة بالتلوث إلى إلحاق أضرار بالأموال و الممتلكات، مثل ذلك شق مسالك في الغابات و أراض مزروعة قصد بلوغ المناطق الملوثة، كما قد تتسبب هذه العمليات في حدوث إصابات جسدية أو حالات وفيات، تصيب الأشخاص القريبين من مصدر التلوث نتيجة لاستعمال المطهرات الكيماوية السامة<sup>(3)</sup>. كما أن الشخص الذي يتكبد مثل هذه الخسارة أو الضرر، ليس ملزماً عند تقديمه طلب التعويض أن يثبت أنها نجمت بسبب حادث التلوث، حيث يكفي فقط إقامة رابطة سببية بين ما لحقه من ضرر و بين الإجراءات الوقائية المتخذة عقب وقوع الحادث<sup>(4)</sup>. و مما يلاحظ أنه في حادث ناقله النفط اليونانية « AEGEAN SEA »، الذي وقع قبالة سواحل « La Corogne » الإسبانية بتاريخ 3 ديسمبر سنة 1992، تعرضت إحدى ورشات تصليح السيارات التي تزاول نشاطها بالقرب من المنطقة المتضررة من تبعات التلوث، لفوات كسب نتيجة غلقها من طرف السلطات بهدف تيسير القيام بعمليات التطهير و التدابير الوقائية عقب وقوع الحادث<sup>(5)</sup>.

### ثانياً - شروط قابلية أضرار التلوث للتعويض في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969:

تشتط الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لقابلية تغطيتها لأضرار التلوث، أن تقع هذه الأخيرة خارج السفينة الناقلة للمحروقات من جهة، و أن يصاب الشيء المتضرر بعدوى المحروقات من جهة أخرى.

#### أ - يجب أن تقع أضرار التلوث خارج السفينة الناقلة للمحروقات:

جاء في مستهل المادة 1/ فقرة 6 من هذه الاتفاقية، أن ضرر التلوث يعني: "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات...". هذا الشرط يقضي باستبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يدل على أن الحق في التعويض في ضوء أحكام الاتفاقية، ينحصر في الضحايا الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة<sup>(2)</sup>، حيث أنه إذا كنا مثلاً بصدد سفينة مختلطة (Un navire mixte) تنقل المحروقات و بضائع أخرى في ذات الرحلة البحرية، و وقع ضرر ناشئ عن تسرب تلك المحروقات إلى البضاعة التي تحملها، فلا يترتب على ذلك تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، و إنما قد تطبق أحكام عقد النقل البحري للبضائع<sup>(3)</sup>. و على نقيض ذلك، إذا تسربت المحروقات على سبيل المثال من ناقلة نفط، و هي في وضعية تزويد سفينة صيد بالوقود، فإن الضرر الذي يلحق ببضاعة السمك الموجودة على هذه الأخيرة، يندرج ضمن نطاق الأضرار القابلة للتعويض طبقاً للاتفاقية بحكم أنه وقع خارج تلك الناقلة. و لقد سبق لإدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، أن واجهت ما يماثل هذا الوضع، و ذلك في حادث السفينة الصهرجية اليابانية

1- Liamine CHEBLI, op-cit., pp. 120-124.

2- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 328-329.

3- محمد البراز، مرجع سابق، ص 376.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 125.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », op-cit., pp. 57-65.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1991 », op-cit., pp. 42-43.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 65.

8- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 498.

« TSUBAME MARU N° 58 » بتاريخ 18 ماي سنة 1989، ناهيك عن حادث السفينة الصهرجية اليابانية « DAINICHI MARU N° 5 » بتاريخ 22 أكتوبر سنة 1989<sup>(1)</sup>.

ب- يجب أن يصاب الشيء المتضرر بعدوى المحروقات:

باستراط المادة 1/6 من الاتفاقية، أن يقع الضرر بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة، يتضح لنا بصورة جلية أنها تعوض فقط عن الأضرار الناجمة عن إصابة الشيء المتضرر بعدوى المحروقات « Une contamination par les hydrocarbures »<sup>(2)</sup>، في حين أن الأضرار المترتبة مثلاً عن الحريق أو الانفجار الذي تتعرض له المحروقات المنقولة على السفينة، فلا تندرج ضمن الأضرار القابلة للتعويض طبقاً للاتفاقية<sup>(3)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه عند تعديل أحكام الاتفاقية الراهنة بموجب البروتوكول المبرم سنة 1984، تم إدراج ضرر التلوث المترتب بسبب الحريق أو الانفجار ضمن أضرار التلوث القابلة للتعويض طبقاً لقواعده، غير أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ، و بالتالي فإن آثاره منعدمة<sup>(4)</sup>.

ثالثاً- النطاق الجغرافي لضرر التلوث بالمحروقات في ظل الاتفاقية يتحدد في البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة:

طبقاً للمادة الثانية من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، فإن هذه الأخيرة: "تطبق فقط على أضرار التلوث الواقعة على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة و أيضاً على الإجراءات الوقائية المتخذة لتفادي أو تقليل مثل هذه الأضرار". فأول ملاحظة يمكن إبدائها من القراءة الأولى لهذا النص، أن الاتفاقية الراهنة تتحدث عن أضرار التلوث، و ليس عن الأفعال المولدة لهذه الأضرار<sup>(1)</sup>. بعبارة أخرى فإن معيار تحديد مدى سريان قواعد الاتفاقية يتمثل في مكان وقوع الضرر فقط<sup>(2)</sup>، بغض النظر عن مكان نشأة الحادث المسبب للضرر<sup>(3)</sup>، حيث أنه غالباً ما يحدث تسرب للمحروقات في البحر العالي، بينما يقع الضرر المترتب عنه على مستوى المياه الإقليمية أو على إقليم دولة ما<sup>(4)</sup>. كما نستنتج من حصر الاتفاقية لنطاقها الجغرافي في أضرار التلوث الواقعة فقط على البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، أن الأضرار التي تقع على البحر الإقليمي لدولة غير متعاقدة غير مغطاة بالتعويض طبقاً لأحكامها، حتى و إن كانت السفينة مصدر التلوث رافعة لعلم دولة متعاقدة. و على نقيض ذلك فإن أضرار التلوث الواقعة على البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، تغطيها الاتفاقية حتى و إن كانت السفينة المتسببة في تلك الأضرار رافعة لعلم دولة غير متعاقدة، مما يفيد بأن العلم الذي ترفعه السفينة ليس محلاً للاعتبار عند تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية، حيث يكفي لإعمال قواعدها أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لأي دولة من الدول المتعاقدة<sup>(5)</sup>.

زيادة عن ذلك فإن هذه الاتفاقية تكتفي بالنص على وقوع ضرر التلوث على إقليم دولة من الدول المتعاقدة، دون أن تشترط أن يكون المتضررين ينتمون لتلك الدولة، الأمر الذي يدل على أن قواعدها

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1991 », op-cit., pp. 42-43.

2- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 266.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 66-68.

4- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 571.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 156.

6- أحمد المهدي، مرجع سابق، ص 174-175.

7- محمد بهجت عبد الله أمين فايد، مرجع سابق، ص 329.

8- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 375.

9- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 257.

تتطبق على كافة ضحايا التلوث المقيمين على إقليم هذه الدولة، بمن فيهم رعايا دولة غير متعاقدة، حيث أن جنسية المتضررين ليست محلاً للأهمية في ضوء الاتفاقية الراهنة، فمفهومها للضرر هو مفهوم إقليمي وليس شخصي<sup>(1)</sup>. و يذكر أن المشكلة التي صادفت الدول عند تطبيق الاتفاقية آنذاك، هو عدم وجود حد موحد للبحر الإقليمي، حيث يفترض أن الدولة (أ) و الدولة (ب) تجمعهما سواحل واحدة، و أن الدولة (أ) تضع حداً لبحرها الإقليمي قدره 50 ميلاً، بينما تحدد الدولة (ب) بحرها الإقليمي بمسافة 12 ميلاً بحرياً، فإذا وقع حادث تلوث في البحر العالي، و تمددت أضراره إلى مسافة 40 ميلاً مثلاً من سواحل الدولتين، فإن المتضررين في الدولة (أ)، على سبيل المثال الصيادون في المنطقة، سيكون لهم الحق في المطالبة بالتعويض لأن المنطقة التي يصطادون فيها و التي أصابها التلوث تقع داخل البحر الإقليمي لدولتهم المتعاقدة، في حين الصيادين التابعين للدولة (ب) لا يمكنهم الحصول على أي تعويض بسبب أن المنطقة الملوثة و التي كانت محلاً لصيدهم تقع من وجهة نظر قانونهم الوطني خارج حدود البحر الإقليمي<sup>(2)</sup>. و لقد تمت معالجة هذه المسألة بإبرام الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982<sup>(3)</sup>، حيث قضت في المادة الثالثة منها، بأن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً<sup>(4)</sup>. بقي أن النقطة التي لم تفصح عنها بشكل صريح المادة الثانية من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، هي المنطقة البحرية التي يجب أن تتخذ فيها الإجراءات الوقائية الرامية إلى منع التلوث أو الحد منه، لكي تتدرج ضمن مفهومها للأضرار المغطاة بالتعويض، أي ما مدى تعويض الاتفاقية عن التدابير الوقائية المتخذة فيما وراء حدود البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة؟<sup>(1)</sup>

يرى جانب من الفقه أن الذي يهم من الناحية الإقليمية طبقاً للاتفاقية، هو مكان وقوع الأضرار، أي على مستوى البحر الإقليمي. فمن وجهة نظره إذن أن أضرار التلوث في حد ذاتها و الإجراءات الوقائية، يجب أن تقع أو تتخذ داخل حدود البحر الإقليمي. و على عكس هذا الرأي، ذهب رأي آخر إلى أنه إذا كان ضرر التلوث قد وقع داخل المياه الإقليمية، فإن الإجراءات الوقائية ليست بحاجة لأن تكون مقيدة بالمياه الإقليمية أو حتى بالمنطقة المتاخمة لها. و في رأينا، أن الإجابة على التساؤل المطروح أعلاه يمكن أن تستنتج بالرجوع إلى تعريف كل من ضرر التلوث و الإجراءات الوقائية. فقد نصت الاتفاقية على أن ضرر التلوث يعني: "أي خسارة أو أي ضرر يحدث خارج السفينة الناقلة للمحروقات، بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء...". و طبقاً لهذا النص فإن الاتفاقية لا تبالي بمكان وقوع الفعل المنشئ للضرر، أي الواقعة المادية المسببة في التلوث، حيث يمكن أن يقع ذلك في البحر العالي، و هذا هو الحال في أغلب الأحوال، و ذلك في الوقت الذي تشترط فيه لانتباهاها وقوع الضرر في حد ذاته داخل حدود البحر الإقليمي لدولة متعاقدة. فلما كان ذلك و كانت الإجراءات الوقائية، وفقاً للاتفاقية، تعني: "كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه"، فيظهر أمراً منطقياً تماماً إطلاق المكان الذي

1- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 375-376.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 160.

3- صادقت الجمهورية الجزائرية على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، المؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06، الصادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.

4- أنظر كل من:

- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 169.

- Catherine ROCHE, L'essentiel du droit de l'environnement, 3<sup>ème</sup> édition, Lextenso, Paris, 2009, pp. 113-114.

- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 55.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 499-502.



تتخذ فيه الإجراءات الوقائية، و عدم تطلب الاتفاقية أن تتخذ في البحر الإقليمي، بل تركت إمكانية ذلك أيضا في البحر العالي، حيث يحدث التسرب أو الإلقاء للمحروقات، و ذلك لمنع أو للحد من وصول ضرر التلوث إلى المياه الإقليمية<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### الاختلاف في تفسير تعريف ضرر التلوث من طرف المحاكم الوطنية دفع المجتمع الدولي إلى توضيح معالمه في إطار بروتوكول سنة 1992

في الواقع إن حوادث التلوث التي وقعت بعد سنوات من نفاذ الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، خاصة حادث ناقلة النفط السوفييتية « **ANTONIO GRAMSCI** » سنة 1979، لم تمر مرور الكرام دون أن ترفع النقاب عن نقاط القصور التي كانت تشوب مختلف أحكام هذه الاتفاقية، و من بين هذه النقاط نجد تعريفها لضرر التلوث<sup>(2)</sup>، الذي كان يتسم بالعمومية و الغموض<sup>(3)</sup>، الأمر الذي ترتب عنه تضارب في التفسيرات الفقهية و القضائية، مما فرض على المجتمع الدولي الأخذ بزماء المبادرة، لتعديل ذلك التعريف و توضيح معالمه قدر الإمكان، لتجنب الوقوع في كل تلك الاختلافات<sup>(4)</sup>. و قد كان من المتفق عليه أثناء مؤتمر "لندن" لسنة 1992، أن أي تعريف جديد لضرر التلوث يجب ألا يغير من جوهر تعريف الاتفاقية له، بل فقط يقدم تحديدا واضحا لنطاقه العام بما يضمن تفسيراً موحداً في الدول المتعاقدة. و بالفعل فقد ظهر بروتوكول سنة 1992 المعدل لهذه الاتفاقية، و قد حمل بين نصوصه تعريفاً جديداً لضرر التلوث<sup>(1)</sup>، حيث قضت المادة 2/ فقرة 3 منه بأن ضرر التلوث يعني: "الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، بشرط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة، خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، محدوداً بتكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلاً أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه".

يتضح بصورة جلية عند الإمعان في هذا التعريف، أن الجزء الأول منه جاء مطابقاً تماماً للتعريف المقرر في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، الأمر الذي يدل على أن الأضرار المؤكدة و المباشرة، التي تصيب الإنسان مثل الوفيات و الأضرار الجسدية المترتبة عن حادث التلوث، فضلاً عن الأضرار المادية الواقعة على الأموال أو على الممتلكات و تكاليف تطهيرها أو تبديلها، كافة هذه النفقات تندرج ضمن مفهوم ضرر التلوث وفقاً لبروتوكول سنة 1992<sup>(2)</sup>، و هي قابلة للتعويض طبقاً لأحكامه<sup>(3)</sup>. كما نلاحظ تتطابق الشروط التي تتطلبها الاتفاقية الأصلية للتعويض عن ضرر التلوث، مع تلك التي يتطلبها البروتوكول في هذا الشأن<sup>(4)</sup>. و مع ذلك فإن الجزء الثاني من التعريف الجديد يتقدم

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 162-164.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 59-66.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 496-497.

4- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 270.

5- محمد السيد الفقي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 211.

6- IPIECA/ITOPF : « Indemnisation des pollutions par les hydrocarbures », Guide des Conventions internationales en matière de responsabilité civile et d'indemnisation des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, Dossier de présentation conjoint IPIECA/ITOPF, Royaume-Uni, Février 2007, pp. 10 et s.

7- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 374-376.

8- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., p. 14.

بمفهوم ضرر التلوث خطوة إلى الأمام مقارنة بالنص الوارد في الاتفاقية، حيث أنه أزال الغموض الذي أحاط بنص هذه الأخيرة حول قابلية بعض أنواع الأضرار الأخرى للتعويض، إذ نخص في هذا الصدد بالذكر الأضرار اللاحقة بالعناصر الطبيعية للبيئة البحرية، ناهيك عن فوات الكسب الناجم عن هذه الأضرار<sup>(1)</sup>. فقد بيننا فيما تقدم من أطوار هذا العنصر، أنه من أبرز الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، و التي تثير مشاكل من حيث قابليتها للتعويض طبقا لأحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، نجد الخسائر الاقتصادية الخالصة (فوات الكسب الناجم عن إتلاف البيئة البحرية) و الأضرار البيئية المحضة. و عليه سنخوض في الأجوبة التي حملها في مضمونه هذا التعريف الجديد فيما يتعلق بهذه الأضرار، كل ضرر على حدة، ثم نتطرق إلى النطاق الجغرافي لضرر التلوث، الذي تمدد في ظل البروتوكول إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة.

#### أولا- فيما يتعلق بالخسائر الاقتصادية الخالصة الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات:

إذا كانت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لم تتضمن النص صراحة على ما إذا كان فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة يندرج ضمن مفهومها للأضرار القابلة للتعويض، مما أدى لاختلاف الاجتهادات القضائية الوطنية حول هذه المسألة و تباين في تطبيق أحكام الاتفاقية، فإن التعريف الجديد الذي صاغه بروتوكول سنة 1992 لضرر التلوث، جاء ليؤكد بصريح العبارة أن الخسائر الاقتصادية الخالصة تدخل ضمن أضرار التلوث البحري القابلة للتعويض طبقا لقواعده<sup>(2)</sup>، بغض النظر عما تنص عليه القوانين الوطنية للدول المتعاقدة في البروتوكول<sup>(1)</sup>. و نتيجة لذلك، فإن أصحاب المطامع و الفنادق و المتاجر الساحلية و الصيادين، الذين يتكبدون خسارة بسبب تلوث السواحل، يتمتعون بالحق في المطالبة بالتعويض عن فوات الكسب الذي لحق بهم من جراء الحادث، حتى في الحالة التي يكون فيها النظام القانوني لدولهم يشترط من أجل التعويض عن فوات الكسب، أن يرتبط بضرر واقع على الملكية أو الحياة<sup>(2)</sup>.

#### ثانيا - فيما يتعلق بالأضرار البيئية المحضة الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات:

مما نستخلصه من الجزء الثاني من التعريف الجديد لضرر التلوث، عندما أكد بأن التعويض عن أضرار البيئة، يشترط أن يكون محدودا بتكلفة الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه<sup>(3)</sup>، أن الأضرار البيئية المحضة اللاحقة بالعناصر الطبيعية للبيئة البحرية، مثل الأسماك و الحيوانات و النباتات البحرية، غير مغطاة بالتعويض طبقا لبروتوكول سنة 1992<sup>(4)</sup>، بسبب

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 134.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 379-380.

« Lors du naufrage du pétrolier Erika, en 1999, le site d'élevage de coques a été pollué. L'entreprise a dû fermer ses portes temporairement. Même s'ils sont dédommagés, très souvent tardivement, les pêcheurs et éleveurs marins vivent dans la crainte permanente d'une nouvelle marée noire. Outre la contamination des produits de la pêche, qui affecte considérablement cette industrie, et des produits de l'élevage piscicole (notamment les élevages de saumons et les parcs à huîtres), produits qui deviennent impropres à la consommation, le déficit d'image pour les sites touristiques (marinas, stations balnéaires), le manque à gagner, le coût élevé du nettoyage, les expertises et les frais et honoraires légaux sont les conséquences économiques les plus évidentes », Rémi MOREAU, op-cit., p. 114.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., pp. 57-65.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 140.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 12.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 381-382.

أن الموارد الطبيعية لا يمكن تقييمها ماديا و يستحيل تقديم قيمة تجارية حقيقية للبيئة البحرية<sup>(1)</sup>، إذ حصر البروتوكول التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن حوادث التلوث، في تكلفة الإجراءات المعقولة التي يتخذها الشخص فعلا أو يعتزم الاضطلاع بها من أجل إعادة الوضع إلى حاله قبل وقوع ضرر التلوث **« Le coût des mesures de remise en état raisonnables »**<sup>(2)</sup>، أي تغطية ما يتم بذله من مصاريف و نفقات في عمليات تطهير و إعادة إحياء المناطق المتضررة من تبعات حادث التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>، و بالتالي لا تقبل طلبات التعويض عن الأضرار البيئية الموجهة إلى إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، إذا كانت مبنية على أساس تحديد مجرد لمقدار الضرر محسوبا وفقا لأساليب نظرية<sup>(4)</sup>، ذلك أن الصندوق يقبل فقط النظر في طلبات التعويض عن الخسائر الاقتصادية القابلة للتقدير المادي<sup>(5)</sup>.

### ثالثا- النطاق الجغرافي لضرر التلوث بالمحروقات في إطار البروتوكول تمدد ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المتعاقدة:

مثلا عدل بروتوكول سنة 1992 عدة أحكام من الاتفاقية الراهنة، فإن ذلك التعديل مسّ أيضا النطاق الجغرافي لأضرار التلوث القابلة للتعويض وفقا لقواعده<sup>(1)</sup>، حيث قضت مادته الثالثة بأنه: "تطبق أحكام البروتوكول فقط على: 1- أضرار التلوث الواقعة: أ- على الإقليم، بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة؛ ب- و في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، الناشئة طبقا للقانون الدولي، أو، في حالة ما إذا كانت الدولة المتعاقدة لم تنشئ هذه المنطقة، في المنطقة الموجودة فيما وراء البحر الإقليمي لهذه الدولة و المتاخمة له، و المحددة بواسطة هذه الدولة طبقا للقانون الدولي و التي لا تمتد فيما وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي. 2- على الإجراءات الوقائية، أينما تتخذ، لتفادي أو لتقليل مثل هذه الأضرار". بمقتضى الفقرة الأولى

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 252.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 134-137.

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 89-94.

- Emilie CORNU THENARD, op-cit., pp. 28-37.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 507-509.

- Elisabeth TERZIC, op-cit., p. 6.

- Véronique JAWORSKI, « La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 17-25.

3- أنظر كل من:

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 271.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 252-253.

4- IPIECA/ITOPF : « Indemnisation des pollutions par les hydrocarbures », op-cit., p. 21.

5- « Une indemnisation est prévue au titre du coût des mesures de remise en état raisonnables visant à accélérer le processus naturel de rétablissement à la suite du dommage à l'environnement. Une participation aux coûts des études de suivi écologique est possible à condition que ces études se rapportent à un dommage qui relève de la définition de dommage par pollution énoncée dans les Conventions, y compris les études destinées à établir la nature et l'étendue du dommage à l'environnement causé par un déversement d'hydrocarbures et à déterminer si les mesures de remise en état sont nécessaires et réalisables. L'indemnisation n'est pas versée dans le cas de demandes pour dommages à l'environnement fondées sur des calculs abstraits effectués d'après des modèles théoriques. Elle n'est pas non plus versée pour dommages-intérêts à titre de sanction d'après le degré de tort de l'auteur du dommage », FIPOL : « Manuel des demandes d'indemnisation adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 », op-cit., p. 14.

6- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 375.

من هذه المادة، فإن النطاق الجغرافي لضرر التلوث في ضوء البروتوكول توسع بشكل كبير مقارنة بالاتفاقية<sup>(1)</sup>، حيث صار يضم، بالإضافة إلى الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، المنطقة الاقتصادية الخالصة « *La zone économique exclusive* »<sup>(2)</sup>، و هي تلك المنطقة التالية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية و ملاصقة له<sup>(3)</sup>، و التي لا تمتد إلى أكثر من 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي<sup>(4)</sup>. أما في حالة عدم إنشاء الدولة الساحلية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، فتسري أحكام البروتوكول على المنطقة الواقعة فيما وراء البحر الإقليمي لهذه الدولة و المتاخمة له، و التي لا يجوز أن تمتد في جميع الأحوال إلى أبعد من 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي<sup>(5)</sup>. كما أنه أصبح واضحا بما لا يدع مجالا للشك، من خلال الفقرة الثانية من هذه المادة، عدم تطلب أي شرط إقليمي فيما يتعلق بالمكان الذي تتخذ فيه الإجراءات الوقائية. و بالتالي فإن هذه الإجراءات يمكن للشخص الاضطلاع بها على مستوى البحر العالي، بهدف تفادي أو تقليل ضرر التلوث الذي يمكن أن يلحق بالإقليم أو بالبحر الإقليمي لدولة متعاقدة، أو طبقا للامتداد الجديد لمكان وقوع الضرر، أي في المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدولة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 يتميز بالوضوح و التوسع في نطاق الأضرار الخاضعة لقواعده مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها

مقارنة بالاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و البروتوكول المعدل لها، من الملاحظ أنه يتميز القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، بالوضوح و التوسع في نطاق الأضرار الخاضعة لقواعده، حيث يقر هذا التشريع بحق التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأموال و المصاريف المبذولة لتطهير المناطق المتعرضة للتلوث (أولا)، و كذلك الأمر بالنسبة لفوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث (ثانيا)، و الأضرار البيئية المحضة المترتبة عن هذه الكوارث (ثالثا).

#### أولا- قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يقر بحق التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأموال و المصاريف المبذولة لتطهير المناطق المتعرضة للتلوث:

إذا كان هذا هو الوضع على المستوى الدولي، فيهمنا إلقاء نظرة على تعريف ضرر التلوث في ضوء القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990. فمن سمات هذا القانون أنه قام باعتماد تعريف واسع

1- نوري رشيد نوري الشافعي، البيئة و تلوث الأنهار الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 186-187.  
2- أنظر كل من:

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 271.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 237.

- André BRAEN, « La responsabilité en matière maritime », in : Revue du Barreau, Tome 62, Canada, Automne 2002, pp. 422-428.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 12.

3- المادة 55 من الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982.

4- المادة 57 من نفس الاتفاقية.

5- Catherine ROCHE, L'essentiel du droit de l'environnement, op-cit., pp. 113-114.

6- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 170.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., p. 12.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 501-502.

لأضرار التلوث القابلة للتعويض وفقا لقواعده<sup>(1)</sup>، حيث يقر بحق التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأموال و الممتلكات، و المصاريف المبذولة لتطهير المناطق المتعرضة للتلوث، و كذلك تكاليف تنظيف المياه من البقع الزيتية، التي أنفقت في سبيل إزاحة خطر التهديد بحصول التلوث بالمحروقات و إجراءات منع حصوله، إذ يتعين على المسئول عن التلوث دفع هذه المصاريف و التكاليف إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أو إلى أي شخص آخر يكون قد تكبدها<sup>(2)</sup>.

### ثانيا - قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يقر بحق التعويض عن فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث:

يندرج الضرر الواقع على الأموال، و فوات الكسب الناشئ عن هذا الضرر، ضمن نطاق الأضرار القابلة للتعويض طبقا لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و هذا بلا شك أحد الأوجه المشتركة بين هذا التشريع و الاتفاقيات الدولية المبرمة لتنظيم مجال المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>. و جدير بالذكر أن نطاق الأضرار التي يسمح القانون الراهن بالتعويض عنها، يتسع ليشمل نوعا آخر من الأضرار لم يكن يخضع للتعويض قبل ذلك، و نعني به الخسارة الاقتصادية الخالصة التي لا ترتبط بضرر واقع على الأموال، أي فوات الكسب الناجم عن تلوث البيئة البحرية و الموارد الطبيعية (فوات الكسب البيئي). فطبقا للقواعد العامة في القانون الأمريكي، لا يقبل التعويض عن هذا النوع من الأضرار، باستثناء حالة واحدة فقط، تتمثل في حالة الصياد التاجر الذي يمكنه الحصول على تعويض عن فوات الكسب المترتب عن تلوث البيئة البحرية. أما قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، فقد أجاز صراحة التعويض عن فوات الكسب الناشئ عن تلوث الموارد الطبيعية، بصرف النظر عن ملكية هذه الموارد، حيث نص على أن قاعدة الارتباط المادي بالضرر الواقع على الملكية الملوثة، لا تنطبق على التعويض عن فوات الكسب الناشئ عن تلوث الموارد الطبيعية، و أشار على سبيل المثال لحالة الصياد التاجر، و إمكانية حصوله على تعويض عن فوات الكسب الناتج عن الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية من جراء حادث التلوث، بالرغم من أنه لا يملك أو لا يحوز هذه الموارد<sup>(1)</sup>.

للإشارة فإنه في غالبية دول الشريعة اللاتينية، أي دول القانون المدني، يجوز للمحكمة القضاء بالتعويض عن الأضرار التي تنشأ عن الاعتداء على حقوق الملكية أو أي حق متفرع عنها أو أي حق بشكل عام. و عليه، إذا لم تكن الخسائر الاقتصادية هي من نتائج حصول التعدي على الحق، فلا يستحق التعويض عنها. بل إن قوانين بعض دول القانون المدني، تشترط علاوة على ذلك، أن يكون الضرر نتيجة طبيعية و مباشرة له. و في الحقيقة حتى إن كانت قوانين دول الشريعة اللاتينية، لا تستلزم وجود أي رابطة مادية بين الخسارة الاقتصادية المتحققة و الملكية الخاصة بالمتضرر، و تكفي بأن يكون الفعل الضار هو السبب المباشر للخسارة الاقتصادية، فإن المحاكم في تلك الدول، مع ذلك، تتشدد إلى أبعد الحدود عند قيامها باستنباط وجود الصلة المباشرة بين الخسارة الاقتصادية باعتبارها الضرر الحاصل و بين الفعل الضار<sup>(2)</sup>.

المعيار السائد في القوانين الأنجلوسكسونية، هو فرض التعويض عن الأضرار المتوقعة « **Forseable damages** »، و لا يجوز من ثم التعويض - بصفة عامة - عن الأضرار غير

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 142-143.

2- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 78.

3- IPIECA/ITOPF : « Indemnisation des pollutions par les hydrocarbures », op-cit., pp. 11 et s.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 145-146.

5- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 88.

المتوقعة. و لعل الحكمة في الأخذ بهذا المعيار تبدو و كما يؤكد بعض رجال القانون في دول الشريعة العامة « **Common Law** »، من أنه يتعين أن تكون للقانون خاصية التوقع « **Predictivity** »، حتى يكون الأشخاص على بينة من الحدود المتوقعة التي يمكن أن تثار فيها مسئوليتهم أثناء مباشرتهم لنشاطاتهم المختلفة. و رغم كون معيار الضرر المتوقع منطقياً، إلا أن تطبيقه حرفياً قد يفضي إلى عدم العدالة بالنسبة إلى الشخص المسئول في أحوال كثيرة، ذلك أنه قد يواجه هذا الشخص فيضان عارم من المطالبات التعويضية التي يكون بعضها غير وثيق الارتباط بالتلوث الحاصل رغم كونه متوقعا. و لذلك يقترح جانب من الفقه ضرورة إضافة معيار آخر بجانب كون الضرر متوقعا، و هو ضرورة أن يكون الفعل الضار هو السبب في وقوع الخسائر الاقتصادية الخالصة « **Proximate Cause** »، بمعنى أنه يجب على القاضي أن يأخذ في حسابه - عند البت في مبدأ التعويض و حدوده - كل الظروف المحيطة بما فيها درجة ارتباط الخسارة الاقتصادية الخالصة بالتلوث، و نوعية الأضرار المطلوب التعويض عنها و نطاقها الجغرافي... إلخ<sup>(1)</sup>.

بالرغم من أن فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة البحرية، قابل للتعويض عنه بمقتضى نصوص قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، إلا أنه يمكن مع ذلك أن تقع حوادث تلوث و يتم فيها رفض التعويض عن مثل هذا النوع من الأضرار، و هي حالة تمسك المتضررين بالشريعة العامة أو بقانون إحدى الولايات الأمريكية. فقانون التلوث الجديد، عندما لم يستبعد تطبيق هذه القوانين، لا يمس بقاعدة الارتباط بالضرر الواقع على الملكية، و لعل خير مثال على ذلك الحكم الصادر عن محكمة مقاطعة "ألاسكا" في دعوى ناقلة النفط « **Exxon-Valdez** »، القاضي بأن قاعدة الارتباط المادي بالضرر الواقع على الملكية، لها فعاليتها عندما يتأسس التعويض على قانون ولاية "ألاسكا"، و الذي ينص على مسؤولية غير محدودة للمسئول عن التلوث، إذ في مثل هذه الحالة، فقط فوات الكسب الذي يرتبط بضرر مادي يمكن أن يكون محلاً للتعويض<sup>(1)</sup>.

### ثالثاً - قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يقر بحق التعويض عن الأضرار البيئية المحضة الناجمة عن حوادث التلوث:

تختلف نظرة القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، فيما يتعلق بالأضرار البيئية المحضة، عن نظرة الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، حيث نجد هذا القانون قد نص بصريح العبارة على حق التعويض عن هذه الصورة من الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث بالمحروقات<sup>(2)</sup>، فهو يغطي كافة الأضرار اللاحقة بالموارد الطبيعية<sup>(3)</sup>، من ماء و تربة و هواء و حيوانات و نباتات... إلخ<sup>(4)</sup>.

1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 90.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 146-147.

3- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 71 et s.

4- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 91-95.

5- « *L'OPA indique clairement l'objet qu'il protège en précisant qu'est due la réparation de tout dommage causé aux ressources naturelles, soit à la terre, aux poissons, à la faune sauvage, à l'ensemble des formes de vie animale et végétale dans un écosystème donné, l'air, l'eau, les eaux souterraines, les provisions d'eau potable et autres ressources, y compris les ressources de la zone économique exclusive. Tout ce qui touche à l'environnement au sens physique et biologique semble être couvert. En dépit de la connotation économique traditionnellement associée au terme de ressource, la valeur commerciale ou non commerciale de ces éléments est immatérielle.*

*Par ailleurs, l'OPA adopte une vision très environnementale du préjudice écologique au sens où il ne considère pas les ressources naturelles comme des éléments isolés mais prend en compte leurs*

إدراكا من المشرع الأمريكي، بأن مسألة التعويض عن الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية، هي في حصيلتها مسألة تنفيذ، - و بعبارة أخرى هذا التعويض ليس له معنى إلا إذا كان هناك من يستطيع المطالبة به من جهة، و كان من الممكن تقدير قيمته في شكل نقدي من جهة أخرى-، فقد نص من ناحية أولى على تعيين ما أسماهم الأوصياء، إذ أن هؤلاء وحدهم هم المخولون قانونا حق رفع دعوى التعويض عن الأضرار اللاحقة بالموارد الطبيعية. هذا الحق مخول، طبقا لنص القانون، لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية، أي ولاية من الولايات، القبائل الهندية و حكومات الدول الأجنبية، و ذلك فيما يتعلق بالموارد الطبيعية التابعة أو المستخدمة، أو المحكومة بواسطة هذه الحكومات أو القبائل. و توكل إلى هؤلاء الأوصياء مأمورية تقدير الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية، و إنشاء أو إعداد و تنفيذ خطط لإحياء أو تبديل الموارد الطبيعية التي في وصايتهم. و من ناحية أخرى أجاب القانون عن مسألة تقدير الأضرار حينما نص على أن قياس الأضرار اللاحقة للموارد الطبيعية يشمل: (أ) تكلفة الإحياء، الاستبدال، أو الحصول على ما يساوي الموارد الطبيعية المتضررة؛ (ب) الانخفاض في قيمة هذه الموارد خلال فترة الإحياء؛ (ج) التكلفة المعقولة لتقدير هذه الأضرار. و هذه التكاليف التي يتضمنها قياس أضرار الموارد الطبيعية، تتحدد طبقا للخطط التي يعتمدها الأوصياء لهذه الموارد، و يمنع هذا القانون التعويض المزدوج على نفس الضرر للموارد الطبيعية و الناجم عن ذات الحادث. و سعيًا من المشرع الأمريكي وراء تقديم العون في تقدير الأضرار، نص القانون على أنه يجب على رئيس الولايات المتحدة الأمريكية، خلال مدة زمنية لا تزيد عن سنتين من تاريخ سن هذا القانون، أن يصدر لوائح لتقدير الأضرار اللاحقة بالموارد الطبيعية نتيجة لتسرب المحروقات. و متى صدرت هذه اللوائح، فإن أي تقدير للأضرار يجري تبعا لما تضمنته من قواعد، و يكتسب قوة قرينة لمصلحة الوصي على الموارد الطبيعية في أي دعوى إدارية أو قضائية ترفع طبقا لهذا القانون<sup>(1)</sup>.

يعارض البعض، حتى في الولايات المتحدة الأمريكية نفسها، فكرة التعويض عن الضرر البيئي في حد ذاته، إذ إن ذلك من شأنه التأثير بشدة على أصحاب المصالح الحقيقيين من المتضررين المباشرين، في الحصول على تعويض مناسب، لما يؤدي إليه من إنقاص لمقدار التعويضات عن مطالباتهم الأخرى، بسبب المشاركة مع أصحاب المطالبات العامة الذين يأملون في الحصول على تعويضات عن الضرر

*interactions et les services ou fonctions assurées par ces ressources dans l'écosystème auquel elles appartiennent. Cette notion comprend aussi bien les fonctions écologiques vis-à-vis d'autres ressources naturelles, comme la provision d'un habitat pour la nidification des oiseaux par exemple, que les services rendus à l'homme ou plus précisément au public, tel que la provision d'eau potable ou d'activités récréatives comme la baignade.*

*Enfin, l'OPA considère également comme faisant partie du préjudice la perte de valeur de ces ressources entre le moment où elles sont endommagées et celui où elles sont restaurées. Ce terme de valeur inclut aussi bien des valeurs d'usage, c'est-à-dire des biens et services utilisés, directement (ou plus indirectement) par les êtres humains (l'agriculture, la récolte de bois...ou des usages récréatifs tels que la baignade) ou culturels. Ce sont les bénéfices que l'environnement procure à travers les fonctions d'un écosystème donné qui, sans être consommées, soutiennent les activités économiques ou le bien-être des populations, comme la filtration d'eau par les marécages, la protection offerte par les forêts côtières contre les orages. Mais par ailleurs de nombreuses ressources naturelles n'ont pas d'utilité concrète pour les êtres humains mais une valeur non liée à l'usage. C'est la valeur que les individus extraient de la connaissance que ces ressources existent, même s'ils n'ont pas l'intention de les utiliser eux-mêmes (valeur d'existence) mais qu'ils savent qu'elles sont disponibles pour le futur (valeur d'option), voire pour les générations à venir (valeur d'héritage) », Emilie CORNU THENARD, op-cit., p. 29.*

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 148-149.

البيئي. ثم إن التعويض عن الضرر اللاحق بالبيئة عادة ما يكون من نصيب الخزينة العامة، و لا يعتبر حسب هؤلاء تعويضاً بالمعنى الفني للكلمة، بقدر ما يشبه الغرامة الجنائية، بل إن الغرامة الجنائية هي أرحم بالشخص المسئول، بحكم أنها محددة و معلومة المقدار، بعكس التعويض عن الضرر البيئي غير محدد المقدار، و قد يفوق مقدار ما يمكن أن يحكم به من غرامات. أما الإتجاه المؤيد لما نص عليه قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، من منح المتضررين تعويضات عن المطالبات غير المالية، فيقر بأنه رغم تميز هذه المطالبات بقيم غير مالية في جوهرها، إلا أن قياس و تقدير التعويض عنها ببنود مالية جائز و ممكن، و مثال ذلك أن المشرع في بعض الدول، و بصفة خاصة في الولايات المتحدة الأمريكية، يتجه إلى منح التعويض عن الأضرار النفسية و العاطفية، و هي أضرار على الرغم من وجهها غير المالي، إلا أنه يمكن تقدير التعويض المالي عنها وفق أسس و معايير واضحة، فضلاً عن ذلك فإن الضرر البيئي يمثل خسارة عامة تصيب المجتمع بأسره، و هي خسارة يتعين تعويضها لمن يمثل هذا المجتمع أو مصالح الجماعة فيه<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثالث

#### مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالمحروقات لا تقوم إلا إذا توافرت رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الضرر الذي يدعي الشخص تكبده

تمثل رابطة السببية « Le lien de causalité »، الركن الثالث الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية في ضوء القواعد العامة بعد ركني الخطأ و الضرر<sup>(1)</sup>، حيث يقصد بها تلك الصلة التي تربط بين خطأ المسئول و ضرر المتضرر<sup>(2)</sup>. و لرابطة السببية أهمية كبيرة لقيام المسؤولية المدنية في مجال التلوث البيئي بصفة عامة، فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الأفعال المتنوعة المحيطة بحادث التلوث. فإذا وقع الضرر و كان السبب في وقوعه فعل المدعى عليه، فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، و على العكس إذا أثبت المدعى عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدوث الضرر، فإنه في هذه الحالة سيكون معفى من المسؤولية<sup>(3)</sup>.

نفس القاعدة تنطبق بالنسبة للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، إذ لا يمكن لضحايا حادث التلوث الحصول على تعويض مناسب لإصلاح ما تكبده من أضرار في ظل الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، بمجرد وقوع حادث تلوث ترتب عنه ضرر، فلا بد على هؤلاء إقامة الدليل، سواء عند الادعاء أمام المحكمة أو أثناء توجيه طلباتهم للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، على وجود صلة مباشرة بين الفعل المنتج للضرر و الضرر الحاصل، أي إثباتهم بأن الحادث يعد السبب المباشر الذي ألحق بهم تلك الأضرار<sup>(4)</sup>.

1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 94-95.

2- للمزيد من المعلومات، أنظر كل من: محمد أحمد عابدين، التعويض بين الضرر المادي و الأدبي و الموروث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 76-77.

- عبد الحكيم فوده، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية و التقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص 142 و ما يليها.

3- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 49-51.

4- أنظر كل من: وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2012، ص 54-57.

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 249.

- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 72-73.

5- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 123.



لكن إذا كان من السهل إقامة رابطة سببية مباشرة بين الفعل المنتج للضرر و الضرر الحاصل عندما تكون السفينة مصدر التلوث معروفة، فإن نفس المهمة تصير صعبة و شبه مستحيلة في حالة جهل المتضرر للمصدر الحقيقي للمحروقات المتسربة إلى مياه البحر (الفرع الأول). كما بينت التجربة العملية أنه في كثير من الأحيان ما يصطدم الضحايا بصعوبات جمّة عند إقامتهم رابطة سببية مباشرة بين الحادث و الخسائر الاقتصادية الخالصة الناجمة عنه (الفرع الثاني)، علماً أن ذات القول ينطبق على الأضرار المعنوية التي تخلفها هذه الكوارث (الفرع الثالث)، مما يجعل فرصهم في التعويض عن هذه الأشكال من الأضرار قليلة جداً.

## الفرع الأول

### الضحايا يواجهون صعوبات في إقامة رابطة السببية المباشرة في حالة جهلهم للمصدر الحقيقي للمحروقات المتسربة إلى مياه البحر

ذكرنا في مرحلة سابقة أن حوادث التلوث البحري المتكررة، أظهرت أن ضحايا الأضرار الناتجة عن الملاحية البحرية، غالباً ما يواجهون صعوبات من الناحية العملية عند التحديد الدقيق للمصدر الحقيقي للتلوث، و إقامة علاقة سببية بينه و بين الضرر الحاصل. و تعود هذه الصعوبات في الأساس إلى الطبيعة المتحركة للسفن و الخصائص الطبيعية للمجالات البحرية، و إذا أضفنا إلى ذلك الظروف الطبيعية الأخرى كحركة الرياح و غيرها، فإن ذلك يجعل من التلوث الصادر عن السفن من أنواع التلوثات العابرة للحدود بامتياز، حيث تقاس غالباً المسافة التي تفصل بين مكان الحادث البحري المتسبب في التلوث و مكان حصول الضرر بعشرات الأميال البحرية بل و بالمئات<sup>(1)</sup>، خاصة إذا كنا أمام حالة من حالات التلوث البحري بالمحروقات<sup>(2)</sup>، علماً أن هذه الأخيرة تنتشر بشكل سريع في مياه البحر بفعل الرياح و التيارات<sup>(3)</sup>، الأمر الذي يصعب معه إثبات من الطرف الجدير بالمسائلة للحصول على التعويض<sup>(4)</sup>.

من الناحية العملية لمسنا عدداً معتبراً من الأمثلة المتعلقة بقضايا التلوث البحري بالمحروقات، التي لم يعرف فيها المتسبب الحقيقي في الأضرار الناجمة عنها<sup>(5)</sup>، مما أدى إلى بقاء المتضررين بلا علاج قانوني<sup>(6)</sup>. و لعل من أبرز تلك القضايا نذكر التلوث الآتي من وجهة مجهولة، و الذي حاق بالسواحل السويدية بتاريخ 11 سبتمبر سنة 1987، حيث قدرت كمية المحروقات المتسربة في هذه الواقعة بحوالي 200 طن<sup>(7)</sup>. و على إثره قامت الحكومة السويدية بالادعاء أمام محكمة « Göteborg » ضد مالك السفينة الصهرجية اليونانية « TOLMIROS »، باعتبار أن هذه الأخيرة، من بين السفن الأخرى، هي الوحيدة التي أبحرت في ذلك التاريخ و على مقربة من المنطقة البحرية المتضررة، و هي تحمل ذلك

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 367.

2- Catherine FABREGOULE, « Environnement marin », in : Annuaire du droit de la mer, Tome III, A. Pédone, Paris, 1998, pp. 433-454.

3- راجع كل من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 245-246.

- Michel MARCHAND, « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », op-cit., pp. 77-79.

4- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 265-266.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 96-98.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., pp. 116-119.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 1990 », Londres, 1991, pp. 37-38.

الصنف من المحروقات التي تسببت في تلوث السواحل السويدية<sup>(1)</sup>. لكن مع ذلك رفضت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، الإقرار بالتعويض لصالح الحكومة السويدية، تأسيساً على أن هذه الأخيرة لم تتوصل إلى إقامة رابطة سببية مباشرة بين ما تكبدته من أضرار و بين المصدر الفعلي للتلوث، الأمر الذي دفع بها في شهر ديسمبر سنة 1991، إلى سحب دعوى التعويض نهائياً<sup>(2)</sup>.

## الفرع الثاني

### الضحايا يواجهون صعوبات في إقامة رابطة السببية المباشرة بين حادث التلوث و الخسائر الاقتصادية الخالصة الناجمة عنه

من ضمن الأضرار المترتبة بكثرة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، و التي غالباً ما يصطدم ضحاياها بمشاكل جمة أثناء إقامتهم لرابطة السببية المباشرة بينها و بين الحادث، نجد الخسائر الاقتصادية الخالصة. فصحیح أن بعض محاكم الدول المتعاقدة، فضلاً عن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، يجيزون النظر في طلبات التعويض المتعلقة بالخسائر الاقتصادية الخالصة التي حاقّت بالأشخاص الذين يعتمدون في دخلهم على الأنشطة الاقتصادية المتصلة مباشرة بالبحر أو بالساحل المتعرض للتلوث، مثل ممارسي نشاط الصيد البحري الذين سيتكبدون حتماً مثل هذه الخسائر، بسبب عدم تمكنهم من الصيد طيلة الفترة التي يكون فيها البحر ملوثاً، علاوة عن أصحاب الفنادق و المطاعم المتمركزة على طول الساحل الملوث، الذين سيتأثرون مردود نشاطهم سلباً على إثر وقوع حادث التلوث<sup>(1)</sup>، إلا أن ذلك لا يحصل بمجرد تقديمهم للطلب، حيث يرتبط تعويضهم بشرط إثباتهم لتوافر رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و ما تكبدوه من هذه الخسائر، و ما يثيره ذلك من صعوبات في الإثبات في الواقع العملي<sup>(2)</sup>.

تشتتر الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، لقابلية التعويض عن الخسائر الاقتصادية الخالصة، أن يثبت مقدم الطلب درجة تقارب معقولة بين حادث التلوث و الخسارة التي يدعي تكبدها. و لإثبات مثلاً صاحب فندق أو منتج سياحي توافر هذا التقارب بين الحادث و الخسارة الاقتصادية الخالصة التي تعرض لها، ينبغي عليه إقامة الدليل على وجود تقارب جغرافي بين النشاط الاقتصادي الذي يزاوله و حادث التلوث، و إبراز درجة الصلة الاقتصادية الموجودة بينه و الملكية المتضررة، مع الإشارة إلى القيمة التجارية التي كان يتميز بها نشاطه الاقتصادي في المنطقة المتضررة من التلوث، فضلاً عن إيداعه في الطلب وثائق تثبت أرقام المداخل التي كان يجنيها من نشاطه قبل وقوع الحادث و درجة الانخفاض الذي طرأ عليها بعد الحادث<sup>(3)</sup>. و حقيقة تطرح هذه الإجراءات مشاكل إثبات كبيرة من الناحية العملية بالنسبة للأطراف التي تدعي تكبد مثل هذه الخسائر<sup>(4)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1991 », op-cit., p. 35.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1992 », op-cit., pp. 40-42.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., pp. 42 et s.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 516-517.

5- أنظر كل من:

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 317.

- FIPOL : « Manuel des demandes d'indemnisation adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 », op-cit., pp. 32 et s.

- IPIECA/ITOPF : « Indemnisation des pollutions par les hydrocarbures », op-cit., pp. 11-12.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 107-109.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., pp. 115-117.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., p. 58.

نلاحظ أنه في حادث السفينة الصهرجية القبرصية « HAVEN »، الذي وقع قبالة سواحل مدينة « Gènes » الإيطالية بتاريخ 11 أبريل سنة 1991، مما أفضى إلى تسرب حوالي 10000 طن من المحروقات في مياه البحر، و التسبب في كارثة بيئية مدمرة ألّمت بهذه المدينة. فقد تم إحصاء من بين 700 طلب التعويض المستقبلية من طرف محكمة « Gènes »، كان هناك طلب يضم 600 فندق، يطالبون فيه بتعويضهم عن الخسائر الاقتصادية الخالصة التي حاقّت بهم بسبب العزوف الكبير للسياح من الإقبال على الشواطئ المتضررة من الآثار الوخيمة للحادث<sup>(1)</sup>. و لما وصل طلبهم إلى إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، ردت اللجنة التنفيذية لهذا الأخير بأنه من الصعب الجزم بأن هذه الخسائر التي تعرضت لها تلك الفنادق، كانت فعلا من جراء تسرب المحروقات من جانب السفينة المذكورة أعلاه، و بالتالي لا يمكن الفصل في ذلك الطلب، إلا بعد إثبات وجود درجة تقارب معقولة بين الحادث و الخسائر التي يدعونها<sup>(2)</sup>. أما في قضية ناقلة النفط « Erika »، فقد تقدم الشخص المستغل لمطار مدينة « Lorient » الفرنسية، بطلب تعويض للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، يطالب فيه بتعويضه عن الخسارة الاقتصادية اللاحقة بالمطار على مدار سنة 2000، نتيجة للقلة الملحوظة في عدد الركاب على إثر وقوع الحادث، و بالتالي تقلص موارد المطار فيما يتعلق بحجم الرسوم التي دفعها الركاب في هذه السنة، مقارنة بما تم تحصيله في سنة 1999. و في شهر أكتوبر سنة 2001، قامت إدارة الصندوق بدراسة مدى قابلية هذا الطلب للتعويض، حيث توصلت عند الاطلاع على أرشيف المطار، إلى إظهار حقيقة مدلولها أن هذه الخسارة ليست بالضرورة ناشئة عن الحادث، باعتبار أن عدد الركاب المتوافدين عليه يتفاوت بنسبة 5% من سنة إلى أخرى، إذ أنه في سنة 2000، قدرت نسبة تقلص عدد الركاب مقارنة بسنة 1999 بـ 3%، الأمر الذي دفع بإدارة الصندوق إلى رفض هذا الطلب، تأسيسا على أن مقدمه لم يستعرض ما يكفي من الأدلة، التي تثبت بصفة قطعية بأن الخسارة التي يدعيها هي بالفعل ناتجة بسبب هذه الكارثة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### الضحايا يواجهون صعوبات في إقامة رابطة السببية المباشرة بين حادث التلوث و الأضرار المعنوية الناجمة عنه

إلى جانب الصعوبات في الإثبات التي تقف عائقا، أمام حصول الأشخاص الذين يمارسون أنشطة متصلة مباشرة بالسواحل الملوثة، على تعويض ملائم عما تكبدوه من خسائر بسبب الإلتلاف الذي تعرضت له البيئة البحرية من جراء حوادث التلوث، فإن هذه الأخيرة غالبا ما تثير متاعب أثناء ربطها مباشرة بالأضرار المعنوية اللاحقة مثلا بالأشخاص الذين يصابون بانتكاسات صحية و أزمات نفسية نتيجة للتبعات الوخيمة المترتبة عن هذه الكوارث<sup>(2)</sup>، و كذلك الأمر بالنسبة للمدن الساحلية التي تتعرض لتشويه صورتها و حسن صيتها على الصعيد العالمي<sup>(3)</sup>، حيث أنه ليس بالأمر الهين إثبات المدعي تكبد مثل هذه الأضرار<sup>(4)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1992 », op-cit., pp. 61-75.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., pp. 36-46.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., p. 117.

4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 243.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., p. 43.

6- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 312-313.

يشار إلى أنه في حادث ناقله النفط الليبيرية « **BRAER** »، الذي وقع بتاريخ 5 جانفي سنة 1993، على مستوى جزر « **Shetland** » في المملكة المتحدة البريطانية<sup>(1)</sup>، أقدم شخص يعد شريكا في شركة أشخاص تعرضت حقولها و المزارع التابعة لها للتلوث، على رفع دعوى قضائية أمام المجلس القضائي ضد مالك هذه السفينة، يطالبه فيها بتعويضه عن الأضرار الصحية و الأزمة النفسية التي ألمت به عقب الحادث بسبب تلف المنتجات الزراعية و هلاك عدد كبير من الماشية و الحيوانات التابعة لتلك الشركة<sup>(2)</sup>.

أثناء النظر في طلب التعويض، أقرت هيئة المجلس بأنه من المستحيل التعويض عن هذه الفئة من الأضرار، ما دام أن المدعي لم يقدم أدلة كافية تثبت أن الأزمة النفسية التي تعرض لها كان سببها بالفعل حادث التلوث، كما دفع كل من محامي مالك هذه السفينة و إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، بأن التعويض يقبل فقط في حالة تعرض الشخص لضرر جسدي، بينما طلبات التعويض المتعلقة بالانتكاسات الصحية و ذات الطبيعة النفسية، لا تندرج ضمن مفهوم ضرر التلوث كما ورد في المادة 1/6 من الاتفاقية المتعلقة المسؤولية المدنية لسنة 1969، فضلا على أن هذه الأضرار يصعب ربطها بعلاقة سببية وثيقة مع الأضرار المادية اللاحقة بتلك المزارع، مما أدى بالمدعي إلى سحب دعوى تعويضه عن هذه الأضرار<sup>(3)</sup>.

في الواقع ما دفع به مالك السفينة و إدارة الصندوق في هذه القضية أمر منتقد، ذلك لأن الإضرار بالصحة ينصرف إلى الأضرار البدنية و الأدبية على حد سواء، كما أن سلامة جسم الإنسان مرتبطة بالجانب الوظيفي و النفسي له، بل أكثر من ذلك، فإن الأضرار التي تنطوي على الألم النفسي و الانعزال و الاضطرابات البسيكولوجية، أصبحت تفوق في كثير من الأحيان في فداحتها الأضرار الجسمانية للإنسان<sup>(1)</sup>.

جدير بالذكر أنه في دعوى ناقله النفط « **Amoco-Cadiz** »، المقامة أمام الجهات القضائية في الولايات المتحدة الأمريكية<sup>(2)</sup>، طالبت عدة دوائر فرنسية لحقتها أضرار تلوث من جراء هذه الكارثة، بمبلغ قدره 37 مليون فرنك فرنسي، تعويضا عن الضرر الذي تكبدته بسبب المساس بصورتها المميزة « **L'atteinte à son image de marque** »، غير أنه رفض القاضي الأمريكي أي إمكانية للتعويض عن هذه الطائفة من الأضرار، لأسباب عديدة، أهمها أن كل ضرر يدعى تكبده، ينبغي أن يكون قابلا للتقييم من الناحية المادية من أجل معرفة مبلغ التعويض الذي يناسبه، عن طريق الاستعانة بأسلوب حساب واضح بما فيه من الكفاية أثناء تحديد قيمة المبلغ المطلوب تعويضه، حيث أن هذه المعايير لم تتوافر في الطلب الذي تقدمت به الدوائر الفرنسية في هذه الدعوى القضائية، فضلا على أن هذه الأخيرة لم تتوصل إلى تقديم الأدلة و البراهين الكافية، التي تثبت فعلا تعرضها للضرر الذي تدعي تكبده<sup>(3)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », op-cit., pp. 65-73.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., pp. 57-62.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., pp. 59-66.

4- أنظر كل من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 244.

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 88-89.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 503.

5- Laurent LUCCHINI, « Le procès de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 762-782.

6- Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 67-68.

## الفصل الثاني

### جسامة الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث تقتضي توافر الضمانات اللازمة لكفالة حصول الضحايا على العلاج القانوني المناسب لإصلاح الأضرار اللاحقة بهم

تقضي القواعد العامة في القوانين الداخلية للدول، بأنه إذا توافرت كافة العناصر المكونة للمسؤولية المدنية، تحققت هذه الأخيرة و صار من الواجب على الشخص المسئول تعويض الضرر الناشئ عن فعله الضار. بعبارة أخرى يعد التعويض الأثر الطبيعي المترتب عقب تحقق المسؤولية المدنية في القواعد العامة. و بحكم أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 المعدلة بموجب بروتوكول سنة 1992، ألقت بعبء المسؤولية الناشئة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، فإن تعويض هذه الأضرار يقع بصفة تلقائية على كاهله.

رأينا في مرحلة سابقة، أن مالك السفينة المسئول عن التلوث في ضوء هذه الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها، خول له الحق في تحديد مسؤوليته عن كل حادث تلوث في مبلغ مالي معين. غير أنه بمقابل ذلك، و حرصا منها على ضمان حصول المتضررين من التلوث على تعويض مناسب و علاج قانوني عما لحق بهم من أضرار، فرضت الاتفاقية الراهنة على المالك إلزام توفير ضمانا مناسباً يغطي من خلاله مسؤوليته المدنية في حالة تسرب المحروقات من سفينته، باحتفاظه بشهادة تأمين أو أي ضمانة مالية أخرى بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته (المبحث الأول).

لكن من الممكن أن تتجاوز تكاليف علاج أضرار التلوث المترتبة عن الحادث، حدود مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث، أو قد يعجز المالك أو ضامنه عن الوفاء بالتزاماته إزاء المتضررين من التلوث، فضلا عن إمكانية تنصل المالك كليا من المسؤولية بتوافر حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية، مما يؤدي إلى بقاء هؤلاء الضحايا دون علاج قانوني. و في مثل هذه الحالات، تبقى الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، الممولة من طرف الصناعة النفطية، الملاذ الوحيد لتعويض الضحايا. بعبارة أخرى، فالعجز الذي قد تعاني منه آلية المسؤولية الملقاة على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، دفع المجتمع الدولي إلى إقرار آلية مكملة لها تمثلت في آلية الصناديق الدولية للتعويض (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### آلية التأمين على المسؤولية المدنية لمالك السفينة ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

لقد ظهرت في الفكر القانوني نظرية جديدة تقوم على أساس التضامن، و تقتضي توزيع نتائج الضرر على مجموعة من الأشخاص لتغطية مخاطره، و هي ما يعرف بنظام التأمين على المسؤولية المدنية. فالتأمين هو بمثابة عقد و عملية فنية في آن واحد، حيث لا يقتصر فقط على مجرد وجود علاقة تعاقدية بين طرفي العقد، و إنما ما يترتب عن هذه العلاقة من عملية فنية، تستند إلى وجود تعاون بين عدة أشخاص و الاشتراك في تحمل ما يصيبهم من كوارث<sup>(1)</sup>. و الجدير بالذكر أنه صاغ المشرع الجزائري تعريفا لعقد التأمين على المسؤولية، جاء فيه ما يلي: "إن التأمين على المسؤولية، هو عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له أو إلى المستفيد الذي أشتراط التأمين لصالحه، مبلغا من المال أو إيرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين في العقد، وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن"<sup>(2)</sup>.

نستنتج من هذا التعريف أن عقد تأمين المسؤولية المدنية يعد بمثابة تقنية تكفل الحماية الاجتماعية، حيث أنها تجعل المؤمن يتحمل التبعات المالية التي ترتبها مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار اللاحقة بالغير، و بالتالي يكون ضامنا حقيقيا للضحية عن الأضرار التي تكبدها عقب قيام مسؤولية المؤمن له، مما يدل على أن التأمين على المسؤولية المدنية يعتبر بمثابة آلية مكملة لنظام المسؤولية المدنية، من شأنه توفير تعويضا كافيا للمتضرر و إصلاح وضعه المالي<sup>(1)</sup>.

لا ريب في أن المسؤولية الملائمة في المسائل المتعلقة بالبيئة هي المسؤولية الموضوعية، بما أنها تهدف إلى تعيين شخص مسئول عن تعويض المتضررين من آثار التلوث، و كذلك إصلاح الوسط البيئي المتضرر. لكن إقرار مثل هذه المسؤولية دون ضمان أن يكون لدى الشخص المسئول، الكفاءة المالية لتحمل النتائج التي قد تترتب عن النشاط الذي يزاوله، يكون ضامنا نظريا بحتا دون تحقق أية حماية فعلية للمتضررين.

بناء على ذلك، فيمكن القول بأنه لا توجد اليوم مسؤولية فعالة دون نص يقضي بالتأمين منها. الأكثر من ذلك، أنه في معظم حالات الأخذ بنظام المسؤولية الموضوعية، فإن المشرع يفرض وجود تأمين إجباريا على تلك المسؤولية، حيث يلاحظ على سبيل المثال أن القسم (3004-T) من القانون الأمريكي المتعلق بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار البيئية، خول لوزير البيئة الحق في فرض تأمين إجباريا على الممارسين لهذه الأنشطة الاقتصادية، و بضرورة تقديم ما يثبت كفاءتهم المالية بهدف تغطية الأضرار الناجمة عن ممارسة أنشطتهم، و على وجه الخصوص، تقديم عقد تأمين أو أي ضمان مالي آخر<sup>(2)</sup>.

1- جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 381.

2- المادة 619 من القانون المدني.

3- أنظر كل من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 290.

- جميلة حميدة، مرجع سابق، ص 382.

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص 553-576.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 98.

قام نظام التأمين على المسؤولية المدنية على غاية أساسية، هي تحقيق مصلحة المتضرر من خلال وجود شخص موسر الذمة المالية يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر<sup>(1)</sup>. لذلك فإن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، أخذت بهذا النظام و جعلته إجباريا بالنسبة لسفن معينة في ضوء الكمية التي تنقلها **(المطلب الأول)**. و يتعين أن نشير إلى أن مالك السفينة المعني بالتأمين الإجباري، قد يؤمن عن مسؤوليته المدنية لدى إحدى شركات التأمين التجارية التي تقدم خدمة التغطية مقابل أقساط ثابتة، غير أن هذه الشركات غالبا ما ترفض تغطية مخاطر التلوث البحري بالمحروقات لأسباب كثيرة، نذكر منها على سبيل المثال إقرارها بأن حوادث التلوث بالمحروقات تترتب عنها تبعات جسيمة تتجاوز بكثير ذمها المالية، مما دفع ملاك السفن إلى التفكير في إيجاد بديل لتلك الشركات، يضمن لكل واحد منهم تغطية مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث، من خلال الانخراط في جمعيات للتأمين التعاوني للمسؤولية المدنية لمجهزي السفن **(المطلب الثاني)**. و مما يلاحظ بخصوص مسألة التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري، أن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، ساير الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بإقراره لنظام إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث **(المطلب الثالث)**.

## المطلب الأول

### إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

لا شك في أن مسألة كفالة تعويضا عادلا للمتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات، لا تقف فقط على تعيين مسئول يقع عليه عبء سداد تلك التعويضات، بل مرهونة أيضا بأن يكون هذا المسئول موسر الذمة المالية لضمان حصول الضحايا على مبلغ التعويض<sup>(1)</sup>. بعبارة أخرى، يجب من الناحية العملية، ليس فقط أن يعلم المتضرر من التلوث بإمكانية إقامة دعواه للحصول على تعويض عما أصابه من أضرار، و إنما أن يكون لديه اليقين من ضمان هذا التعويض إذا حكم لصالحه<sup>(2)</sup>.

جدير بالذكر أنه قبل سنة 1969، لم تكن ثمة قاعدة قانونية نابعة من صك دولي تلزم مالك السفينة الناقلة لشحنة من المحروقات، بتأمين مسؤوليته المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، الأمر الذي جعل آنذاك حصول ضحايا هذه الحوادث على تعويض مناسب لجبر ما تكبدوه من أضرار أمرا غير مؤكدا<sup>(3)</sup>، خاصة إذا كان المسئول عن تلك الأضرار معسر الذمة المالية<sup>(4)</sup>. و في الحقيقة هذه المشكلة دفعت بعض وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، إلى تقديم مقترح من شأنه أن يكون السبيل الأمثل الذي يمكن من خلاله تجنب خطر إعسار المسئول عن التلوث و توفير حماية

1- جمال واعلي، "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 76-99.

- لمزيد من المعلومات في هذا الصدد، أنظر: نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007، ص 126-135.

2- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 385-386.

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 293-294.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 340.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 157.

4- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 138.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 366.

مضمونة للمتضررين من حوادث التلوث، و ذلك بإلزام ملاك السفن الناقلة لبضاعة المحروقات بإبرام تأمين لتغطية مسؤوليتهم في حالة التلوث البحري<sup>(1)</sup>. و لقد تم عرض هذا المقترح على طاولة المفاوضات، مما تولد عنه تباين في مواقف وفود الدول المشاركة ضمن أشغال المؤتمر، حيث برزت وفود مؤيدة و أخرى معارضة لفكرة إقرار الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 مثل هذا النظام (الفرع الأول)، غير أنه خرجت هذه الأخيرة في نهاية المطاف بمبدأ بالغ في الأهمية، يلزم كل مالك سفينة ناقلة لكمية من المحروقات تتجاوز 2000 طن بشكل سائب كبضاعة، بالاحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري (الفرع الثاني). و في سبيل تحقيق فعالية هذا النظام التأميني، خولت الاتفاقية الراهنة المتضرر من التلوث، الحق في ممارسة الدعوى المباشرة في مواجهة المؤمن أو كفيل مالك السفينة (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### تباين مواقف وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969 حول مسألة إقرار الاتفاقية نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

تباينت وجهات نظر وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969، فيما يتعلق بمسألة إقرار نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث، بين جماعة عارضت إقرار هذه الاتفاقية لمثل هذا النظام (أولاً)، في حين أيدته جماعة أخرى و أصرت على الأخذ به (ثانياً).

#### أولاً- الحجج المقدمة من طرف وفود الدول المعارضة لإقرار الاتفاقية نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات:

عارضت الوفود الممثلة لكل من دولة الدانمرك<sup>(1)</sup>، جمهورية ألمانيا الفيدرالية، المملكة المتحدة البريطانية، اليونان و النرويج، إقرار الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري، حيث تمثلت الحجج المقدمة من طرفها أساساً في عدم قدرة سوق التأمين آنذاك على ضمان تغطية كاملة للأضرار المترتبة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، إذ أعربت وفود هذه الدول عن تخوفها الكبير من أن يشكل الحجم الضخم للأضرار التي تسفر عنها حوادث التلوث عبئاً ثقيلاً على شركات التأمين، الأمر الذي يؤدي إلى ضياع حق المتضررين من التلوث في الحصول على تعويض كامل عن الأضرار اللاحقة بهم<sup>(2)</sup>. زيادة على ذلك، تحجبت الوفود الممثلة للدول المشار إليها أعلاه بالصعوبة الكبيرة التي يمكن أن تصطدم بها تلك الشركات من الناحية العملية، أثناء تحديد أقساط التأمين المطلوبة في هذا المجال<sup>(3)</sup>، إضافة إلى عدم تماثل الضمانات المقدمة بسبب الاختلاف الموجود في القواعد القانونية المنظمة للتأمين من دولة إلى أخرى<sup>(4)</sup>، علاوة على الصعوبات التي ستواجهها الحكومات المعنية للتأكد من صلاحية العقود المبرمة في هذا الشأن و وضعها حيز التنفيذ. كذلك، فإن الأخذ بنظام إجبارية التأمين لن يترتب عليه سوى بطء في إجراءات التقاضي، فضلاً عن تحمل ملاك السفن لنفقات لا طاقة لهم بها<sup>(5)</sup>.

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 138.

2- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

3- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 136.

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

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 715.

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



إزاء هذه الصعوبات تقدمت بعض الدول أثناء المؤتمر بمقترح مفاده تجسيد نصوص التأمين الإلزامي في شكل بروتوكول إختياري يلحق بالاتفاقية، بحيث تقوم الدول الأطراف في هذه الأخيرة بالتصديق عليه في مرحلة لاحقة متى نشأت الحاجة لذلك<sup>(1)</sup>. بينما رأى البعض الآخر إمكانية الأخذ بنظام التأمين الإلزامي فقط للحماية ضد منافسة السفن غير المؤمنة، خاصة تلك التي ترفع أعلام دول غير متعاقدة، تلك الحماية التي يمكن ضمانها بواسطة رفض السماح مطلقاً لهذه السفن بالدخول في موانئ الدول المتعاقدة<sup>(2)</sup>.

### ثانياً - الحجج المقدمة من طرف وفود الدول المؤيدة لإقرار الاتفاقية نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات:

أيدت الوفود الممثلة لكل من دولة فرنسا، أستراليا، هولندا، اليابان، الولايات المتحدة الأمريكية، البرازيل، السويد و رومانيا، إقرار الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري، حيث أفصحت وفود هذه الدول عن أنه لا يمكن إطلاقاً الجزم بأن سوق التأمين ليس بمقدوره ضمان تغطية كاملة لأضرار التلوث البحري بالمحروقات، بحكم أن ذات السوق أثبتت جدارته في وقت سابق بتغطيته لأضرار التلوث بالطاقة النووية<sup>(1)</sup>. إلى جانب ذلك رأت وفود هذه الدول أنه لا يمكن أن تضمن تحت أي ظرف كان، إذا لم يتم إقرار هذا النظام، أن يقوم كل ملاك السفن بإبرام عقود تأمين عن أنشطتهم و ما قد يترتب عليها من مسؤولية، فالواقع يثبت لنا وجود طائفة حتى إذا كانت صغيرة، ستفكر في ترشيد نفقاتها للحصول على أقصى ربح ممكن. كما أكدت الوفود الممثلة لهذه الدول أن إقرار مثل هذا المبدأ في مجال التلوث البحري يعد بمثابة وسيلة وقاية ضد هذا الخطر، لأن ربط القسط و مقدار التغطية بوسائل الأمان و الوقاية سيترتب عليه بلا شك محاولة من كل المعنيين لتقليل ما سيدفعونه عن طريق تطوير و تحديث وسائل الأمان و الوقاية داخل سفنهم<sup>(2)</sup>. و في الأخير أقرت وفود هذه الدول، بأن هذا المبدأ يعد إجراء أساسياً و جوهرياً لتكملة نظام المسؤولية الموضوعية المزمع الأخذ به في الاتفاقية الراهنة<sup>(3)</sup>، ذلك أنه من الضروري، لضمان حصول المتضررين من التلوث على تعويض عادل، أن تكون هناك ضمانات إضافية ليسار الشخص المسؤول عن الضرر<sup>(4)</sup>، بمعنى أن عدم إقرار مبدأ التأمين الإلزامي في هذه الاتفاقية يعني القول بعدم وجود الاتفاقية أساساً<sup>(5)</sup>.

نحن بدورنا نضم رأينا لرأي المدافعين عن هذا الطرح، و ذلك بحكم أن التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري، يهدف أساساً إلى نقل تكاليف إصلاح الضرر الناجم عن النشاط الملوث و وضعه على عاتق شركات التأمين، مما يعني أن مزايا هذا النظام تتجلى، بالدرجة الأولى، في أنه يضمن للمتضررين تعويضهم عما أصابهم من أضرار و يحميهم من خطر إعسار المسئول عن الضرر<sup>(6)</sup>. كما يلعب هذا النظام وظيفة محورية في تسهيل مأمورية القاضي في الحكم بالإلزام المسئول

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 367.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 341.

3- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 136.

4- أنظر كل من:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 135.

- جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، مرجع سابق، ص 78.

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 137.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 385-387.

7- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 341.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 714-715.

8- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 290 و ما يليها.

بأداء التعويض لصالح المتضرر، حيث أن القاضي في غالب القضايا لا يتردد في الحكم بالتعويض للمتضرر طالما أن هناك تأميناً ضد مخاطر التلوث، و بحكم وجود شخص ميسور الذمة المالية سوف يوفي بالتزامه بالتعويض و المتمثل في شركة التأمين<sup>(1)</sup>. و بالدرجة الثانية يظهر لنا أن إقرار الاتفاقية مثل هذا النظام فيه تحقيق للعدالة بين المتضررين، حيث أنه من غير المقبول بتاتا أن يكون هناك متضررين من أضرار متماثلة و يعاملون معاملة مختلفة لمجرد أن أحدهم لديه "حظ" لكونه ضحية لمسئول ميسور الذمة المالية، فالعدالة تقتضي ألا يتوقف تطبيق القانون على محض الصدفة، و لكن الأخذ بنظام التأمين الإجباري هو الذي يحول دون الوقوع في مثل هذا الوضع، محققاً في ذات الوقت العدالة بين الأشخاص المسؤولين عن التلوث أنفسهم، إذ أنه في هذه الحالة سواء كان المسئول في وضعية يسر أم العكس، فإن الجهة المؤمنة هي التي تتحمل مسؤولية جبر تلك الأضرار<sup>(2)</sup>. و بالدرجة الثالثة، فإن قيام المسؤولية عن أضرار التلوث على أساس الضرر و التأمين على هذه المسؤولية يعدان، في واقع الأمر، وجهين لعملة واحدة، حيث أن وقوع ضرر التلوث دون حاجة لإثبات خطأ المدين المسئول، لا يمثل في حد ذاته ضماناً للمتضررين طالما أن خطر إفسار هذا المدين قائم و كبير. و إذا كان من المتصور عادة أن يكون المالك شركة ذات أصول كبيرة، فإن هناك العديد من شركات السفينة الواحدة « **Single Ship Companies** » و الأساطيل الصغيرة، التي لا تكفي مجموع أصولها لتغطية ضرر التلوث بالمحروقات<sup>(1)</sup>.

فانطلاقاً من كافة هذه المزايا التي يتسم بها نظام إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية للملوث البحري، يتضح بصورة جلية أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، قد أصابت عندما فرضت على كل مالك سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة، الاحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث<sup>(2)</sup>.

## الفرع الثاني

### الاتفاقية فرضت على كل مالك سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة الاحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث

حرصاً من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، على ضمان حصول المتضررين على حقهم في التعويض عن الأضرار اللاحقة بهم من جراء حادث التلوث بالمحروقات، نجدها تلزم كل مالك لناقلة نفط تنقل ما يزيد عن 2000 طن من المحروقات بصورة سائبة كبضاعة، بإبرام تأمين أو تقديم ضمان مالي آخر كخطاب ضمان مصرفي مثلاً، يغطي مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن حادث التلوث<sup>(3)</sup>، حيث يظهر ذلك في المادة 7/ فقرة 1 من الاتفاقية التي قضت بأنه: "يتطلب من مالك السفينة المسجلة في دولة متعاقدة و التي تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، الاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر، مثل ضمان بنك أو شهادة مقدمة من طرف صندوق دولي للتعويض، طبقاً للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 5، فقرة 1، لتغطية

1- أنظر كل من:

- عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 188 و ما يليها.

- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 93-95.

2- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 98-99.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 368.

4- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 759.

5- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 331-332.

مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الاتفاقية". و للتفصيل أكثر في هذا النظام، إرتئينا الخوض في النقاط التالية:

**أولاً- التأمين فرض فقط على السفن المسجلة في دولة متعاقدة و يزيد مقدار حمولة المحروقات التي تنقلها عن 2000 طن:**

يفهم من النص أعلاه، أن إجبارية التأمين يلتزم بها فقط ملاك السفن المسجلة في دولة من الدول المتعاقدة في الاتفاقية<sup>(1)</sup>، و التي تتجاوز حمولتها 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة<sup>(2)</sup>، مما يدل على أن ناقلات النفط التي تنقل أقل من هذه الكمية لا يسري عليها النص و الالتزام، بالرغم من أن السفن الصغيرة يمكن أن تتسبب أيضا في تلوث كبير، و تفصيل ذلك هو أن السفن الصغيرة تمارس نشاطها بالقرب من السواحل، مما يجعل لها فرصة أكبر في إحداث أضرار تلوث بالشواطئ و المياه الإقليمية للدولة المعنية<sup>(3)</sup>.

جدير بالإشارة إلى أنه دار نقاش واسع في البداية، حول ما إذا كان الالتزام بالتأمين يجب فرضه على ملاك كافة السفن الناقلة للنفط، أم فقط على هؤلاء الذين تتعدى سفنهم حمولة محددة. و في مرحلة لاحقة، و حيث فضلت أغلبية الوفود المشاركة ضمن أشغال المؤتمر الحل الثاني، بدت الصعوبات واضحة حول مسألة الحد الأدنى للحمولة الذي ينبغي على مالك السفينة أن يقدم ضمانا للتعويض الملزم به طبقا للاتفاقية. و كان قد ورد النص في مشروع الاتفاقية على 2000 طن، ثم قدمت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الاستشارية للحكومات مقترحا بتخفيض هذا الحد إلى 500 طن، معتبرة أن من شأن ذلك تمديد ميزة الضمان التي يقدمها التأمين إلى عدد كبير من السفن، غير أنه لم يتم الأخذ بهذا المقترح، بعد أن ظهر واضحا أن الاتفاق قد تأسس على ما ورد في مشروع الاتفاقية، لذا جاء في المادة 7/ فقرة 1 من الاتفاقية، أن التأمين يفرض فقط على ملاك السفن الناقلة لأكثر من 2000 طن من المحروقات بصورة سائبة كبضاعة<sup>(1)</sup>، حيث يكون مبلغ التأمين على الأقل معادلا لمبلغ تحديد مسؤولية مالك السفينة الوارد في المادة 5/ فقرة 1 من الاتفاقية<sup>(2)</sup>. و يلاحظ في هذا الشأن أن المشرع الجزائري ساير الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، عندما فرض على مالك السفينة التي تنقل ما يزيد عن 2000 طن من المحروقات بدون ترتيب كحمولة، إنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويض، بمبلغ يحدد طبقا لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 من القانون البحري، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث<sup>(3)</sup>.

من نافلة القول أن إعفاء السفن الصغيرة، إنما يتعلق فحسب بالتأمين من المسؤولية لا بالمسؤولية ذاتها. بعبارة أخرى، فإن مالك السفينة التي تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات، و إن كان معفى من الالتزام بتقديم تأمين طبقا لما نصت عليه الاتفاقية، يعد مسئولا عن تعويض أي ضرر تلوث تتسبب

1- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 267.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 258-259.

3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 136.

4- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 343.

- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 717-718.

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 759.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.

6- المادة 130 من القانون البحري.

فيه المحروقات المتسربة من سفينته. كما يشترط النص لالتزام المالك بالتأمين، أن تنقل سفينته حمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و بالتالي فحساب هذا الحد يأخذ في الاعتبار فقط الشحنة المنقولة في صهاريج السفينة، و ذلك باستبعاد المحروقات الموجودة في عنابر السفينة و المستخدمة كوقود لتشغيلها، و التي تتغير كميتها بداية أثناء الرحلة البحرية. و هكذا لا يتطلب من المالك، طبقا للاتفاقية الراهنة، تقديم تأمين إذا كانت سفينته تبحر فارغة، لا تنقل من المحروقات سوى ما هو موجود في عنابر تشغيلها، أو إذا كانت، بالإضافة للمحروقات المستعملة كوقود لتشغيلها، تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات، أو حتى أكثر من ذلك لكنه منقول في براميل و ليس بصورة سائبة كبضاعة<sup>(1)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أن العبرة من إلزامية التأمين، هي أن تنقل السفينة فعلا حمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، بغض النظر إذا كانت حمولتها القصوى تتعدى هذا الحد<sup>(2)</sup>. علاوة على ذلك إذا كانت الحمولة القصوى للسفينة أقل من 2000 طن، الأمر الذي أدى بمالكها إلى عدم الاحتفاظ بشهادة تأمين تكون معادلة لحدود مسؤولية مالك السفينة المقررة في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، ثم كانت أثناء تعرضها لحادث التلوث بصدد نقل ما يتعدى هذه الكمية (أي 2000 طن)، فإن المالك هنا ملزم بدفع تكاليف إصلاح الأضرار الحاصلة من جراء حادث التلوث إلى غاية الحدود المالية القصوى للمسؤولية طبقا لهذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

#### ثانيا - الاتفاقية لم تقصر الضمان المقدم من طرف مالك السفينة الذي تسري عليه المادة 7/ فقرة 1 على عقد تأمين فقط:

من الملاحظ في ذات الصدد أنه أجازت المادة 7/ فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، لملاك السفن، بدلا من عقد التأمين، تقديم ضمان مالي آخر مثل ضمان بنكي أو شهادة صادرة من صندوق دولي للتعويض<sup>(2)</sup>، حيث يختار مالك السفينة أي من هذه الوسائل و يقدمه، أما فيما يتعلق بالضمان البنكي، فإن البنك يعبر عن وجود شخص موسر ماليا ينوب عن الشركات الملاحية<sup>(3)</sup>. مثل هذا الخيار المتخذ من طرف الاتفاقية، من شأنه تقادي زيادة نفقات الشركات الملاحية بدون جدوى، في الوقت الذي يعد فيه يسارها أمرا مؤكدا. فهو لا ينطبق إلا على الشركات الدولية الكبرى التي تملك أصولا ضخمة، مع العلم أن البنوك عادة لا تضمن على الإطلاق أي شركة ذات مركز مالي متوسط في مواجهة مخاطر ضخمة كمخاطر التلوث. فالفكرة التي دارت بذهن المشرع الدولي عند وضعه لهذه القاعدة، هي البحث فقط عن ضمان يسار مالك السفينة المسئول حماية للمتضررين من آثار حادث التلوث، دون أهمية للوسائل أو لشكل المستندات المقدمة لإثبات هذا اليسار<sup>(4)</sup>.

#### ثالثا - الدولة المتعاقدة ملزمة بفرض رقابتها للتثبت من مدى مراعاة مالك السفينة للالتزام بتقديم شهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات:

بمقتضى المادة 7/ فقرة 2 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، تلتزم السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة، عقب تحققها من أن المتطلبات الواردة في الفقرة الأولى من هذه المادة

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 370-371.

2- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 344.

- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 165.

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 573.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., pp. 46-47.

4- أحمد المهدي، مرجع سابق، ص 177-178.

5- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 136.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 371.

قد خضع لها مالك السفينة، بمنح هذا الأخير شهادة تأمين أو ضمان مالية أخرى مطابقة لشكل النموذج الملحق بالاتفاقية الراهنة، و المتضمن المعلومات التالية: إسم السفينة؛ الرقم المميز أو الحروف المميزة لها؛ ميناء التسجيل؛ إسم المالك و عنوانه؛ نوع الضمان و مدته؛ إسم و عنوان النشاط الرئيسي للجهة المؤمنة أو مقدم الضمان؛ الإسم الكامل للحكومة التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها. و ينبغي أن تتواجد هذه الشهادة على متن السفينة، كما يجب أن تودع نسخة منها لدى السلطة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة<sup>(1)</sup>. و تحسبا لمسألة إنتقال ملكية السفينة لشخص آخر، فقد إشتطت الاتفاقية ألا تقل مدة صلاحية التأمين الذي تصدر الشهادة على أساسه، عن ثلاثة أشهر يتم حسابها من التاريخ الذي يتم فيه إخطار السلطة المختصة بإيقافه<sup>(2)</sup>. و بعبارة أخرى، فإن التأمين يجب أن يغطي المالك الجديد لفترة ثلاثة أشهر على الأقل<sup>(3)</sup>. و من حيث المبدأ، فإن الشهادة يتم تحريرها بلغة الدولة التي تتولى تسليمها، و في حالة ما إذا كانت لغة هذه الدولة ليست الانجليزية أو الفرنسية، فيجب أن تلحق بالشهادة ترجمة معتمدة بإحدى هاتين اللغتين<sup>(4)</sup>. و يترتب على صدور شهادات التأمين أو الضمان المالي من إحدى الدول المتعاقدة في الاتفاقية، حصولها على الاعتراف و القبول لدى الدول المتعاقدة الأخرى، بحيث تكون لها ذات القيمة كتلك الصادرة من هذه الأخيرة. كما خولت الاتفاقية لأية دولة متعاقدة، الحق في أن تطلب من دولة تسجيل السفينة، في أي وقت من الأوقات، التشاور و تبادل الآراء في الحالة التي تعتقد فيها أن المؤمن أو الجهة المتكفلة بتقديم الضمان المبين في الشهادة، غير قادر ماليا على مواجهة الالتزامات التي تفرضها عليه هذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

زيادة على ذلك، ألزمت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، كل دولة متعاقدة بمنح أي سفينة ترفع علمها من الإبحار، إذا لم تكن متوفرة على شهادة تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث<sup>(2)</sup>. كما تمارس هذه الصلاحية إزاء أي سفينة أخرى مهما كان مكان تسجيلها، سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أم لا<sup>(3)</sup>، حيث تكمن الغاية من إقرار هذا الإجراء الوقائي، في حماية سواحل الدول الأعضاء في الاتفاقية من التلوث الناشئ عن تسرب المحروقات من ناقلات النفط التابعة للدول غير الأعضاء فيها<sup>(4)</sup>. فتداركا لما يمكن أن يؤدي إليه فرض التأمين على أي سفينة مسجلة في دولة متعاقدة، من إحجاف بمركزها بسبب المنافسة مع سفن الدول غير المتعاقدة، يجب أن تضمن كل دولة متعاقدة، بموجب تشريعها الوطني، أن أي سفينة أجنبية تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات بصورة سائبة كبضاعة، أيا كان مكان تسجيلها، تدخل أو تخرج من أحد موانئها، أو تصل إلى أي محطة بعيدة عن الشاطئ في بحر الإقليمي أو تتركها، تملك تأميناً أو ضماناً مالياً يغطي حدود مسؤوليتها المحتملة طبقاً للاتفاقية<sup>(5)</sup>. و يترتب على ذلك إذن أنه إذا أرادت أي ناقلة نفط، حتى إذا كانت مسجلة في دولة غير

1- المادة 7/ فقرة 4 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

2- المادة 7/ فقرة 5 من نفس الاتفاقية.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 346.

4- المادة 7/ فقرة 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

5- المادة 7/ فقرة 7 من نفس الاتفاقية.

6- المادة 7/ فقرة 10 من نفس الاتفاقية.

7- المادة 7/ فقرة 11 من نفس الاتفاقية.

8- ريان منحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 259.

9- « Lors des délibérations de la Conférence de Bruxelles, la France, l'Espagne et la R.A.U. avaient proposé d'étendre ce pouvoir de contrôle et de reconnaître aux Etats riverains de la mer le droit d'exiger également la production du certificat d'assurance des pétroliers étrangers de passage dans leurs eaux territoriales. La délégation française avait notamment insisté sur le fait que ce droit de réclamer la production du certificat d'assurance ne porterait pas atteinte au droit de passage inoffensif; car, si un navire-pétrolier étranger refusait de présenter ledit certificat, les autorités de

متعاقدة، الإبحار داخل إقليم أو في البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، فإنها يجب أن تحمل شهادة. و بينما الفقرة الثانية من المادة السابعة تتطلب أن تكون هذه الشهادة صادرة من دولة تسجيل السفينة، لا تعترف الفقرة السابعة من نفس المادة سوى بالشهادات الصادرة من الدول المتعاقدة فقط، الأمر الذي أثار صعوبات جمة بعد دخول الاتفاقية حيز التنفيذ<sup>(1)</sup>.

فيما يتعلق بالسفن المملوكة للدول، فإنها غير معنية بالاحتفاظ بمثل هذه الشهادة، إذ يكفي أن تُصدر لها السلطات المختصة بتسجيل السفينة في الدولة، شهادة توضح بأن هذه السفينة مملوكة لتلك الدولة، و أن مسؤوليتها مغطاة في إطار حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 5، فقرة 1 من هذه الاتفاقية<sup>(2)</sup>. و لقد أخذ المشرع الجزائري، في المادة 136 من القانون البحري، بهذا المبدأ بإعفائه للسفن التي تملكها الجمهورية الجزائرية من الالتزام بإنشاء شهادة التأمين، لأن الدولة هي مؤمنة هذه الأخيرة. فيتعين أن تزود السفن الحكومية التي تنقل ما يزيد عن 2000 طن من المحروقات بصورة سائبة كبضاعة، بشهادة تصدر عن السلطة الإدارية البحري، لتشهد بأن السفينة هي ملك للجمهورية الجزائرية، و أن مسؤوليتها مغطاة في إطار التحديدات المحسوبة طبقاً للنظام المخصص لهذا الغرض، بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الموضوع و تكون الجزائر طرفاً فيها. و من المهم الإشارة في المقام إلى أن دولة العلم غير ملزمة بأداء التعويضات للضحايا و الحلول محل مالك السفينة المسئول عن التلوث، في الحالة التي تكون فيها الضمانة المالية المقدمة من طرفه غير كافية لتغطية تكاليف إصلاح الأضرار الناجمة عن الحادث<sup>(1)</sup>، حيث يقر جانب من الفقه بأن دولة العلم في بعض الأحيان لا تقوم حتى بالتحقيق من يسر الجهة المؤمنة و جدية الضمانة المالية<sup>(2)</sup>، و إنما تكتفي فقط بالتحقيق من أن المالك قد قام بالفعل باكتتاب شهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث<sup>(3)</sup>.

بالرغم من الطابع الشكلي لتدخل الدولة على هذا المستوى، فيما يخص التحقق من تقديم شهادة التأمين، فإنه لا يتعلق الأمر بإجراء إداري عادي، بل هو إجراء ضروري و بالغ في الأهمية، تشهد من خلاله الدولة أن مسؤولية مالك السفينة التي تحمل جنسيتها، و إن كانت سفينة حكومية، مغطاة من ناحية التأمين إلى حدود السقف المتفق عليه في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969. ثم إن إقحام الدولة، بما لها من سلطة و منحها دور المراقب لهذه العمليات و العلاقات الخاصة بين المتدخلين في ميدان النقل البحري، له أهمية في أعمال هذه القواعد: ففي حالة عدم التوفر على شهادة تأمين صالحة، فإنه يجب عليها منع السفينة الحاملة لجنسيتها من الإبحار، كما يحق لها ممارسة هذه السلطة إزاء السفن الأجنبية التي تبحر في مياهها الإقليمية أو ترسو في موانئها، حيث يجوز منعها من الإبحار إلى أن تتوفر على شهادة تأمين أو ضمانة مالية مطابقة لما نصت عليه القواعد الاتفاقية المعتمدة في هذا الشأن. من هنا تظهر بصورة جلية فائدة دور الدولة في العمل على مراعاة هذا الالتزام، الذي يتوقف عليه أداء التعويضات المستحقة لصالح ضحايا التلوث البحري بالمحروقات<sup>(4)</sup>.

---

*L'Etat riverain seraient en droit de considérer que le passage perdrait son caractère inoffensif, au sens de l'art. 14 de la Convention de Genève sur la mer territoriale. Cette proposition ne fut cependant pas acceptée, la majorité des deux tiers n'ayant pas été atteinte en séance plénière », Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 759.*

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 374-375.

2- المادة 7/ فقرة 12 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 373-374.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 386-387.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 387.

عند إبرام بروتوكول سنة 1992، ظل نظام إجبارية التأمين كما كان عليه في ظل الاتفاقية الأصلية دون أن يطرأ عليه أي تغيير، باستثناء ما يتعلق بمسألة تسليم شهادات التأمين لسفن دول غير متعاقدة، إذ كان ضروريا لهذه السفن، إذا أرادت الدخول إلى ميناء دولة من الدول المتعاقدة، الحصول على شهادة تأمين أو ضمان مالي، و كانت المشكلة آنذاك تكمن فيمن يصدر لها هذه الشهادة، حيث لم تكن الشهادة التي تصدرها الدولة المتعاقدة تستجيب لمتطلبات الفقرة الثانية من المادة السابعة، بحكم أنها لا تعد صادرة من طرف السلطة المختصة في دولة التسجيل<sup>(1)</sup>، علاوة على أن الشهادة التي تصدرها دولة غير متعاقدة للسفن المسجلة فيها، لا يتم الاعتراف بها من طرف الدول المتعاقدة تطبيقا لمضمون الفقرة السابعة من المادة السابعة، التي تعترف فقط بالشهادات الصادرة عن دول أطراف في الاتفاقية<sup>(2)</sup>. و لمعالجة هذه المسألة، نص البروتوكول على أنه تمنح كل سفينة شهادة تفيد بأن هناك تأمينا أو ضمانا ماليا آخر نافذ المفعول طبقا لأحكام هذه الاتفاقية، حيث أنه بالنسبة لسفينة مسجلة في دولة متعاقدة، تمنح هذه الشهادة من طرف السلطة المختصة لدولة تسجيل السفينة. أما بالنسبة لسفينة غير مسجلة في دولة متعاقدة، فيجوز منح الشهادة أو التصديق عليها من طرف سلطة مختصة لأية دولة متعاقدة<sup>(1)</sup>، إذ تتمتع هذه الشهادة بنفس فعالية الشهادة الصادرة أو المصادقة من طرف هذه الأخيرة، و يتم الاعتراف بها من قبل كافة الدول المتعاقدة الأخرى<sup>(2)</sup>. و من أجل ضمان حدًا أدنى من الرقابة بواسطة هذه الدول على تلك السفن، ينبغي أن تُحمل شهادة التأمين على متن السفينة، كذلك يتعين أن تودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة. أما إذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة متعاقدة، فتودع الشهادة لدى سلطة الدولة التي أصدرت أو صادقت عليها<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث

#### المتضرر من التلوث يمكنه الرجوع بالدعوى المباشرة على مؤمن مالك السفينة مصدر التلوث أو على ضامنه

مراعاة لمصلحة المتضرر من حادث التلوث و تسهيلا للمهمة أمامه للحصول على علاج قانوني عما أصابه من ضرر، قضت الاتفاقية الراهنة بإمكانية إقامته لدعواه مباشرة ضد مؤمن مالك السفينة مصدر التلوث أو ضامنه (أولا). و لقد حددت الاتفاقية في هذا الشأن المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض (ثانيا)، فضلا عن مواعيد سقوط الحق في التعويض (ثالثا).

#### أولا- مصلحة المتضرر من حادث التلوث تقتضي تسهيل المهمة أمامه لإقامة دعوى التعويض مباشرة ضد مؤمن مالك السفينة مصدر التلوث أو ضامنه:

على صعيد القواعد الإجرائية، خولت الاتفاقية الراهنة<sup>(4)</sup>، على غرار بروتوكول سنة 1992 المعدل لها<sup>(5)</sup>، للمتضرر من التلوث الحق في ممارسة الدعوى المباشرة « **L'action directe** »، ضد المؤمن أو ضد كل ضامن لمالك السفينة المسئول عن التلوث<sup>(6)</sup>. و لا بد من الإشارة في هذا المقام إلى أنه أثارت

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 351.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 720-721.

3- المادة 7/ فقرة 2 من بروتوكول سنة 1992.

4- المادة 7/ فقرة 7 من البروتوكول.

5- المادة 7/ فقرة 4 من البروتوكول.

6- المادة 7/ فقرة 8 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

7- المادة 7/ فقرة 8 من بروتوكول سنة 1992.

المناقشات التي دارت حول نظام التأمين الإجباري، مسألة الرجوع المباشر من جانب المتضررين من التلوث على مؤمن أو ضامن مالك السفينة، حيث تنازع حول هذه المسألة رأيان: فمن جانبها عارضت بعض الوفود، و على رأسها الوفد الانجليزي، مثل هذا الرجوع إلا في حالة إعسار مالك السفينة، متحججة بأن السماح بالرجوع المباشر في جميع الأحوال يمثل عقبة كبيرة أمام التأمين أو الضمان. فقلما يكون للمالك مصلحة لمساعدة المؤمنين أو الضامنين في دفاعهم ضد دعاوى المتضررين، علاوة عن أن هذا الرجوع سيقفل من حث ملاك السفن، في بعض الحالات، على الاضطلاع بالحيطه و العناية اللازمة، ما من شأنه أن يؤدي ليس فقط لارتفاع تكلفة التأمين، بل و إلى إصابة قدرة سوقه ذاتها بالانكماش. و في المقابل رأت بعض الوفود الأخرى، و على رأسها الوفد الفرنسي، أن إمكانية رفع الدعوى المباشرة ضد المؤمن، يعد أحد المظاهر الرئيسية للتأمين، ذلك أن حق المتضرر ينبغي ألا يعتمد على العلاقات القائمة بين المؤمن و المؤمن له، فهو ببساطة يجب ألا يتحمل نتائج إهمال مالك السفينة - المؤمن له- الذي لا يفي بكافة الالتزامات الواقعة على عاتقه إزاء شركة التأمين. و في عبارة مختصرة، فإن تجريد نظام التأمين الإجباري من الحق في ممارسة الدعوى المباشرة، في جميع الحالات، سيفقده حتما فائدته الرئيسية. و في النهاية ثبت رأي المؤتمر على الأخذ بوجهة النظر الأخيرة، لذا فإن ضحايا حادث التلوث يستطيعون، طبقا للمادة السابعة فقرة ثامنة من الاتفاقية، ممارسة الدعوى المباشرة ضد المؤمن أو أي شخص آخر قدم ضمانا ماليا يغطي بموجبه مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث<sup>(1)</sup>.

تسمح الدعوى المباشرة للمتضرر من التلوث بأن يطالب باسمه الخاص و لحسابه الخاص مدين مدينه (الجهة المؤمنة). و وفقاً لنص المادة 7/ فقرة 8 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، فكل طلب تعويض عن أضرار التلوث يمكن تقديمه بشكل مباشر ضد شركة التأمين أو أي شخص آخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة عما يترتب عنها من أضرار التلوث. و من الملاحظ أن المدعي في هذه الدعوى غير محدد بشكل صريح، و عليه يصير كما نصت الاتفاقية يتمثل في: "كل شخص طبيعي أو كل شخص معنوي من أشخاص القانون العام أو القانون الخاص، بما في ذلك الدولة و أقسامها السياسية"<sup>(2)</sup>. و لكن يجب لكي يستطيع أي من هؤلاء ممارسة الدعوى المباشرة، أن يثبت مصلحته في الإدعاء كشرط للدعوى، و أن يثبت ما أصابه من ضرر كشرط للتعويض<sup>(3)</sup>.

يذكر أنه من جهة أعطى المشرع الدولي المتضرر من التلوث حق الرجوع بالدعوى المباشرة على مؤمن أو ضامن مالك السفينة، و من جهة أخرى لم يترك هذا الأخير محروماً من أي دفاع، حيث أن المادة السابقة تعطي له الحق في تحديد مسؤوليته بذات المبالغ المنصوص عليها بالنسبة لمالك السفينة، و يمكن للمؤمن أن يتمسك به حتى في حالة الخطأ الشخصي لمالك السفينة المؤمن له<sup>(4)</sup>. كما يجوز للمؤمن، علاوة على الدفع التي يحق للمالك نفسه التذرع بها (باستثناء الدفع الخاصة بالإفلاس و تصفية أعمال المالك)، التمسك بالخطأ العمدي لهذا المالك للإعفاء من الالتزام الواقع عليه. في المقابل لا يستفيد المؤمن من أي دفع أخرى، لاسيما تلك التي يملك الحق في اللجوء إليها أثناء دعوى مقامة ضده من المالك، مثل الدفع بعدم صلاحية السفينة للملاحة. و يذكر في الأخير أنه خولت الاتفاقية للمؤمن، الحق

1- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 349.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 724.

2- المادة 1/ فقرة 2 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 139.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.



في المطالبة بانضمام مالك السفينة المؤمن له في الدعوى المباشرة المقامة ضده<sup>(1)</sup>. لكن السؤال الذي يحتاج لجواب فيما يتعلق بهذه المسألة، هو مدى العلاقة الموجودة بين الدعوى المباشرة و التأمين الإجباري على المسؤولية، و نقصد بذلك على وجه الخصوص السفينة الناقلة لحمولة لا تتجاوز 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و التي أبرمت تأميناً إختيارياً، فهل يمكن ممارسة الدعوى المباشرة في هذه الحالة أيضاً ضد الجهة المؤمنة أو ضامن مالك هذه السفينة، أم أنها لا تسري إلا على التأمين الإجباري بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن 2000 طن من المحروقات<sup>(2)</sup>؟

نلفت العناية إلى أن إقامة الدعوى المباشرة، سواء ضد مؤمن أو ضامن مالك السفينة المسئول عن التلوث، لا تتطلب أن تنقل السفينة الخاضعة للتأمين أو الضمان المالي ما يزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، حيث أن هذه الحمولة تعد شرطاً فقط لإلزام المالك بالتأمين أو بتقديم الضمان المالي<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يعني أن الحق في الدعوى المباشرة هو حق مستقل يمكن ممارسته في مواجهة شركة التأمين، بصرف النظر عما إذا كان هذا التأمين إختيارياً أو إجبارياً<sup>(2)</sup>. و تعود الأهمية من إثارة هذه المسألة، إلى التفسير الخاطئ الذي يقع فيه البعض عند تحليلهم للمادة 7/ فقرة 8 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969. ففي حادث السفينة الصهرجية ذات الجنسية البنمية « AKARI »، الذي وقع في إمارة دبي (الإمارات العربية المتحدة) بتاريخ 25 أوت سنة 1987، علما أن هذه السفينة لحظة الحادث كانت بصدد نقل حوالي 1899 طن من المحروقات، فقد كان موقف مؤمن مالك السفينة المتمثل في نادي الحماية و التعويض « The Shipowners' Club »، الاعتراض على تطبيق نص هذه المادة عليه و ممارسة المتضررين دعوى تعويض مباشرة ضده، باعتبار أن السفينة المذكورة لم تكن تنقل وقت وقوع الحادث أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة، إلا أن إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971 رفضت تقديم المؤمن مثل هذا الدفع، و أقرت بأن المتضررين يمكنهم إقامة دعوى مباشرة ضد مؤمن مالك السفينة التي لا تتجاوز الحمولة التي تنقلها أثناء تعرضها للحادث 2000 طن من المحروقات بصورة سائبة كبضاعة، إذا كانت هذه السفينة قد أبرمت فعلاً تأميناً أو قدمت ضماناً مالياً على الرغم من عدم تطلب ذلك منها.

لكن النقطة التي ينبغي الإشارة إليها في ذات الصدد، أنه في هذا الحادث لم تمارس أية دعوى مباشرة ضد مؤمن مالك السفينة، حيث أنه بعدما أبدى هذا الأخير رفضه القاطع فيما يخص ممارسة مثل هذه الدعوى ضده، و كذلك لما تبين أن مالك هذه السفينة معسر الذمة المالية و ليس بمقدوره مواجهة طلبات التعويض الموجهة من طرف المتضررين، دخل المؤمن على إثره في مفاوضات مديدة بينه و بين إدارة الصندوق الدولي للتعويض، و التي أسفرت في نهاية المطاف عن التوصل لاتفاق في شهر أوت سنة 1990، يلتزم بمقتضاه المؤمن بدفع مبلغ مالي كتعبير عن حسن نيته في تغطية مسؤولية مالك

#### 1- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 350.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 204.

2- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 140.

#### 3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 350-351.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 726.

- Jean-Pierre QUENEUDEC, « Chronique de droit de la mer », op-cit., p. 759.

- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

- Ahmed LARABA, op-cit., p. 490.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 140.

السفينة عن أضرار التلوث المترتبة عن الحادث، شريطة أن يتم إعفائه و المالك من أية متابعات قضائية مستقبلاً<sup>(1)</sup>.

نذكر في نفس السياق حادث السفينة الصهرجية الكورية « SAMBO N°11 »، الذي وقع بتاريخ 12 أبريل سنة 1993، في منطقة بحرية تبعد بحوالي 400 كلم من السواحل الواقعة في الجنوب الشرقي للجمهورية الكورية، مما أدى إلى تسرب حوالي أربعة أطنان من المحروقات إلى مياه البحر. و بحكم أن هذه السفينة في رحلتها الأخيرة قبل تعرضها للحادث، كانت بصدد نقل حوالي 680 طن من زيت الوقود الثقيل، فإن مالكيها لم يبرم تأميناً أو يقدم ضماناً مالياً لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بما أن سفينته لم تكن تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة. و الجدير بالذكر أنه ليس لدى مالك السفينة عضوية في أي نادي من نوادي الحماية و التعويض، و إنما يحوز فقط على شهادة تأمين صادرة عن ناد من هذه النوادي، مقدرة بـ 1 مليون دولار أمريكي للحادث الواحد. لكن المؤمن رفض ممارسة أي دعوى مباشرة ضده من طرف المتضررين من آثار هذا الحادث، و دفع بأنه غير مسئول إزاء الضحايا، و أنه تربطه علاقة فقط مع مالك السفينة المؤمن له بموجب العقد الموجود بين الطرفين<sup>(1)</sup>.

#### ثانياً - مواعيد سقوط الحق في إقامة دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

طبقاً للمادة الثامنة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 فإنه: "تسقط حقوق التعويض المقررة طبقاً لهذه الاتفاقية في حالة عدم إقامة الدعوى أمام القضاء خلال ثلاث سنوات يتم حسابها إنطلاقاً من تاريخ حدوث الضرر، و لا يجوز إقامة الدعوى القضائية بعد مرور ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر، و إذا وقع الحادث على عدة مراحل، فإن مدة الست سنوات تحسب من التاريخ الذي وقع فيه الحادث الأول". نفهم من هذا النص أن مدة سقوط الحق في رفع دعوى التعويض الناشئة عن أضرار التلوث في ضوء هذه الاتفاقية، هي ثلاث سنوات تحسب من تاريخ حدوث الضرر، أو ست سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث المنشئ للضرر<sup>(2)</sup>. فالمدة الأولى - أي الثلاث سنوات - هي مدة تقادم عادي يرد عليه الوقف و الانقطاع شأن أي تقادم مسقط، أما المدة الثانية - أي الست سنوات - فهي أجل نهائي لا يجوز رفع الدعوى بعده مهما إمتدت المدة الأولى نتيجة أسباب الوقف أو الانقطاع التي ترد عليها، فهي على هذا الشكل ترتب دفعا بعدم القبول، حيث واجهت الاتفاقية بذلك فرض تأخر ظهور الضرر أو تأخر معرفة الشخص المسئول عنه<sup>(3)</sup>.

فإذا افترضنا أن ضرر التلوث محل الدعوى، قد ترتب نتيجة لتسرب المحروقات من حطام سفينة غرقت قبل حدوث الضرر بأربع سنوات، فإن حق الضحايا في رفع الدعوى للمطالبة بالتعويض، يستمر حتى نهاية العام السادس من تاريخ وقوع الحادث الذي أدى بهذه السفينة إلى صيرورتها حطاماً<sup>(4)</sup>. كما

1- لمزيد من المعلومات بخصوص هذا الحادث، أنظر:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1990 », pp. 33-37.  
- FIPOL : « Rapport annuel de 1991 », op-cit., pp. 32-34.  
- FIPOL : « Rapport annuel de 1992 », op-cit., pp. 38-40.  
2- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., pp. 67-68.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 637-638.

4- أنظر كل من:

- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 260.  
- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 133-134.  
- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 449-450.  
5- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 340.

نلاحظ أنه واجهت الاتفاقية الراهنة إمكانية وقوع الحادث على عدة مراحل، و هي الحالة التي يفترض فيها تعرض السفينة لحادث جنوح يؤدي إلى تسرب كمية معينة من المحروقات منها و إحداث ضرر تلوث، و بسبب عدم إخراج الحطام من البحر و إعادته إلى منطقة آمنة، رغم مرور مدة زمنية طويلة من تاريخ وقوع الحادث الأول، يترتب عن المكان الخطر الذي يشغله الحطام، تعرضه لاحتكاك مادي مع سفينة أخرى مرت بجانبها و يؤدي ذلك إلى تسرب كمية المحروقات العالقة فيه، و من ثم ينجم عن ذلك التسرب ضرر تلوث آخر، و بالتالي في هذه الحالة فإن مدة الست سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث الأول<sup>(1)</sup>.

من الملاحظ أن مدة التقادم الثانية، أي الست سنوات، يبدأ حسابها من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر و ليس من تاريخ ظهور الضرر، و هذا الأمر في الحقيقة لا ينسجم إطلاقاً مع طبيعة الأضرار البيئية<sup>(1)</sup>، لاسيما أن الضرر البيئي لا يظهر عادة عند حدوث الواقعة المسببة للتلوث، و إنما يتراخى ظهوره إلى المستقبل، و قد لا يتحقق إلا بعد مرور سنوات طويلة من ذلك التاريخ<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يستوجب في هذه الحالة الاعتماد على تاريخ ظهور الضرر و ليس على تاريخ الفعل المحدث له، كمعيار لبدء تقادم دعوى المسؤولية المدنية عن الأضرار اللاحقة بالبيئة، و ذلك لتوفير الحماية القانونية الضرورية للمتضرر بيئياً و للبيئة ذاتها. بعبارة أخرى، في حالة الاعتماد على تاريخ وقوع الفعل المنشئ للضرر البيئي، كمعيار لتحديد بدء مدة التقادم، فإنه ستكون هناك ميزة أفضل للشخص الملوث على حساب الشخص المتضرر بيئياً<sup>(3)</sup>.

### ثالثاً - المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

أخذت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بمكان تحقق الضرر كمعيار لتحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و هذا الحل خضع للتقييم الفقهي، بين رأي مؤيد و آخر معارض له. و جدير بالملاحظة بخصوص هذه المسألة أن الاتفاقية الراهنة، لم تتضمن أي نص يمنع المتضرر من التلوث من إقامة دعوى التعويض خارج إطارها، أمام محاكم موطن المدعى عليه.

### أ - مكان تحقق الضرر كمعيار لتحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

فيما يتعلق بالمحكمة المختصة بالنظر في الدعوى و تقدير مبلغ التعويض عن أضرار التلوث المترتبة من جراء الحادث، فقد تضمنت المادة 9/1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 النص على ما يلي: "عندما يتسبب الحادث في ضرر تلوث على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو عدة دول متعاقدة، أو إذا إتخذت الإجراءات الوقائية لتفادي أو تقليل كل ضرر تلوث في مثل هذا الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي، فإنه لا يجوز رفع دعوى التعويض إلا أمام محاكم هذه الدولة أو هذه الدول المتعاقدة، و من الواجب إخطار المدعى عليه بهذه الدعاوى في الوقت المناسب". كما أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة: "تضمن كل دولة متعاقدة أن محاكمها لديها الولاية

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », op-cit., pp. 39-40.

2- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 163.

3- عبد الرحمن بوفلجة، "إثبات رابطة السببية في مجال المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، مجلة القانون، العدد 5، معهد العلوم القانونية و الإدارية، المركز الجامعي، غليزان، الجزائر، ديسمبر 2015، ص 99.

4- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 164.

القانونية للنظر في دعاوى التعويض". يتضح بصورة جلية من ذلك أنه إذا سبب حادث ما ضرر تلوث في إقليم يشمل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو أكثر، أو في الحالة التي تتخذ فيها الإجراءات الوقائية لمنع أو تقليل ضرر التلوث في مثل هذا الإقليم المتضمن البحر الإقليمي، يمكن رفع دعوى التعويض في المحاكم الخاصة بهذه الدولة، أو هذه الدول المتعاقدة، و من اللازم إخطار المدعى عليه في الوقت المناسب بهذه الدعوى<sup>(1)</sup>. و في حالة إنشاء مالك السفينة صندوق تحديد المسؤولية طبقا للمادة الخامسة من الاتفاقية الراهنة، فإن محاكم الدولة التي تم إنشاء الصندوق فيها، هي الوحيدة المختصة بالنظر في دعوى التعويض و توزيع حصيلة الصندوق<sup>(2)</sup>.

جدير بالذكر أنه عند تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول سنة 1992، تمت مراجعة الفقرة الأولى من المادة التاسعة السالفة الذكر، بحكم توسع هذا الأخير في نطاقه الجغرافي إلى ضرر التلوث الواقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المتعاقدة، إذ صارت تنص على أنه: "عندما يتسبب الحادث في ضرر تلوث على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو عدة دول متعاقدة أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو إذا اتخذت الإجراءات الوقائية لتفادي أو تقليل كل ضرر تلوث في مثل هذا الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإنه لا يجوز رفع دعاوى تعويض إلا أمام محاكم مثل هذه الدولة أو الدول المتعاقدة، و من الواجب إخطار المدعى عليه بهذه الدعوى في الوقت المناسب"<sup>(1)</sup>.

من الثابت دوليا بموجب المبادئ العامة و الاتفاقيات الدولية، سواء الثنائية أو الجماعية، أن الحكم القضائي الصادر عن محكمة مختصة في أية دولة من الدول المتعاقدة، يتوجب على الدول الأخرى المتعاقدة الاعتراف به، إلا في حالة الحصول على الحكم القضائي عن طريق الاحتيايل، أو في حالة عدم إخطار المدعى عليه في مدة معقولة بوجود الدعوى و عدم منحه فرصة عادلة لعرض قضيته<sup>(2)</sup>، و هذا تماما ما أكدته المادة 10/1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، عندما تضمنت النص على أن: "كل حكم صادر عن محكمة صاحبة ولاية وفقا للمادة التاسعة، و قابل للتنفيذ في دولة الأصل حيث لم يعد خاضعا للأشكال العادية من إعادة النظر، ينبغي على أية دولة من الدول المتعاقدة الاعتراف به باستثناء الحالات التالية: أ- إذا تم الحصول على الحكم عن طريق الغش؛ ب- إذا لم يتم إخطار المدعى عليه في مدة معقولة لكي يقدم دفاعه". و طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة فإن: "أي حكم معترف به بموجب الفقرة الأولى من هذه المادة، يعد قابلا للتنفيذ في كل دولة متعاقدة بمجرد إستيفاء الإجراءات المشترطة في تلك الدولة. و يجب ألا تسمح هذه الإجراءات بإعادة النظر في مضمون الطلب".

من نافلة القول أنه فيما عدا القواعد الواردة في المادتين التاسعة و العاشرة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، تطبق الأحكام المقررة في التشريعات الداخلية للدول المتعاقدة، بالنسبة لإجراءات القضاء المدني<sup>(3)</sup>.

#### 1- أنظر كل من:

- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 260.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 630.
- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 450.
- 2- المادة 9/3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.
- 3- المادة 8/1 من بروتوكول سنة 1992.
- 4- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 168.
- 5- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 451.

ب- التقييم الفقهي للحل الذي أخذت به الاتفاقية بتعيينها للمحكمة التابعة للدولة المتضررة من الحادث كصاحبة الاختصاص بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث:

يعتبر بعض الفقه أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، قد أحسنت الاختيار عند تعيينها للمحاكم التابعة للدولة المتعاقدة المتضررة من حادث التلوث، كصاحبة الاختصاص بالنظر في دعاوى التعويض<sup>(1)</sup>، حيث تهدف من خلال ذلك إلى تخفيف العبء على كاهل المتضرر من التلوث، في إقامة دعواه للحصول على العلاج القانوني الملزم لما تكبده من أضرار، إذ من شأن ذلك تيسير إجراءات رفع الدعوى عليهم بحكم قريبهم من هذه المحاكم<sup>(2)</sup>. كما أن تكليف المحكمة التابعة للدولة المتضررة من تبعات التلوث بالنظر في الدعوى و تحديد مبلغ التعويض، يعد أمرا منطقيا لأنها الأنسب و الأقدر من غيرها من محاكم الدولة التي يكون المدعى عليه من رعاياها، في معرفة حجم الأضرار الحاصلة لتقدير التعويض عنها. بينما يرى البعض الآخر أن الحل الذي أخذت به الاتفاقية، يعد خروج عن القواعد العامة، التي تقضي بأن محكمة موطن المدعى عليه هي المختصة بالنظر في دعاوى التعويض، و أن تحويل الاختصاص لمحاكم موقع تحقق الضرر، يعاب عليه عدم الإنصاف و عدم الحياد عند الفصل في تلك الدعاوى. و من أجل الحلول دون وجود مثل هذا التنازع في الآراء، قدم فرق آخر من الفقه مقترحا مفاده أنه يتعين على المحكمة الكائن مقرها في إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة لحقتها أضرار تلوث، عند نظرها في هذه الدعاوى، الاستعانة بمجموعة من الخبراء لا يقل عددهم عن ثلاثة، يكون الأول ممثلا للدولة المتضررة، و يكون الثاني نائبا عن مالك السفينة، في حين يعين الثالث كمندوب عن المنظمة البحرية الدولية<sup>(1)</sup>.

ج- الاتفاقية لم تتضمن أي نص يمنع المتضرر من التلوث من إقامة دعوى التعويض خارج إطارها أمام محاكم موطن المدعى عليه:

الأمر الملاحظ عند قراءة أحكام الاتفاقية الراهنة، أنه بالرغم من نصها على أن المحاكم التابعة للدول المتعاقدة التي يقع فيها الضرر، هي المختصة بالنظر في دعاوى التعويض الناشئة عن حوادث التلوث بالمحروقات، إلا أنها لم تتضمن أي نص يمنع المتضرر من التلوث من إقامة الدعوى خارج إطارها، في إطار القواعد العامة في القوانين الوطنية، أمام محاكم موطن المدعى عليه. و لعل أحسن مثال على ذلك ما حدث في قضية ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz »، حينما أقدمت الدولة الفرنسية، المتضرر الأكبر من التبعات الوخيمة لهذه الكارثة، على إقامة دعوى التعويض، من جهة، أمام المحاكم الفرنسية باعتبارها الدولة التي وقع على إقليمها ضرر التلوث تطبيقا للاتفاقية الراهنة، و من جهة أخرى، أمام محكمة « Chicago » الفيدرالية في الولايات المتحدة الأمريكية، باعتبارها موطن المدعى عليها المتمثلة في شركة « Amoco International Oil Company »، التي تقوم باستغلال هذه السفينة في نقل المحروقات لحساب الشركة الأم « Standard Oil of Indiana »<sup>(2)</sup>.

1- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 171.

2- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 591.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 630-631.

4- أنظر كل من:

- Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 41-96.

- Laurent LUCCHINI, « Le procès de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 762-782.

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 568-569.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 270-271.

## المطلب الثاني

### جمعيات التأمين التعاوني لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن: أفضل بديل لشركات التأمين التجارية بهدف تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث

تمثل جمعيات التأمين التعاوني لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن، أفضل بديل لشركات التأمين التجارية، بهدف تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري، حيث يقصد بهذه الجمعيات، كل جمعية تضم مجموعة من الأفراد المعرضين لمخاطر متشابهة، يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه من مجموع الاشتراكات المدفوعة من طرفهم<sup>(1)</sup>. ولعل أحسن مثال من الناحية العملية بالنسبة لتعاونيات التأمين التي تؤمن أعضائها من أعباء المسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية، نجد نوادي الحماية و التعويض « **Protecting & Indemnity Clubs** » (الفرع الأول)، التي تؤدي وظيفة محورية في ضمان المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات (الفرع الثاني)، علاوة عن دورها الكبير في إنشاء نظاما إراديا خاصا للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و ذلك قبل نفاذ الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971 (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### التأمين في إطار نوادي الحماية و التعويض يقوم على أساس تعاوني فيما بين الأعضاء المكونة للنادي

يكتسي التأمين أهمية جد بالغة في ميدان النقل البحري على وجه العموم<sup>(1)</sup>، حيث أنه من القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة معينة بطريق البحر، دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها بغية الأمن و الضمان و تحصننا من المخاطر البحرية، حتى أضحت كافة العلاقات القانونية البحرية تسوى في نهاية الأمر بين المؤمنين<sup>(2)</sup>.

من الذائع القول بأنه يعتبر التأمين البحري تأمينا على الأشياء، يهدف بصفة أساسية إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة على متنها، من الخسائر و الأضرار المادية التي تتعرض لها خلال الرحلة البحرية التي تنطلق من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ. و في الواقع هذه النظرة مردها أنه ظل المؤمن البحري لسنوات مديدة، يولي أهمية كبيرة من خلال ممارسة نشاطه، إلى ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن و حمولاتها، دون أن ينشغل بنفس الطريقة بمسألة ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو مستغل الشيء المؤمن عليه، إذ تفسر هذه الوضعية بما جرى عليه العمل في سوق التأمين البحري الإنجليزي، حيث أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر، تركت شركات التأمين الإنجليزية لنوادي الحماية و التعويض، المتكونة من مجهزي السفن في شكل جمعيات للتأمين التعاوني، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية للمجهزين، و لم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين المباشر على السفن و البضائع التي تنقلها<sup>(3)</sup>. و للتفصيل في هذا العنصر، إرتئينا دراسة النقاط التالية:

1- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 396.

2- René RODIERE, op-cit., pp. 503 et s.

3- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 387 و ما يليها.

4- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 67-68.

## أولاً- الجذور التاريخية لنشأة نوادي الحماية و التعويض:

جدير بالذكر أنه تم إنشاء نوادي الحماية و التعويض لأول مرة في المملكة المتحدة البريطانية سنة 1855<sup>(1)</sup>، حينما شعر مجهزي السفن بكثرة الأعباء المالية الملقاة على عاتقهم، من جراء المسؤوليات العقدية و القانونية المترتبة عن المخاطر البحرية التي يفرضها عليهم نشاطهم<sup>(2)</sup>. و قبل تأسيس هذه التعاونيات، كان سوق التأمين البحري الإنجليزي يتوافر على شركات تأمين تجارية، تغطي بعض المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية و ما ينجم عنها من أعباء مالية، علاوة عن وجود مجموعة من النوادي المتخصصة في مجال التأمين البحري، مثل نوادي هياكل السفن « **Hull Clubs** »<sup>(1)</sup>، غير أن تلك الشركات و هذه النوادي، كانت تقدم تغطية تأمينية محدودة في نطاقها المالي و غير شاملة لجميع تلك المسؤوليات، بحيث أنه على سبيل المثال كان مجهز السفينة يتحمل الربع الأخير (1/4) من مسؤوليته الناشئة عن أضرار التصادم البحري و ما زاد عن قيمة السفينة، فضلا عن مسؤوليته غير المحدودة، فيما يتعلق بحالات الوفاة و الإصابات الجسدية التي يتعرض لها أعضاء طاقم السفينة و الركاب نتيجة وقوع حوادث بحرية، ناهيك عن الأضرار اللاحقة بالأجسام الثابتة و العائمة<sup>(2)</sup>.

إزاء حالة القصور التي برزت في سوق التأمين الإنجليزي آنذاك، و عدم قدرته على توفير تغطية تأمينية كاملة و لجميع المسؤوليات المترتبة من جراء المخاطر البحرية، وجد مجهزي السفن أنفسهم أمام وضعية دفعتهم إلى التفكير في الاحتشاد، لغاية إنشاء نظام تأمين تشاركي يقوم على أساس التعاون فيما

---

1- كان النادي الأول يسمى: « *The Shipowners' Mutual Protection Society* ».

2- « *En 1855, alors que la Grande-Bretagne est une grande puissance tant maritime que dans le domaine des assurances, sont nées les Protecting and Indemnity Clubs. Le propre des P&I Clubs est d'avoir su évoluer avec les besoins des armateurs, ce qui se ressent dans leur histoire. On y distingue d'ailleurs l'apparition de la couverture Protecting et de la couverture Indemnity.*

*En ce qui concerne la couverture « Protecting », celle-ci est née suite au jugement rendu par les juges de la High Court en 1836 relatif à l'affaire « De Vaux v. Salvador ». En l'espèce, les juges décidèrent qu'une police corps, assurant les périls de la mer, ne couvrait pas la responsabilité des armateurs lorsque leur navire était cause d'un abordage. Ce jugement avait alors placé les armateurs face à une lourde responsabilité pour laquelle ils n'étaient plus assurés. Les assureurs corps ont alors inclus dans leur police une Running Down Clause par laquelle ils offrent une couverture de responsabilité en cas d'abordage à proportion de 3/4 du montant engagé pour couvrir leur responsabilité. Le montant maximum étant celui de la valeur du navire. Mais c'était encore insuffisant pour les armateurs, car le quart restant pouvait se révéler être une somme très importante. De plus, d'autres responsabilités étaient imposées de plus en plus souvent aux armateurs, par exemple par l'application du « Lords Cambell's Act » ou « Fatal Accident Act » en 1846, une responsabilité illimitée était imposée aux armateurs pour les accidents maritimes ayant entraîné des décès, des dommages corporels ou des dommages aux objets fixes et flottants.*

*En ce qui concerne la couverture « Indemnity », celle-ci est plus tardive car au moment de la création des Clubs de protection, les indemnités relatives aux réclamations marchandises n'étaient pas des dépenses importantes pour les armateurs. Mais ici encore la situation a changé avec la jurisprudence. En effet, l'affaire « Weston Hope » en 1870 a imposé à l'armateur d'indemniser entièrement les intérêts cargaison de la valeur des marchandises suite à un déroutement commercial et donc de ne pas pouvoir se prévaloir des dispositions contractuelles qui l'en exonérait. Face à ce nouveau risque non souscrit de responsabilité pour les dommages aux cargaisons, une « Indemnity Class » a été ajoutée pour fournir une telle couverture indispensable aux armateurs. Aujourd'hui, les P&I Clubs couvrent environ 90% de la flotte mondiale », Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 25-27.*

3- كانت تلك النوادي تسمى أيضا: « *Mutual Hull Underwriting Associations* ».

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 75.

بين الأعضاء المكونة له، و يمتلك القدرة المالية اللازمة لتغطية كافة تلك المسؤوليات، و معالجة مشكلة التغطية التأمينية المحدودة و غير الشاملة لشركات التأمين التجارية و نوادي هياكل السفن<sup>(1)</sup>، و عليه فقد أضحت نوادي الحماية و التعويض الحل الأنسب لهذه المشكلة<sup>(2)</sup>. و يتعين أن نشير في هذا الصدد إلى أنه يوجد على المستوى الدولي حاليا 13 ناديا رئيسيا للحماية و التعويض<sup>(3)</sup>، كل ناد من تلك النوادي يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض « **International Group of P&I Clubs** »<sup>(4)</sup>، التي تتكفل أساسا بمهمة إعادة التأمين و التعاون بين جميع هذه النوادي، في مواجهة طلبات التعويض الضخمة التي قد تتعرض لها أي منها، و التي تتجاوز بكثير طاقتها المالية نتيجة وقوع حوادث بحرية ترتبت عنها أضرار جسيمة<sup>(2)</sup>. كما تمارس هذه المجموعة مهمة وضع القواعد العامة لعمل هذه النوادي، و الإشراف على الاجتماعات التي تعقدها هذه الأخيرة لتبادل المعارف و التجارب فيما بينها، علاوة عن بحث سبل ترقية مصالح مجهزي السفن في مجال تأمين مسؤولياتهم، فيما يتعلق بمختلف المخاطر المرتبطة بالنشاط البحري الذي يزاولونه<sup>(3)</sup>. و من الأمثلة عن المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية، و المغطاة تأمينيا من طرف نوادي الحماية و التعويض، نجد ما يلي: المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، المسؤولية المستبعدة من مفهوم التصادم البحري كتلك الناتجة عن الارتطام بالأجسام الثابتة، المسؤولية الناجمة عن الوفاة و الإصابات الجسدية اللاحقة بطاقم السفينة أو بالركاب، المسؤولية المترتبة عن الضرر اللاحق بالبضائع المنقولة على متن السفينة المؤمن عليها، المسؤولية الناشئة عن رفع الحطام البحري و إزالته، التعويضات المستحقة عن المساعدة البحرية، الخسائر البحرية المشتركة، المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري، بالإضافة إلى المسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري<sup>(4)</sup>. و من الأفكار السابقة يمكن القول أنه بصفة عامة، توفر هذه النوادي تغطية تأمينية لمعظم المسؤوليات العقدية و القانونية

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 24 et s.

2- انظر كل من:

- Marie-Camille DELAYE, Les garanties P&I, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2007, pp. 4 et s.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 497-498.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 319.

- تتمثل هذه النوادي الـ 13 فيما يلي:

(1) *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc* ; (2) *Assuranceforeningen Gard* ; (3) *Assuranceforeningen Skuld* ; (4) *The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited* ; (5) *The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association* ; (6) *The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited* ; (7) *The North of England Protection & Indemnity Association* ; (8) *The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)* ; (9) *The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited* ; (10) *The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited* ; (11) *The Swedish Club* ; (12) *United Kingdom Mutual Steam Ship Insurance Association (Bermuda) Limited* ; (13) *The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)*, Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

4- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 242-243.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 423.

6- Julien HAY, Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires, Thèse de Doctorat, Université de Bretagne occidentale, 2006, pp. 185 et s.

7- انظر كل من:

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 30-33.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 848-849.



المرتبطة بالاستغلال التجاري للسفينة، كما يقتضي أن نشير إلى أنه تثبت العضوية فيها سواء كان المستغل بصفته مجهزا للسفينة أو مستأجرها أو مديرها<sup>(1)</sup>. و بمقتضى نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري، يقصد بمجهز السفينة، كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه الخاص، إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفة أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

#### ثانيا - نوادي الحماية و التعويض لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح:

يقوم التأمين لدى نوادي الحماية و التعويض على أساس التعاون و التضامن بين كافة الأعضاء فيها<sup>(2)</sup>، في تحمل ما يمكن أن يتعرض له كل واحد منهم، من أعباء مالية نتيجة للمسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية التي تكتنف نشاطهم<sup>(3)</sup>. و على هذا الأساس يعتبر بعض الفقه أن هذه النوادي بمثابة المثال النموذجي لهيئات التأمين التعاوني، ذلك بحكم أن كل شخص مشارك في عضويتها، يقوم بدور المؤمن و المؤمن له في نفس الوقت، حيث أنه مؤمن بالنسبة لباقي الأعضاء في النادي و مؤمن له بالنسبة لسفينته<sup>(1)</sup>. و جدير بالملاحظة أنه لم تخرج هذه النوادي، فيما يتعلق بالقواعد التي تنظم علاقتها مع الأشخاص أصحاب العضوية فيها، عن القاعدة الشهيرة المتعامل بها في نظام التأمين "إدفع لكي يدفع لك Pay to be paid". و بموجب هذه القاعدة، ينبغي على المؤمن له أولا معالجة كافة طلبات التعويض الناشئة على إثر ثبوت مسؤوليته، قبل أن يطالب الجهة المؤمنة بتنفيذ عقد التأمين و تعويضه عما دفعه للمتضررين، غير أن هذه القاعدة مستبعدة في حالة أضرار التلوث البحري بالمحروقات، باعتبار أنه، و كما رأينا سابقا، في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، خول لكل متضرر من التلوث الحق في الرجوع مباشرة على مؤمن مالك السفينة لمطالبته بالتعويض<sup>(2)</sup>.

من بين الخصائص الجوهرية المميزة لنوادي الحماية و التعويض بمقارنتها مع شركات التأمين التجارية، أنها لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح و المغانم<sup>(3)</sup>، إذ يتمثل الهدف الأول و الأخير الذي تسعى جاهدة لتجسيده، في توفير التغطية التأمينية لمجهزي السفن الأعضاء فيها، و حمايتهم من الأعباء المالية الكبيرة للمسؤوليات التي قد يتعرضون لها بمناسبة ممارسة نشاطهم، دون أن يهدف ذلك إلى تحقيق الربح<sup>(4)</sup>. زيادة عن هذه الخاصية، تتميز هذه النوادي على شركات التأمين العادية، بأنها ذات طبيعة قانونية مدنية و ليست تجارية، إذ من المستقر عليه أن شركات التأمين العادية تأخذ شكل شركات تجارية تهدف أساسا إلى تحقيق الربح و المكاسب المالية، حيث تلتزم بإمساك الدفاتر التجارية و يشترط قيدها في السجل التجاري و الخضوع لغيرها من الإلتزامات التي يلتزم بها التجار، كما يترتب على ذلك

1- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 5.

2- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 739.

3- Julien HAY, op-cit., p. 182.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 77 و ما يليها.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 845.

6- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 497-498.

7- أنظر كل من:

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 739.

« Les clubs P&I sont des mutuelles d'assurance qui n'ont pas de finalité lucrative. Ils font exclusivement appel aux actifs financiers de leurs assurés et ne rémunèrent aucuns capitaux extérieurs. Leur objectif consiste à recouvrir suffisamment de ressources financières auprès de leurs assurés pour couvrir le coût de l'ensemble des demandes à payer ainsi que leurs frais administratifs de fonctionnement », Julien HAY, op-cit., p. 182.

أنه في حالة عدم وفاء هذه الشركات بالالتزامات الواقعة على عاتقها، فإنه يجوز شهر إفلاسها. أما بالنسبة لنوادي الحماية و التعويض، فلا تكتسب الصفة التجارية، بل يضافي عليها القانون صفة الجمعيات المتخصصة ذات الطابع المدني<sup>(1)</sup>، حيث يؤدي تسجيلها طبقا لما نص عليه قانون الشركات الإنجليزي « Companies Act » الصادر سنة 1862، لاكتسابها الشخصية المعنوية<sup>(2)</sup>. و على إثر تمتع هذه التعاونيات بالشخصية المعنوية، أصبح مخول لها الحق في الاسم و الموطن و الجنسية و الحق في التقاضي، كما ينجم عن طبيعتها المدنية عدة آثار، نذكر من بينها عدم إلزامها بإمساك الدفاتر التجارية، بالإضافة إلى عدم إمكانية إشهار إفلاسها، كذلك يكون الاختصاص بالفصل في المنازعات المتعلقة بها، للمحاكم المدنية و ليست المحاكم التجارية، فضلا عن إعفائها من الخضوع للضرائب على الأرباح التي تخضع لها شركات التأمين التجارية<sup>(3)</sup>.

على نقيض ما تأخذ به شركات التأمين التجارية، التي تقدم خدمة التغطية التأمينية مقابل أقساط ثابتة، فإن الاشتراكات التي يلتزم بدفعها الأعضاء في نوادي الحماية و التعويض لا تمتاز بالثبات<sup>(1)</sup>، بمعنى ليس لها قيمة مالية مستقرة معروفة في وقت مسبق<sup>(2)</sup>، بل يتحدد مقدارها تماشيا مع حجم الغلاف المالي الذي يحتاجه النادي، من أجل تغطية ما يقع على كاهله من مصاريف، على إثر المسؤوليات الملقاة على عاتق أعضائه خلال السنة المعنية بالتأمين<sup>(3)</sup>. هذه النقطة تقودنا كذلك للقول أنه من مميزات نوادي الحماية و التعويض، عدم وجود رأسمال لها أثناء التأسيس<sup>(4)</sup>، حيث تختلف عن شركات التأمين التجارية التي يلتزم الشريك فيها بتقديم حصة مالية كاملة قبل دخوله كشريك في الشركة، على عكس هذه التعاونيات التي لا يتم فيها تقديم حصص تأسيس مسبقة من طرف الأعضاء عند إنشائها، بل أن رأسمالها يتكون أساسا من الاشتراكات التي يقوم النادي بتحصيلها من الأعضاء<sup>(5)</sup>. و بمجرد إبرام عقد التأمين لدى ناد من هذه النوادي، ذلك يجعل بصفة تلقائية كل مجهزة سفينة يكتسب عضوية فيه، مسئولا مسؤولية تضامنية مع باقي الأعضاء، فيما يتعلق بالالتزامات المالية التي تقع على عاتق النادي الذي يعتبر المجهزة أحد المنخرطين فيه<sup>(6)</sup>. و في الواقع تظهر بصورة متضحة الخاصية التضامنية الحاضرة بين كافة الأعضاء في نوادي الحماية و التعويض، بمناسبة إقرار المجلس الإداري الخاص بهذه التعاونيات، بإمكانية تطبيق القاعدة المسماة « Omnibus Rule »، التي بمقتضاها يسمح التدخل من أجل معالجة بعضا من طلبات التعويض الملقاة على مجهزي السفن، و الناجمة عقب تحقق مخاطر أخرى، لم يتفق المجهزة و إدارة النادي على إدراجها في نطاق التغطية التأمينية أثناء إبرام عقد التأمين على المسؤولية<sup>(7)</sup>.

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 93.

2- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 28.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 87-93.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

5- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 10-11.

6- Julien HAY, op-cit., p. 182.

7- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 28.

8- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 97-98.

9- Julien HAY, op-cit., p. 182.

10- « Dans un souci d'adaptation à l'augmentation de la responsabilité des armateurs, « l'Omnibus Rule » permet au conseil d'autoriser le paiement de certaines réclamations des armateurs qui ne sont pas objectivement prévues dans la couverture du Club mais qui sont toutefois dans le champ, dans l'esprit de la couverture. Cette clause originale nous rappelle que les Clubs sont des mutuelles à but non lucratif, elles agissent et existent pour le bénéfice des armateurs. Cette règle de l'omnibus permet donc au conseil de s'adapter de manière très réactive aux besoins de leurs membres,

توصلنا في الأخير إلى نتيجة جلية، مفادها أنه يعد التعاون و التضامن بين جميع الأعضاء، في تحمل ما قد يتعرض له أي منهم من مسؤوليات مدنية ناجمة من جراء المخاطر المختلفة المرتبطة بنشاطهم، من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام التأمين في إطار نوادي الحماية و التعويض، غير أنه في نفس الوقت من المهم الإشارة إلى أن التضامن في هذه الحالة، يختلف إختلافا جوهريا عن التضامن المعروف في شركات التضامن التجارية، ذلك أن التضامن في هذه الشركات يضمن إلتزام الشريك بضمان وفاء الشركة بديونها حتى في أمواله الخاصة، على خلاف صاحب العضوية في هذه التعاونيات التأمينية، الذي يقتصر إلتزامه في دفع الاشتراكات بأنواعها المختلفة، دون أن يكون مسئولا عن ديون النادي في أمواله الخاصة<sup>(1)</sup>.

يتشكل الهيكل الإداري لنوادي الحماية و التعويض من جهازين رئيسيين هما: الجمعية العمومية، التي تعتبر أعلى هيكل إداري داخل هذه التعاونيات، بحكم ما لها من سلطة الإشراف و الرقابة على إدارتها، حيث تتألف من جميع الأعضاء في النادي، و من أبرز الاختصاصات المخولة لها، نجد الدعوة إلى عقد الاجتماعات و الاضطلاع بانتخاب مدراء النادي و معاونيهم. علاوة عن الجمعية العمومية، ثمة مجلس الإدارة الذي يوجد على رأسه عدة مدراء، ينتخبون من طرف الجمعية العمومية لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد، إذ من مهامهم الرئيسية، التكفل بتنفيذ سياسة النادي و تحصيل الاشتراكات من الأعضاء، حيث يساعدهم في ذلك مجموعة من الأعضاء، يختلف عددهم من ناد إلى آخر، يختارون كذلك بواسطة الجمعية العمومية للنادي<sup>(1)</sup>.

### ثالثا - إجراءات الانخراط في ناد للحماية و التعويض:

تبرم عقود التأمين لدى نوادي الحماية و التعويض، من خلال تبادل الإيجاب و القبول بين كل من النادي و طالب العضوية، و تقوم هذه التعاونيات التأمينية بتجديد عقود العضوية بالنسبة لأعضائها السابقين في 20 فيفري من كل سنة جديدة<sup>(2)</sup>، و هذا التاريخ في الواقع له رمزية تاريخية، باعتباره يمثل تاريخ معاودة نشاط الملاحة البحرية في بحر البلطيق<sup>(3)</sup>. و قبل أن يعبر النادي صراحة عن قبوله بانخراط مجهز السفينة في عضويته، و قابلية التأمين على مسؤوليته المدنية، مثلا ضد مخاطر التصادم البحري أو المخاطر المرتبطة بالتلوث البحري، تقوم إدارته بإعداد دراسة مفصلة حول السفينة المرشحة للتغطية التأمينية، حيث تحرص في هذا الصدد على أن تتوصل إلى جمع عدة معلومات تتعلق أهمها بما يلي: الاسم الكامل للسفينة؛ الإسم الكامل لمالك السفينة؛ نوع السفينة و الخصائص المميزة لها؛ حالة السفينة و عمرها؛ طول السفينة و عرضها إضافة إلى حمولتها القصوى؛ المقاييس التكنولوجية المميزة للسفينة؛ درجة تصنيف السفينة و إسم شركة التصنيف؛ ميناء تسجيل السفينة و دولة العلم؛ سجل حوادث السفينة؛ عدد أعضاء طاقم السفينة و جنسياتهم؛ عدد المرات التي تنقلت فيها ملكية السفينة؛ النشاط

---

*notamment lorsqu'un nouveau risque apparaît ou lorsqu'un événement exceptionnel se produit et ne correspond pas parfaitement aux clauses des Rules. Cette règle représente également le pragmatisme britannique qui a de nombreuses fois su s'adapter aux situations nouvelles*», Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 15-16.

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 99.

2- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 103 و ما يليها.

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 27.

- Julien HAY, op-cit., p. 182.

3- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 10.

4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

التجاري للسفينة؛ طبيعة البضائع التي تنقلها السفينة؛ المنطقة الجغرافية التي تمارس فيها السفينة نشاطها؛ طبيعة عقود إيجار السفينة مع تحديد أسماء المستأجرين؛ حرص إدارة النادي على وجوب مراعاة السفينة المرشحة للتغطية التأمينية للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية<sup>(1)</sup>.

في حالة توافر كافة المعايير التي يتطلبها نادي الحماية و التعويض في السفينة، لقبول التأمين على المسؤولية المدنية لمجهزها، عندها لا يبقى على هذا الأخير إلا دفع الاشتراكات التي تملئها عليه الإدارة، لكي تثبت له رسمياً العضوية في النادي. و تنقسم الاشتراكات التي يلتزم الأعضاء بدفعها لنادي الحماية و التعويض، من أجل التأمين على مسؤولياتهم المدنية، إلى ثلاثة أنواع، و هي كالتالي: الاشتراكات المقدمة، الاشتراكات الإضافية، اشتراكات الكوارث.

تعرف الاشتراكات المقدمة « **Advance calls** »، على أنها تلك الحصص المالية التي تدفع في بداية كل سنة تأمينية جديدة، حيث تحسب طبقاً لحمولة السفينة المرشحة للتأمين، و التكاليف اللازمة لغاية تغطية طلبات التعويض متوسطة القيمة المالية التي من المتوقع أن يواجهها النادي خلال السنة التأمينية الراهنة، بالإضافة إلى المصاريف الضرورية لاشتغال إدارته. كما قد يدفع الأعضاء في نادي الحماية و التعويض اشتراكات إضافية « **Additional calls** »، تتمثل في مبالغ مالية تأمر الإدارة بتحصيلها منهم، في الحالة التي لا تكفي فيها الاشتراكات المقدمة، من أجل تغطية طلبات التعويض الملقاة على عاتق النادي و المصاريف الضرورية لاشتغال إدارته. زيادة عن ذلك يوجد ثمة ما يسمى باشتراكات الكوارث « **Catastrophe calls** »، التي يلتزم الأعضاء بتسديدها عندما تواجه هذه التعاونيات حالة إستثنائية مثل الحادث الذي يأخذ شكل الكارثة، مما يستدعي معه توافر غلاف مالي كبير لمجابهة كل ما ينجم عنه من تبعات وخيمة<sup>(1)</sup>.

لقد كشفت التجربة العملية أنه بالرغم من دعوة نوادي الحماية و التعويض، الأعضاء فيها إلى دفع اشتراكات الكوارث لتغطية الأضرار المترتبة عقب وقوع حوادث ضخمة تأخذ شكل الكارثة، إلا أن القيمة المالية التي يتم جمعها، في الغالب ما يتبين عدم كفايتها لإصلاح جميع ما ينجم عن تلك الحوادث من خسائر<sup>(2)</sup>، مما دفع بهذه التعاونيات إلى إعادة التأمين على المخاطر المغطاة من طرفها، في إطار الهيئة المعروفة بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض<sup>(3)</sup>. و تعود الجذور التاريخية لنشأة هذه المجموعة إلى تاريخ 10 أبريل سنة 1899، بموجب الاتفاق المبرم بين ستة نوادي للحماية و التعويض من المملكة المتحدة البريطانية، بهدف تأسيس نظام إعادة تأمين تعاوني فيما بينها، حيث سميت هذه المجموعة آنذاك بـ «مجموعة لندن»<sup>(4)</sup>. لكن حينما زاد عدد النوادي الملتحقة بهذه المجموعة، تغيرت تسميتها لتصير بداية من سنة 1981، تلقب بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض<sup>(5)</sup>. فمن أجل مجابهة طلبات

1- أنظر كل من:

- Julien HAY, op-cit., pp. 189-190.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 154-156.

2- أنظر كل من:

- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 11.

- Julien HAY, op-cit., p. 183.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 740-741.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 849-850.

4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

5- Julien HAY, op-cit., p. 185.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 421-422.

التعويض الضخمة الناشئة عن حوادث هائلة تأخذ شكل الكارثة، تجمعت نوادي الحماية و التعويض الثلاثة عشر (13) البارزة على المستوى الدولي، تحت قبة هذه الهيئة، لغاية إنشاء نظام تعاوني في تحمل المخاطر، يهدف إلى إعادة التأمين بشكل جماعي بين كافة هذه النوادي<sup>(1)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أن مجموعة « I.G.P.I. Clubs »، تغطي حاليا حوالي 90% من الأسطول البحري العالمي، حيث توصلت هذه الهيئة لاتفاقان يهدفان إلى تنظيم الكيفية التي تشتغل وفقها النوادي الأعضاء فيها، يتمثل الاتفاق الأول فيما يسمى بـ « International Group Agreement »، الذي يتضمن قواعد تبين أساليب توفير النادي تغطية تأمينية لمجهز سفينة له عضوية في وقت سابق في ناد آخر. أما الاتفاق الثاني، فيعرف بـ « International Group Pooling Agreement »، حيث تم إقراره من طرف المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض، لالتزام جميع النوادي المشاركة في عضويتها، بالتعاون في تحمل المخاطر التي يزيد مقدارها عن 5 ملايين دولار أمريكي إلى غاية قيمة 30 مليون دولار أمريكي<sup>(1)</sup>. و لقد أشاد بعض الفقه بشكل كبير بالاتفاق الأخير، معتبرين بأنه بادرة خير حلت على نوادي الحماية و التعويض، ذلك أنه بفضله أصبح في مقدور هذه التعاونيات، أن تقترح مستويات عالية للتغطية التأمينية لفائدة أعضائها، بما فيهم مجهزي ناقلات النفط، بالمقارنة مع التغطية التي يمكن أن توفرها لهم شركات التأمين التجارية، و لعل ذلك ما يبرز محاسن التأمين التعاوني<sup>(2)</sup>.

إن القدرة على التدخل السريع لنوادي الحماية و التعويض على إثر ثبوت المسؤوليات في حق أعضائها بعد تحقق المخاطر المغطاة تأمينيا من طرفها، تكون سهلة بمنح هؤلاء خطابات الضمان « Les lettres de garantie »، ذلك أنه عندما تقع على عاتق مجهز السفينة ديون كثيرة، فإن أخطر ما يمكن أن يتعرض له هذا الأخير، يتمثل في قيام الدائنين بالحجز على سفينته لإرغامه على تسديد ديونه. فمن أجل تفادي إجراء الحجز على السفينة و تحاشي تعطيل عملية الاستغلال التجاري لها، تقوم هذه التعاونيات بمنح مجهز السفينة خطاب الضمان، الذي بمقتضاه يضمن النادي وفاء المجهز بديونه<sup>(3)</sup>. و جدير بالذكر في هذا المقام أن معظم تعاونيات التأمين، و بالخصوص تلك المنتمية إلى المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض، تمتلك قدرات مالية كبيرة، تجعلها تصدر خطابات الضمان بشكل سريع بمقارنتها بالبنوك<sup>(4)</sup>.

بقي أن نشير إلى أنه تنتهي العضوية في نوادي الحماية و التعويض، عند توافر حالة من الحالات التالية: حالة عدم وفاء صاحب العضوية في النادي بالتزاماته المتعلقة بدفع الاشتراكات بصورها

1- Julien HAY, op-cit., p. 185.

2- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 12.

3- أنظر كل من:

- Julien HAY, op-cit., p. 186.

- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 741.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 426.

4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 33.

5- « La rapidité est un élément fondamental dans l'émission d'une lettre de garantie. Les Clubs grâce à leurs réseaux de correspondants situés dans le monde entier sont en mesure d'émettre des lettres de garantie et ce de manière très réactive. En effet, la saisie d'un navire est l'un des événements le plus redouté par le transporteur tant les pertes financières sont importantes. Il n'est pas rare qu'une saisie fragilise de manière sérieuse de petites compagnies maritimes. Il est donc capital d'être très rapide dans l'émission d'une lettre de garantie afin d'empêcher la saisie d'un navire ou de minimiser le temps de d'immobilisation du navire en obtenant la mainlevée », Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 49.

المختلفة<sup>(1)</sup>، حالة وفاته، حالة تعرضه للإفلاس<sup>(2)</sup>، حالة العجز بالنسبة للشخص الطبيعي، حالة تعرض الشخص المعنوي صاحب العضوية في النادي لمتابعة قضائية أو حالة دخوله في تصفية قضائية، حالة بيع السفينة المسجلة في السجل الخاص بالنادي أو رهنها، حالة فقدان السفينة لتصنيفها، فضلا عن حالة ضياع السفينة كلياً مثل تعرضها للغرق<sup>(3)</sup>. و من نافلة القول أن سقوط العضوية في هذه التعاونيات، يحدث آثاره فقط بالنسبة للمسؤوليات المستقبلية، في حين لا يؤثر على ما ترتب من مسؤوليات مضت على عاتق الأعضاء فيها، حيث يبقى دائما النادي في هذه الحالة ملتزماً في مواجهة مجهزي السفن الأعضاء فيه<sup>(4)</sup>. و مما سبق يمكن تعريف نوادي الحماية و التعويض على أنها: "تعاونيات تأمينية لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح، تم إنشائها من طرف مجهزي السفن الذين يعتبرون في ذات الوقت أعضائها، و تأخذ على عاتقها مخاطر المسؤوليات و الأعباء المالية غير المغطاة من طرف شركات التأمين التجارية، مقابل اشتراكات يلتزم الأعضاء بدفعها".

## الفرع الثاني

### الدور المحوري الذي تضطلع به نوادي الحماية و التعويض في ضمان المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري

تعد نوادي الحماية و التعويض، من أفضل آليات الضمان المعتمدة لتأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، ذلك بحكم ما تلعبه من دور البديل لشركات التأمين التجارية، التي في الغالب ما تبدي رفضها على تغطية بعضاً من تلك المخاطر أو جميعها<sup>(1)</sup>، لعدة أسباب نذكر منها على سبيل المثال: التهرب من الحق الذي خولته الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها لضحايا التلوث، في إمكانية رجوعهم مباشرة على مؤمن مالك السفينة لمطالبته بأداء التعويض<sup>(2)</sup>، كذلك تجنب مواجهة نظرية المسؤولية الموضوعية التي تتعقد بمجرد ثبوت تعرض الغير للضرر، دون تكليفه بمسئلة إثبات خطأ أو إهمال الشخص المسئول، إضافة لارتفاع درجة تحمل تحقق الخطر في هذا النوع من الأنشطة<sup>(3)</sup>، فضلا عن ضخامة التكاليف اللازمة لإصلاح الأضرار الناجمة عن كل حادث، و تجاوزها بشكل كبير القدرات المالية لهذه الشركات<sup>(4)</sup>. و لقد كانت المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث الناجم عن النقل البحري بصفة عامة، من آخر المسؤوليات البحرية المغطاة من طرف نوادي الحماية و التعويض<sup>(5)</sup>، و هي فكرة

1- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 744.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 194.

3- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 11.

4- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 744.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 700 و ما يليها.

6- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 24.

7- جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، مرجع سابق، ص 86.

8- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

9- « *Les questions liées à la protection de l'environnement et notamment les pollutions engendrées par les transports en général et par le transport maritime en particulier sont dans tous les esprits actuellement. Il est parfaitement compréhensible de s'inquiéter des conséquences que peuvent provoquer les pétroliers, les chimiquiers ou même les porte-conteneurs. La course au gigantisme des armateurs fait que les porte-conteneurs les plus imposants (Megaships) comportent des réserves de carburant très importantes pouvant également provoquer une catastrophe écologique. Les P&I Clubs savent que ce sont des événements que leurs membres redoutent énormément tant pour les conséquences humaines et environnementales que cela peut engendrer, mais aussi, pour les raisons*

مستوعبة بحكم أن ظاهرة تلوث البيئة البحرية، تعد من بين الانشغالات الحديثة للمجتمع الدولي<sup>(1)</sup>. لكن رغم ذلك، و بسبب عجز شركات التأمين التجارية عن توفير تغطية تأمينية لمثل هذه المخاطر، و ما يترتب عنها من تبعات جسيمة تستدعي توافر قدرات مالية ضخمة، فإن تأمين مثل هذه المسؤولية من الناحية العملية، يكاد يكون حكرًا على هذه التعاونيات<sup>(2)</sup>، بدليل أنها تغطي حوالي 98% من مسؤولية تجهزي السفن الناقلة للنفط في جميع أرجاء العالم<sup>(3)</sup>.

يتم التأمين على المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، عندما تتوافر كافة المعايير التي يتطلبها النادي في ناقلة النفط المرشحة لتغطية مسؤولية مالكيها ضد هذه المخاطر، زيادة عن إلزام المالك بدفع الاشتراكات التي يملئها عليه النادي، عندها تقوم مباشرة إدارة هذا الأخير، بإصدار ما يسمى بالبطاقة الزرقاء « Blue Card »<sup>(4)</sup>. هذه الأخيرة لا تتشابه على الإطلاق مع شهادة التأمين على المسؤولية المدنية، المنصوص عليها في المادة السابعة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، ذلك أن البطاقة الزرقاء تقوم بإصدارها هذه التعاونيات، ثم يتم إرسالها إلى السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة، كدليل يثبت صحة وجود وثيقة تأمين تتطابق مع مضمون نص المادة السابعة من هذه الاتفاقية، سارية المفعول بالنسبة للسفينة المسماة في البطاقة. و بالاستناد على هذه البطاقة، تتكفل دولة تسجيل السفينة بإصدار شهادة التأمين، التي من الإجباري تواجدها على متن السفينة الناقلة لحمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و إلا منعت من الإبحار<sup>(5)</sup>.

*financières que cela soulève. Il est évident que ce qui affecte les armateurs affecte également les Clubs. Les questions liées à la protection de l'environnement et notamment les pollutions engendrées par les transports en général et par le transport maritime en particulier sont dans tous les esprits actuellement. Il est parfaitement compréhensible de s'inquiéter des conséquences que peuvent provoquer les pétroliers, les chimiquiers ou même les porte-conteneurs. La course au gigantisme des armateurs fait que les porte-conteneurs les plus imposants (Megaships) comportent des réserves de carburant très importantes pouvant également provoquer une catastrophe écologique.*

*Les P&I Clubs savent que ce sont des événements que leurs membres redoutent énormément tant pour les conséquences humaines et environnementales que cela peut engendrer, mais aussi, pour les raisons financières que cela soulève. Il est évident que ce qui affecte les armateurs affecte également les Clubs. Les causes de pollution sont diverses et variées, elles peuvent tout d'abord avoir un caractère volontaire mais elles peuvent avoir aussi un caractère accidentel, ce qui est fort heureusement plus souvent le cas. Les échouements sont la première cause des grands sinistres de pollution, viennent ensuite les abordages, les fuites des soutes, les fausses manœuvres dans l'utilisation des vannes. De plus, 50% des pollutions sont réalisées par les pétroliers, largement devant, les gaziers et les vraquiers. D'après le UK Club, dans la majorité des cas, ces sinistres proviennent d'erreurs humaines, tandis que un tiers des réclamations concernent un défaut ou une panne technique », Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 60-61.*

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 34.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 298.

3- أنظر كل من:

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.

- Diego NUNEZ, op-cit., p. 19.

- Julien HAY, op-cit., p. 180.

4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 56.

5- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 346.

- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 72.

تلعب نوادي الحماية و التعويض دورا محوريا، في كفالة حصول كل شخص تضرر من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات، على تعويض مناسب يكفي لإصلاح ما تكبده من أضرار<sup>(1)</sup>، حيث يهدف التأمين المعتمد من طرف النادي، إلى تغطية مسؤولية ملاك ناقلات النفط المتسببة في التلوث، عن طريق التكفل بتعويض الخسائر و الأضرار الناشئة على إثر تسرب أو إلقاء المحروقات من كل سفينة مؤمن عليها في النادي الذي يتبعه المالك<sup>(2)</sup>. و تضمن نوادي الحماية و التعويض في قواعدها، تغطية المصاريف التي أنفقت في عمليات إزالة المحروقات المتسربة من ناقلات النفط، و تطهير المناطق المصابة من جراء حادث التلوث، بالإضافة إلى تعويضها عن تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذها الدولة الساحلية أو أي شخص آخر بعد وقوع الحادث، و الهادفة إلى منع ضرر التلوث أو الحد منه، كذلك تغطي التدابير المتخذة في حالة وجود فقط تهديد بحدوث التلوث، و الرامية أساسا إلى منع تسرب المحروقات من السفينة، علاوة عن تعويضها عن الأضرار المترتبة بمناسبة إتخاذ الإجراءات الوقائية. كما تؤكد هذه التعاونيات في قواعدها، أنه في حالة تعرض ناقلة نفط لحادث تصادم، أو أي حادث آخر، سبب لها أضرارا جسيمة تستدعي ضخ المحروقات العالقة في صهاريجها للحيلولة دون حدوث تلوث واسع النطاق، فإن التكاليف الناجمة عن عملية الضخ، مغطاة من طرف النادي، شريطة أن يثبت مقدم طلب التعويض أنه تكبد فعلا مثل هذه الأضرار<sup>(1)</sup>.

من أبرز الأمثلة العملية التي تفصح عن تكفل نوادي الحماية و التعويض، بتعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، نذكر ما يلي:

- **حادث ناقلة النفط الملغاشية « TANIO » بتاريخ 7 مارس سنة 1980:** في قضية ناقلة النفط الملغاشية « TANIO »، أودع مؤمن مالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية و التعويض « United Kingdom Club »، مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 11.833.718 فرنك فرنسي، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة على إثر وقوع هذا الحادث، و ذلك أمام محكمة « Brest » في فرنسا<sup>(2)</sup>.

- **حادث السفينة الصهرجية اليونانية « PATMOS » بتاريخ 21 مارس سنة 1985:** في قضية السفينة الصهرجية اليونانية « PATMOS »، أودع مؤمن مالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية و التعويض « United Kingdom Club »، مبلغا ماليا قدرت قيمته في ذلك الوقت بـ 13.263.703.650 بالعملة الإيطالية، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، و ذلك على مستوى محكمة « Messine » في إيطاليا<sup>(3)</sup>.

- **حادث السفينة الصهرجية الألمانية « JAN » بتاريخ 2 أوت سنة 1985:** وقع حادث السفينة الصهرجية « JAN »، المسجلة في جمهورية ألمانيا الفيدرالية، بتاريخ 2 أوت سنة 1985. فعندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 3000 طن من زيت الوقود الثقيل، تعرضت لاصطدام بإحدى الأنوار الملاحية الثابتة، أثناء عملية دخولها إلى ميناء « Aalborg » الواقع في دولة الدانمرك، مما أدى إلى

1- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 736 et s.

2- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 70.

3- أنظر كل من:

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 34.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 701 و ما يليها.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 27.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », op-cit., p. 21.



تسرب حوالي 300 طن من حمولتها من المحروقات إلى مياه البحر، و التسبب في إلحاق أضرار تلوث كبيرة بالشواطئ القريبة من الميناء<sup>(1)</sup>. و في شهر جويلية سنة 1986، تقدمت الحكومة الدانمركية بطلب تعويض ضد مؤمن مالك السفينة « Skuld Club »، من أجل تعويضها عما بذلته من مصاريف في عمليات تنظيف الشواطئ المصابة ببقع المحروقات، حيث قبل النادي في شهر أفريل سنة 1987، معالجة ذلك الطلب بعد تيقنه من القيمة الفعلية للمصاريف التي أنفقتها الحكومة الدانمركية في سبيل تطهير شواطئها المتضررة من التلوث، زيادة عن موافقته على تغطية طلبات تعويض موجهة من طرف خمسة أشخاص من الخواص ثبت تكبدهم أضرار من جراء هذا الحادث. و لقد أودع مؤمن مالك هذه السفينة مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 1.576.170 بالعملة الدانمركية، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن الحادث، و ذلك على مستوى المحكمة البحرية و التجارية لمدينة « Copenhagen » في الدنمرك<sup>(2)</sup>.

- حادث السفينة الصهرجية الإيطالية « AMAZZONE » بتاريخ 31 جانفي سنة 1988: في الحادث الذي ترتب عنه تسرب حوالي 2000 طن من المحروقات من طرف السفينة الصهرجية الإيطالية « AMAZZONE »، بتاريخ 31 جانفي سنة 1988، قبالة السواحل الفرنسية، وافق نادي الحماية و التعويض « Standard Club »، الذي تكفل بالتأمين على المسؤولية المدنية لمالك هذه السفينة ضد مخاطر التلوث البحري، على تعويض كل من تضرر من جراء التبعات الوخيمة الناجمة عن هذه الواقعة، حيث أودع المؤمن مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 13.612.749 فرنك فرنسي، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، و ذلك على مستوى محكمة « Brest » في فرنسا<sup>(1)</sup>.

- حادث السفينة الصهرجية القبرصية « HAVEN » بتاريخ 11 أفريل سنة 1991: عقب وقوع الحادث المدمر للسفينة الصهرجية القبرصية « HAVEN »، بتاريخ 11 أفريل سنة 1991، قبالة سواحل مدينة « Gênes » الإيطالية، قام مباشرة المؤمن على المسؤولية المدنية لمالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية و التعويض « United Kingdom Club »، بإيداع مبلغا ماليا قدرت قيمته وقتئذ بـ 23.950.220.000 بالعملة الإيطالية، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، و ذلك على مستوى محكمة الدرجة الأولى لمدينة « Gênes » في إيطاليا<sup>(2)</sup>.

- حادث السفينة الصهرجية اليونانية « ILIAD » بتاريخ 9 أكتوبر سنة 1993: على إثر وقوع حادث السفينة الصهرجية ذات الجنسية اليونانية « ILIAD »، بتاريخ 9 أكتوبر سنة 1993، بالقرب من جزيرة « Sfaktiria » في اليونان، أودع نادي الحماية و التعويض الذي أمن لديه مالك هذه السفينة، مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 1.496.533.000 بالعملة اليونانية، في صندوق تحديد مسؤولية المالك عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، على مستوى المحكمة المختصة في اليونان<sup>(3)</sup>.

- حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999: عقب وقوع حادث ناقلة النفط « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، و بناء على طلب تقدم به مالك هذه السفينة

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1985 », op-cit., pp. 20-21.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 37-39.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1989 », op-cit., pp. 37-39.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1994 », op-cit., p. 49.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., p. 65.

المتمثل في « Tevere Shipping Company »، باشرت المحكمة التجارية لـ « Nantes » بتاريخ 14 مارس سنة 2000، إجراءات تحديد المسؤولية عن هذا الحادث، حيث حددت المحكمة مسؤولية المالك بـ 84.247.733 فرنك، و لقد قام هذا الأخير بإنشاء صندوق التحديد بواسطة خطاب ضمان، موقع من طرف نادي الحماية و التعويض « Steamship Mutual Association »، الذي يعتبر الجهة المؤمنة للمسؤولية المدنية للمالك ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، في التاريخ الذي وقع فيه الحادث<sup>(1)</sup>. و تجدر الإشارة إلى أنه عقب وقوع هذا الحادث، قام مباشرة مؤمن مالك هذه السفينة بالتعاون مع إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، بفتح مكتب بمدينة « Lorient » الفرنسية، لاستقبال طلبات التعويض، مما يفيد بأن هذه النوادي تعتبر طرفا فاعلا في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(2)</sup>.

- حادث السفينة الصهرجية « Prestige » بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002: عقب تحطم السفينة الصهرجية المسجلة في البهاماس « Prestige »، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، قام مؤمن المسؤولية المدنية لمالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية و التعويض « London Club »، بإيداع مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 22.777.986 بالعملة الأوروبية، في صندوق تحديد مسؤولية المالك عن أضرار التلوث المترتبة من جراء هذا الحادث، على مستوى المحكمة الجزائرية لمدينة « Corcubion » في إسبانيا<sup>(1)</sup>.

بقي أن نشير في الأخير إلى أنه هناك سقفا ماليا لتدخل هذه النوادي لتعويض الضحايا، يتمثل في مبلغ 1 مليار دولار أمريكي بالنسبة للحادث الواحد<sup>(2)</sup>، حيث دخل العمل بهذه القيمة حيز التنفيذ بداية من 20 فيفري سنة 2001<sup>(3)</sup>.

مما يلاحظ أنه علاوة عن تأمين نوادي الحماية و التعويض، للمسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري، فإنها تلعب أيضا وظيفة ذات أهمية كبيرة، تتمثل في العمل على تشجيع الجانب الوقائي من أجل تقادي وقوع حوادث التلوث، ذلك تماما ما أفصح عنه التقرير البريطاني « Safer ships, cleaner seas »، الذي أعرب عن قدرة هذه النوادي على حث ملاك السفن على تقادي المخاطر التي تسبب التلوث البحري، عن طريق تزويدهم بالمعلومات الضرورية عن القواعد الدولية المعتمدة في هذا الشأن و التي تجنبهم التعرض لمثل هذه الكوارث. من جهتها أشادت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون و التنمية الاقتصادية<sup>(4)</sup>، بالدور المحوري لنوادي الحماية و التعويض، باعتبارها تشجع، زيادة عن ملاك السفن، جميع المنخرطين في صناعة النقل البحري على التقليل من حوادث التلوث، حيث صنفتها من بين الهيئات الدولية الناشطة في ميدان تحقيق السلامة البحرية<sup>(5)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., p. 110.

2- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 65-69.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 2003 », op-cit., p. 112.

4- أنظر كل من:

- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 70.

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 34-35.

- Julien HAY, op-cit., pp. 186-187.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 709.

6- « O.C.D.E : Organisation de Coopération et de Développement Economique ».

7- « Le rôle potentiel de l'assurance P&I dans la prévention des sinistres maritimes a été souligné dans un certain nombre d'études et de rapports depuis une dizaine d'années. Réalisé en 1994 à la suite du naufrage du BRAER, le rapport britannique « Safer ships, cleaner seas », met en avant la

كما يظهر الدور الفعال لنوادي الحماية و التعويض، في مجال الوقاية من وقوع حوادث التلوث البحري، عندما تبدي رفضها على توفير تغطية تأمينية للسفن التي تمارس الملاحة البحرية تحت المقاييس « La navigation sous-normes »، حيث تفرض على كل مالك ناقله نفط قبل التأمين على مسؤوليته، الخضوع للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن التسيير السليم للسفن (Code I.S.M)<sup>(1)</sup>، إذ يؤدي عدم وفاء المالك الذي يريد أن تكون له عضوية في هذه النوادي، بالتزاماته المتعلقة بهذه المسألة، إلى رفض عضويته في أي منها، أما مالك ناقله النفط الذي له عضوية في وقت سابق فيها، ثم ثبت عدم مراعاته لقواعد السلامة البحرية، فيمكن أن يصل جزائه إلى حد سقوط عضويته من هذه التعاونيات التأمينية<sup>(2)</sup>. و كضمانة لاستمرار ملاك السفن في الخضوع لالتزاماتهم المتعلقة باحترام معايير السلامة البحرية، التي من الواجب أن تتوفر في سفنهم، من أجل قبول تجديد عقود عضويتهم في نوادي الحماية و التعويض، تمارس هذه الأخيرة رقابة منتظمة على حالة السفن المسجلة في كتاب عضويتها، حيث تستعين أثناء قيامها بهذه العملية، بالمعلومات التي تتلقاها من طرف كل من دول علم السفن، الدول الساحلية و شركات تصنيف السفن، علاوة عن تعيينها خبراء للقيام بزيارات دورية على متن تلك السفن، و خاصة منها السفن القديمة التي تقلصت قدراتها على مواجهة المخاطر البحرية، و التي تكون درجة احتمال تعرضها للحوادث كبيرة. كذلك تمارس هذه التعاونيات وظيفة توجيهية إزاء أعضائها، حيث تطلعهم على سبيل المثال، على التعديلات الطارئة على القواعد البحرية الدولية الرامية إلى الوقاية من حوادث التلوث البحري، كذلك على القواعد المستحدثة في مجال الاستغلال التجاري للسفن<sup>(3)</sup>.

---

*capacité des clubs P&I à inciter les propriétaires de navires à prévenir les risques de sinistres et leur confère un rôle central au sein du dispositif international visant à encourager des pratiques de navigation plus sûres.*

*Le comité du transport maritime de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques (OCDE) souscrit au même point de vue dans le cadre de ses recherches en matière de lutte contre la navigation sous-normes. Il identifie en particulier l'assurance P&I comme le meilleur levier de l'assurance maritime pour promouvoir la sécurité maritime à travers l'implication des acteurs de la filière du transport maritime autres que les propriétaires de navires », Julien HAY, op-cit., pp. 180-181.*

1- « *International Safety Management Code* ».

2- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 720 et s.

3- « *Les clubs P&I surveillent de manière régulière la qualité des navires membres. Ils contrôlent tout d'abord leurs registres des pertes afin de déceler une éventuelle dégradation de la sinistralité. Ils ont également accès aux informations issues d'autres inspections des navires, comme celles opérées par les Etats du pavillon, les Etats côtiers ou les sociétés de classification.*

*Les clubs mènent par ailleurs des inspections à bord des navires membres. Ces visites peuvent être effectuées de manière routinière, par exemple lorsqu'un navire a atteint un certain âge ou que ses performances en matière de sinistres se dégradent, ou de manière inopinée en particulier lorsque les clubs veulent en apprécier la gestion générale.*

*Différents clubs imposent par ailleurs à leurs membres comme condition de reconduction d'adhésion de procéder à des audits à bord des navires afin d'évaluer les risques associés à l'exploitation et la gestion des navires. En cas d'identification de problèmes, une procédure est engagée entre le club et le membre afin d'y remédier.*

*Enfin, les clubs P&I exercent une fonction de conseil à destination de leurs membres. Ils les informent par exemple des modifications en matière de réglementation maritime internationale, les avertissent de problèmes spécifiques récemment observées (techniques ou juridiques) ou fournissent encore des recommandations générales destinées à améliorer la maintenance et l'exploitation des navires », Julien HAY, op-cit., p. 192.*

بالرغم من الدور الهام الذي تلعبه هذه النوادي، في حث مجهزي ناقلات النفط على تطبيق القواعد الدولية بشأن السلامة البحرية، و تلك الهادفة إلى الوقاية من مخاطر التلوث البحري، إلا أن معظم المهتمين بالعلوم البحرية بشكل عام، و المتخصصين في مجال النقل الدولي البحري للمحروقات بشكل سائب على وجه الخصوص، يقرون صراحة بعدم وجود معايير أمان كافية في السفن العملاقة الناقلة لمثل هذه البضاعة، فنجد مثلاً على صعيد هذه الاهتمامات مجموعة « O.C.I.M.F »<sup>(1)</sup>، و هي الهيئة الدولية التي تضم أعضاء من أكبر الشركات النفطية في العالم، قد عقدت إجتماعاً طارئاً بتاريخ 6 جانفي سنة 2000، في العاصمة الانجليزية "لندن"، لبحث موضوع واحد فقط في جدول أعمالها، و المتمثل في كارثة ناقلة النفط المالطية « Erika ». و لقد تبين من خلال المناقشات، أن هذه السفينة قد خضعت للمعاينة سبع مرات من طرف مفتشين متخصصين في هذا المجال خلال السنة الأخيرة، غير أنه لم يرد في تقارير التفتيش هذه، ما يفيد بوجود عيب في السفينة، سواء من ناحية التشييد أو من النواحي الأمنية للنقل، في حين أن المعاينة التي أجريت عليها بعد الحادث، أفادت بوقوع هذا الأخير نتيجة عيوب في السفينة محدثة التلوث. و إزاء ذلك الوضع، أصبح من الضروري وجود رقابة تكفل توفير وسائل الأمان بالنسبة لعمليات النقل البحري للمحروقات، و بالخصوص على صعيد الدول الأوروبية المتضررة مباشرة من تبعات هذه الكارثة<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثالث

#### نوادي الحماية و التعويض كان لها دورا محوريا في إنشاء نظاما إراديا خاصا غايته التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

لقد كان للمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض، الفضل الكبير في التأسيس لنظام خاص، يهدف إلى تعويض المتضررين من التبعات الوخيمة لحوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(2)</sup>، من خلال أخذها بزمam المبادرة بضمها لمجموعة من مجهزي ناقلات النفط<sup>(3)</sup>، لإبرام إتفاق هدفه إنشاء صندوقا خاصا، يغطي مسؤولية كل مجهز عن أضرار التلوث التي تسببها سفينته<sup>(4)</sup>. و لقد عرف هذا الاتفاق بصيغة مختصرة باتفاق « T.O.V.A.L.O.P »<sup>(5)</sup> (أولا)، الذي تم تكملته لاحقا باتفاق آخر، أبرم بين عدد معتبر من كبرى شركات النفط في العالم، سمي باتفاق « C.R.I.S.T.A.L »<sup>(6)</sup> (ثانيا). و بالرغم من أن هذه الاتفاقات لم تعد نافذة منذ 20 فيفري سنة 1997، إلا أن مساعي المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض، لم تتوقف عن إبرام إتفاقات أخرى، للإفصاح عن أنها طرفا محوريا في المساهمة في تعويض ضحايا حوادث التلوث (ثالثا).

إذا كان وقوع حادث ناقلة النفط « Torrey-Canyon » سنة 1967، بمثابة الناقوس الذي نبه المجتمع الدولي بخطورة ظاهرة التلوث البحري بالمحروقات، فقد كان له في نفس الوقت تأثيراته على

1- « Oil Companies International Marine Forum ».

2- أنظر كل من:

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 148-149.

- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 184-188.

- Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., p. 67.

3- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 242-243.

4- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 157-158.

5- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 45.

6- « Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution ».

7- « Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution ».

الصناعة الملاحية و الصناعة النفطية، من أجل مراجعة مواقفها إزاء هذه المسألة<sup>(1)</sup>. فعلى إثر هذه الكارثة المدمرة، لم تطل هذه الصناعات مكتوفة اليدين تنتظر وصول تاريخ نفاذ الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، بل أخذت بزمam المبادرة عندما أدركت جسامة هذه المشكلة، و جابقتها بواسطة إنشاء نظام تعويضي خاص، غرضه تغطية الفراغ القانوني الدولي السائد في تلك الحقبة الزمنية في مجال المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات<sup>(2)</sup>. مثل هذا النظام، لم يكن فقط في صالح المتضررين من تبعات حوادث التلوث، الذين يعقدون آمالا كبيرة في توافر ضمانات، تكفل لهم الحصول على العلاج القانوني بأسرع وقت ممكن، دون أهمية لأن تكون هذه الضمانات عن طريق وسيلة عامة أو خاصة، بل كذلك في صالح الصناعات المعنية، التي شعرت بالحاجة إلى تحسين صورتها أمام الرأي العام، و ضرورة تنظيم تأمينا عن تكاليف التطهير المتخذة إراديا<sup>(1)</sup>.

### أولا- الاتفاق الإرادي لملاك ناقلات النفط بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969:

أبرم الاتفاق الإرادي لملاك ناقلات النفط بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات، بين مجموعة من مجهزي ناقلات النفط في العاصمة الإنجليزية "لندن"، بتاريخ 7 جانفي سنة 1969<sup>(2)</sup>، و لقد تطلب من أجل دخوله حيز التنفيذ و بدأ سريان أحكامه على حوادث التلوث، أن تكون نسبة حمولة الأعضاء فيه تمثل 50% من الحمولة الإجمالية العالمية من بضاعة المحروقات. هذه النسبة بلغها الاتفاق في السادس من أكتوبر من نفس سنة إبرامه، و كان نصف عدد ناقلات النفط المنضمة إليه، تعود ملكيتها إلى شركات نفط (BP, Shell Gulf Oil)، أما النصف الآخر فهي مملوكة لمجهزين أحرار<sup>(3)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه ثمة هيئة تتولى مقاليد إدارة هذا الاتفاق، و تحرص على حسن تطبيق أحكامه، و هي منظمة دولية غير حكومية، يقع مقرها الرئيسي في مدينة "لندن"، و تعرف بتسمية « International Tanker Owners Pollution Federation Limited »، حيث تتألف هذه الأخيرة من كافة المجهزين الأعضاء في الاتفاق، و من أبرز مهامها، التأكد من أن الأعضاء المنضمين إلى هذا الأخير، بحوزتهم ضمانا ماليا كافيا لغرض تغطية مسؤولياتهم في حالة وقوع حادث تلوث بالمحروقات صادر عن ناقلاتهم و سبب أضرارا للغير<sup>(4)</sup>، و يكون الضمان مقدما إما من طرف نادٍ من

1- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 62-63.

2- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 120-121.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 11.

- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 6-7.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 309.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1996 », op-cit., p. 35.

4- خضع هذا الاتفاق لعدة تعديلات لمعالجة نقاط القصور التي تشوبه، كان أهمها تعديلي سنة 1978 و سنة 1987.

5- أنظر كل من:

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 16-17.

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 574.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 207.

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 45.

6- أنظر كل من:

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 207.

نوادي الحماية و التعويض، أو من قبل الجمعية الدولية للتعويض عن أضرار التلوث الصادر عن ناقلات النفط « I.T.I.A »<sup>(1)</sup>، التي أسسها أعضاء هذا الاتفاق من أجل التكفل بمهمة جمع مبالغ الاشتراكات المدفوعة من طرفهم، علاوة عن معالجة طلبات التعويض التي تتقدم بها حكومات الدول المتضررة من التلوث<sup>(2)</sup>.

صحيح أن هذا الاتفاق، قد تم إبرامه كحل مؤقت، تسري أحكامه على حوادث التلوث البحري بالمحروقات إلى غاية نفاذ الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، غير أن العمل به ظل قائماً حتى بعد بلوغ هذا التاريخ، بسبب تغطيته بعضاً من المخاطر غير المشمولة بالتعويض في ظل هذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>، علاوة عن تعويضه الدول المتضررة من التلوث التي لم تصادق على الاتفاقية المذكورة أعلاه<sup>(2)</sup>.

### ثانياً - الاتفاق التكميلي لمسؤولية ملاك ناقلات النفط عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971:

عندما تبين جلياً أن حكومات الدول المتضررة، تتفق مبالغ ضخمة في عمليات تنظيف و تطهير شواطئها من آثار التلوث، و التي غالباً ما تتجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر في ضوء الاتفاق الإرادي لملاك ناقلات النفط بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات، الذي يعتبر بعد ذلك بمثابة المستوى الأول للتعويض المنبثق من النظام الخاص لتعويض المتضررين من حوادث التلوث بالمحروقات، فقد تولدت عن تلك الوضعية آنذاك، إلزامية إقرار مستوى ثاني للتعويض، يكون مكماً للمستوى الأول<sup>(3)</sup>. فمن هذا المنطلق تم إنشاء الصندوق المسمى بـ « C.R.I.S.T.A.L »<sup>(4)</sup>، بمقتضى الاتفاق الإرادي الخاص المبرم بتاريخ 14 جانفي سنة 1971<sup>(5)</sup>، بين 38 شركة نفطية، لتكملة التعويض الذي يتم سداؤه للضحايا طبقاً للاتفاق المذكور أعلاه، في حالة عدم تمكنهم من الحصول على تعويض كاف لجبر ما تكبدوه من أضرار نتيجة لحادث التلوث<sup>(6)</sup>.

تجري إدارة صندوق « C.R.I.S.T.A.L »، من طرف منظمة دولية غير حكومية تسمى « C.R.I.S.T.A.L Limited »<sup>(7)</sup>، و يحصل على موارده المالية من الاشتراكات المتأتية من الشركات النفطية الأعضاء فيه<sup>(8)</sup>. و لحصول ضحايا التلوث على تعويض من هذا الصندوق، يستدعي الأمر

1- « International Tanker Indemnity Association ».

2- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 574.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 12-13.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1981 », Londres, 1982, p. 3.

4- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 573.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 316.

6- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 269-270.

7- دخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ 1 أفريل سنة 1971.

8- أنظر كل من:

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 211.

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 46.

- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 120-121.

9- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », op-cit., p. 4.

10- أنظر كل من:

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 664-667.

توافر شرطان أساسيان: أولهما، أن يكون للسفينة التي صدر عنها التلوث عضوية في الاتفاق الإرادي لملاك ناقلات النفط بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969. أما ثانيهما، أن تكون المحروقات المتسربة من هذه السفينة، مملوكة لشركة نفطية لها عضوية في الاتفاق التكميلي الخاص بشركات النفط بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971<sup>(1)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه بعد نفاذ الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، لم ينتهي العمل بهذا الاتفاق، حيث أصبح يمنح تعويضات، لفائدة المتضررين من تبعات حوادث التلوث، الواقعة في المياه التابعة للدول التي لم تصادق على الاتفاقية المذكورة أعلاه<sup>(1)</sup>.

**ثالثا - المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض لم تتوقف عن بذل جهودها للإفصاح عن أنها طرف محوري في تعويض ضحايا حوادث التلوث:**

بتاريخ 20 فيفري سنة 1997، تم وقف العمل بالاتفاقات الإرادية الخاصة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، بسبب تماثل أحكامها مع تلك المنصوص عليها في كل من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، بعد تعديلها بموجب البروتوكولين المبرمين في "لندن" سنة 1992، و دخول هذين الأخيرين حيز التنفيذ<sup>(2)</sup>. لكن بالرغم من ذلك، يلاحظ أنه لم تتوقف المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض، عن بذل جهودها للإفصاح عن أنها طرف محوري في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، حيث أنه بتاريخ 20 فيفري سنة 2006، دخل حيز التنفيذ الاتفاق الخاص بالتعويض عن أضرار التلوث الناجم عن السفن الصغيرة « S.T.O.P.I.A »<sup>(3)</sup>، و الاتفاق الخاص بالتعويض عن أضرار التلوث الناجم عن ناقلات النفط « T.O.P.I.A »<sup>(4)</sup>، المبرمين بين المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض و مجهزي ناقلات النفط<sup>(5)</sup>.

يخص الاتفاق الأول، ناقلات النفط ذات الحجم الصغير، و التي تكون حمولتها تساوي أو تقل عن 29.548 طن<sup>(6)</sup>. و لقد أبرم هذا الاتفاق لغرض تعويض المتضررين من حوادث التلوث التي تتسبب فيها هذه الناقلات، عن طريق مساهمة مجهزي السفن أصحاب العضوية فيه، في مبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 2003 لضحايا التلوث، في حدود 20 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة. و تسري أحكام الاتفاق على أضرار التلوث الواقعة على إقليم دولة طرف في بروتوكول إنشاء صندوق سنة 1992<sup>(7)</sup>. أما الاتفاق الثاني، فيخص باقي ناقلات النفط، و تتمثل غايته في قيام مجهزي هذه الناقلات أصحاب العضوية في هذا الاتفاق، بالمساهمة بنسبة 50%، من قيمة التعويض الذي يلتزم الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 2003، بتأديته للمتضررين من حادث التلوث<sup>(8)</sup>. و يشار إلى أن مجموع

1- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 577.

2- Diego NUNEZ, op-cit., p. 18.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 13.

4- « Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement ».

5- « Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement ».

6- Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.

7- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 243.

8- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 68.

9- « L'accord TOPIA s'applique à tous les navires-citernes adhérents à un des clubs P&I membres de l'international group of P&I clubs. Le fonds TOPIA cherche à rembourser le fonds complémentaire de 2003 pour 50% d'indemnités qu'il aura versées aux victimes si le sinistre est

التعويضات المقدمة من طرف كلا الاتفاقان، لا ترفع من الحد الأقصى للتعويض المقرر على ضوء البروتوكول المنشئ للصندوق الدولي التكميلي، و المحدد بـ 750 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة، حيث يتمثل الهدف الأساسي من إقرارهما، في مساهمة مجهزي ناقلات النفط مع الصناعة النفطية، في إصلاح الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(1)</sup>.

### المطلب الثالث

#### القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 ساير الاتفاقية بإقراره لنظام إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث

يمثل مبدأ إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، أحد أوجه التشابه الموجودة بين القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، و الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث فرض هذا التشريع على كافة السفن المترددة على المياه الأمريكية، الاحتفاظ بتأمين يعادل مبلغ الحد الأقصى لمسؤوليتها طبقاً لأحكامه (الفرع الأول)، فضلاً عن أنه يتيح للمتضرر من التلوث، ممارسة الدعوى المباشرة ضد مؤمن أو الجهة الضامنة لمسؤولية السفن المترددة على المياه الأمريكية (الفرع الثاني). و بالنظر إلى المبالغ المالية المرتفعة للتأمين الذي يتعين على تلك السفن الاحتفاظ به طبقاً للقانون الراهن، نتساءل عن موقف نوادي الحماية و التعويض فيما يتعلق بهذه المسألة؟ (الفرع الثالث).

### الفرع الأول

#### يجب على كافة السفن المترددة على المياه الأمريكية الاحتفاظ بتأمين يعادل مبلغ الحد الأقصى لمسؤوليتها طبقاً لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990

يفرض قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، على كافة السفن، سواء ناقلات النفط أو سفن البضاعة الجافة أو حتى السفن العادية، إذا كانت حمولتها تزيد عن 300 طن<sup>(2)</sup>، الاحتفاظ بشهادة تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري « **Certificate of Financial Responsibility** »، تكون معادلة لمبلغ الحد الأقصى لمسؤوليتها طبقاً للقانون<sup>(3)</sup>. و يجب الوفاء بهذا الالتزام، إذا أرادت هذه السفن الدخول إلى ميناء يقع داخل الولايات المتحدة الأمريكية، أو ممارسة الملاحة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، مثلاً لنقل أو تخفيف شحنة من المحروقات من سفينة إلى سفينة أخرى متوجهة إلى ميناء أمريكي. و لقد أجاز القانون للشخص المسئول، بدلاً من شهادة تأمين المسؤولية، تقديم أي ضمان

---

*causé par un navire visé par l'accord TOPIA. En effet ce mécanisme fait participer les assureurs au financement du fond complémentaire avec l'objectif de réclamer moins d'argent aux importateurs d'hydrocarbures qui nourrissent ce même fonds. De sa part, l'accord STOPIA cherche à augmenter l'indemnisation versée par les propriétaires des navires citerne de petite jauge, ou inférieure ou égale à 29.548 tonnes, avec une limite de 20 millions de DTS. L'accord STOPIA s'applique aux dommages de pollution d'hydrocarbures survenus dans le territoire d'un Etat partie à la convention de 1992 portant à la création du FIPOL. La première mise en scène de l'accord STOPIA a eu lieu en août 2006 avec le sinistre du SOLAR 1 aux Philippines », Diego NUNEZ, op-cit., pp. 19-20.*

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 319.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 727-729.

3- Julien HAY, op-cit., p. 75.



أو كفالة أو خطاب ضمان أو أي شكل آخر من أشكال الضمان<sup>(1)</sup>. و عليه، فالسفينة التي لا تلتزم بشهادة ضمان المسؤولية، تكون عرضة لإنزال العقوبات المنصوص عليها في قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و حرمانها من دخول المياه الأمريكية أو حرمانها من السفر إن كانت فيها، و قد تصل درجة العقاب إلى حد بيع السفينة المخالفة لصالح الحكومة الأمريكية بعد مصادرتها<sup>(2)</sup>. و يذكر أنه إذا كان الشخص يملك أو يستغل أكثر من سفينة تتردد على المياه الأمريكية، فإن تطبيق هذا الالتزام على كل سفينة قد يتقل كاهله، لذلك تضمن هذا القانون نصا من شأنه التخفيف عن كاهل ذلك الشخص، بإلزامه بأن يحتفظ بشهادة ضمان المسؤولية، في حدود الحد الأقصى للمسؤولية المقرر في القانون، ليس على كافة تلك السفن، و إنما فقط بالنسبة للسفينة الأكبر حمولة<sup>(1)</sup>.

مما يلاحظ أن نطاق الضمان الذي يتم الالتزام به وفقا لهذه الشهادة، يتم حسابه على أساس الحمولة الكلية للسفينة. فعلى سبيل المثال، إذا كانت السفينة من ناقلات النفط « **Tankers** »، تعين على المالك أو المستغل لها، الاحتفاظ بشهادة تفيد تغطية حمولة السفينة الإجمالية، مضروبة في مبلغ 1200 دولار أمريكي عن كل طن من الحمولة الإجمالية. أما غير ذلك من السفن، فيتحدد نطاق شهادة الضمان المقدمة بحمولتها الإجمالية، مضروبة في مبلغ 600 دولار أمريكي عن كل طن. و الحقيقة أن الأساس الطني المعتمد لحساب قيمة ضمان المسؤولية، منقذ إلى حد بعيد، و يكفي للتدليل على ذلك كل من حادثتي الناقلتين « **Exxon-Valdez** » و « **San Juan** ».

ففي الحادثة الأولى، كان يكفي مالك السفينة « **Exxon-Valdez** » إبراز شهادة ضمان للمسؤولية بمبلغ 14 مليون دولار أمريكي، و هو مبلغ جد ضئيل مقارنة بالمبالغ التعويضية التي إلتزمت بها شركة « **Exxon** » و دفعتها، و منها مليار دولار أمريكي لتغطية مصاريف إزالة المحروقات المتسربة على إثر الحادث. أما في حادثة ناقلة النفط « **San Juan** »، فكان يكفي مالك السفينة تقديم شهادة ضمان للمسؤولية، بمبلغ عشرة ملايين دولار أمريكي للوفاء بالتزامه القانوني، بينما بلغت التكاليف الفعلية لإزالة المحروقات المتسربة حوالي 100 مليون دولار أمريكي<sup>(2)</sup>.

## الفرع الثاني

### قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يتيح للمتضرر من التلوث ممارسة الدعوى المباشرة ضد مؤمن أو ضامن مسؤولية السفينة الصادر عنها التلوث

يجيز قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، للمتضرر من التلوث، إقامة دعوى التعويض مباشرة ضد المؤمن أو الضامن طبقا لشهادة المسؤولية المالية، و لكن لا يلتزم المؤمن أو الضامن بأن يدفع للمتضررين، أكثر من مقدار المبالغ المالية المقررة في تلك الشهادة، حتى في الحالة التي تفوق فيها الأضرار الحاصلة هذا المبلغ. و في كل الأحوال، لا يجوز للمؤمن أو الضامن أن يدفع مسؤوليته، إلا في حدود الدفوع التي يناط بالشخص المسئول الاستناد إليها وفقا للقانون. كما لا يجوز للمؤمن أو الضامن أن يدفع طلبات المتضررين، إذا كان تسرب المحروقات راجع إلى الخطأ الإرادي أو الإهمال الجسيم للشخص المسئول<sup>(3)</sup>.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 352.

2- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 124.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 730.

4- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 124-125.

5- المرجع ذاته، ص 126.

### الفرع الثالث

#### موقف نوادي الحماية و التعويض إزاء المبالغ المالية المرتفعة للتأمين الذي يتطلبه قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 من السفن المترددة على المياه الأمريكية

يتميز القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، بالتشدد فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث<sup>(1)</sup>، حيث أقر هذا التشريع عدة متطلبات في هذا الشأن، أهمها تلك المشار إليها أعلاه، عندما فرض على السفن المترددة على المياه الأمريكية، و التي تزيد حمولتها عن 300 طن، الاحتفاظ بشهادة تأمين المسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري، تكون معادلة لمبلغ الحد الأقصى لمسؤوليتها طبقا للقانون. و من المعلوم أن هذه الشهادة غالبا ما تتكفل نوادي الحماية و التعويض بإصدارها، إذ أنه بالنظر إلى حدود المسؤولية المرتفعة التي يطبقها هذا القانون على الشخص المسئول عن إصلاح أضرار التلوث، فقد أدى ذلك إلى إجماع هذه التعاونيات التأمينية، عن تغطية المسؤولية الناشئة عن التلوث بالمحروقات طبقا للقانون الراهن<sup>(1)</sup>.

سنت نوادي الحماية و التعويض، هجوما ضاريا على القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، لاستلزامه تقديم شهادة ضمان المسؤولية، من أجل تغطية التعويضات التي يلتزم بها مالك السفينة أو مستغلها في حالة تسرب المحروقات. و ترجع الأسباب الجوهرية لرفض هذه النوادي إصدار وثائق التأمين، لاتساع نطاق المسؤولية و الارتفاع بالمبالغ التعويضية إلى حدود مرتفعة للغاية، قد تتعرض معها النوادي لمخاطر جدية<sup>(2)</sup>، و ذلك علاوة على أن القانون، قد خول المتضرر من التلوث حق اللجوء مباشرة إلى المؤمن أو الضامن، لاقتضاء التعويض بغض النظر عن توجيه المطالبة إلى الشخص المسئول. و يزيد الأمر صعوبة، أن نوادي الحماية و التعويض تتولى التأمين على حوالي 90% من أساطيل النقل في العالم، و بما ينذر بحدوث أزمة كبيرة بسبب رفضها إصدار شهادات ضمان المسؤولية المطلوبة وفقا لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و لدرجة أن بعض الشركات الكبرى التي تقوم أساطيلها بنقل المحروقات، أعلنت أن سفنها سوف تقاطع الموانئ الأمريكية، بسبب عدم قدرتها على الحصول على التغطية التأمينية اللازمة، و ذلك مثل شركة « ELF » الفرنسية، و شركة « MAERSK » الدنمركية. كما سبب عكوف نوادي الحماية و التعويض عن إصدار شهادات ضمان المسؤولية وفقا لهذا القانون، زيادة تكلفة الأعباء التأمينية لدى شركات التأمين الأخرى و بنسبة تفوق عشرين بالمائة، الأمر الذي سيلقي بلا شك أعباء مالية ضخمة على شركات نقل المحروقات على مستوى العالم، و هي أعباء سوف يتحملها المستهلكون في نهاية المطاف<sup>(3)</sup>.

1- أنظر كل من:

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 272.
- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 72.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 712-713.

3- « La responsabilité instituée par l'US Oil Pollution Act est illimitée, ce qui n'est pas sans contrarier les Clubs. La règle « pay to be paid » sera aussi bafouée. En outre, l'OPA prévoit des « certificates of financial responsibility », qui sont des garanties anticipatoires de responsabilité. « Le garant peut se prévaloir des exonérations bénéficiant à la personne ayant causé le dommage, mais abandonne tout autre moyen de défense, tels ceux issus de la police d'assurance. ». Les règles du London Steam-Ship prévoient que le membre qui voyagera aux Etats-Unis, ou plus généralement dans toutes les zones où l'OPA est applicable, devra effectuer une déclaration de voyage tous les quatre mois et payer une surprime », Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 72-73.

4- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 143-144.

رغم هذا التشدد، إلا أنه في السنوات الأخيرة، عمدت بعض نوادي الحماية و التعويض، إلى تغطية المسؤولية عن أضرار التلوث بالنسبة للسفن المترددة على المياه الأمريكية، و لكن بشروط و قواعد خاصة، حيث تفرض هذه التعاونيات التأمينية على أعضائها الالتزام بإخطار النادي بخطوط السير للسفن، لاسيما في حالة نقل المحروقات من و إلى الولايات المتحدة الأمريكية، و يكون هذا الإخطار بصفة دورية كل ثلاثة أشهر، في 20 ماي، 20 أوت، 20 نوفمبر، 20 فيفري، و ذلك لبيان ما إذا كانت السفينة قد قامت برحلات بحرية من و إلى أمريكا من عدمه. فإذا كانت السفينة قد قامت بتنفيذ رحلات، أو ستقوم بتنفيذ رحلات من و إلى أمريكا لنقل المحروقات، فإنها تلتزم بدفع إشتراكات إضافية، و ذلك في التاريخ الذي تحدده إدارة النادي. أما في حالة عدم قيام صاحب العضوية في النادي، لأي سبب من الأسباب، بالإبلاغ بقيامه برحلات، أو بعزمه القيام برحلات من و إلى الولايات المتحدة الأمريكية خلال المدة الدورية اللازمة للقيام بالإخطار، فإن النادي لا يلتزم بتغطية المسؤوليات الناشئة عن تسرب المحروقات من السفينة في المياه الأمريكية<sup>(1)</sup>.

تقدم نوادي الحماية و التعويض، تغطية تأمينية للمسؤولية عن أضرار التلوث وفقا للقانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، في حدود مبالغ معينة، لا تزيد عن 500 مليون دولار أمريكي كحد أقصى عن كل حادث تلوث، علاوة على تأمين إضافي بمبلغ مقداره 200 مليون دولار أمريكي من مؤمنين آخرين في "لندن". و الحقيقة أن تلك المبالغ التي عرضتها نوادي الحماية و التعويض، و إن كانت تعتبر مبالغ ضئيلة مقارنة بحجم التعويضات التي قد يسأل عنها الشخص المسئول في حوادث تسرب المحروقات، إلا أنها مع ذلك تمثل تحركا و تقدما ملموسا في موقف هذه النوادي من التأمين وفقا لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، كما أن العديد من شركات المحروقات العالمية، أعلنت أن مسألة الحصول على التغطية التأمينية، لن تقف حائلا بينها و بين دخول الموانئ الأمريكية، مثل شركة « Shell » التي كان في مقدورها الحصول على شهادة ضمان المسؤولية، بمبلغ قدره مليار دولار أمريكي للوفاء بالتزاماتها إزاء هذا القانون. زيادة عن ذلك، فمن الملاحظ أن بعض شركات المحروقات الكبرى، بدأت في تنويع مصادر التغطية التأمينية، و بما يبشر بالقضاء على الاحتكار الذي بيد نوادي الحماية و التعويض في هذا الميدان<sup>(2)</sup>.

1- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 712-713.

- Julien HAY, op-cit., pp. 73 et s.

2- جلال وفاء محمددين، مرجع سابق، ص 144-145.

## المبحث الثاني

### تحسبا للعجز الذي قد تعاني منه آلية المسؤولية الملقاة على عاتق مالك السفينة أقر المجتمع الدولي آلية مكملة لها تمثلت في آلية الصناديق الدولية للتعويض

رأينا سابقا أنه لكفالة حصول المتضررين من حوادث التلوث على تعويض مناسب عن الأضرار اللاحقة بهم، أقرت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث. بيد أنه يمكن أن تتجاوز تكاليف علاج أضرار التلوث المترتبة عن الحادث حدود مسؤولية مالك السفينة مصدر التلوث، أو قد يعجز المالك أو ضامنه من الناحية المادية على الوفاء بالتزاماته إزاء الضحايا، فضلا عن إمكانية اتصال المالك كليا من المسؤولية في حالة توافر سبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية. و في مثل هذه الحالات، تبقى الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، الملاذ الوحيد لتعويض هؤلاء الضحايا.

الثابت أن التلوث بالمحروقات من أكثر أنواع التلوث البحري شيوعا في العالم، و لذلك أبرمت العديد من الاتفاقيات و الصكوك الدولية لحماية البيئة البحرية من مخاطره، و قد تطرقنا إليها فيما تقدم من أطوار دراستنا. و ليس هذا و حسب، بل لقد دعت تلك المخاطر إلى وضع تنظيم لدعاوى المسؤولية المدنية من أجل تعويض المتضررين، على ما رأينا في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969. على أن المتأمل في هذه الاتفاقية، خاصة في حدود المسؤولية المقررة فيها، يدرك أنها غير كافية لمواجهة كل ما يتعلق بالتعويض عن التبعات الوخيمة لحوادث التلوث بالمحروقات، الأمر الذي يستدعي إيجاد حل لهذه المشكلة<sup>(1)</sup>.

من أبرز النتائج المنبثقة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، نجد توصية تتضمن ضرورة إقرار آلية تكميلية للتعويض<sup>(2)</sup>، هدفها ضمان حصول الضحايا على علاج قانوني مناسب عما تكبدوه من أضرار من جراء حادث التلوث<sup>(3)</sup>. فانطلاقا من ذلك دعت المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات، لإعداد مشروع لاتفاقية تتعلق بإنشاء صندوق دولي للتعويض، يعمل وفقا لمبادئ أساسيين هما: إلزامية حصول المتضررين على تعويض ملائم تماما في ضوء نظام تعويض مؤسس على مبدأ المسؤولية الموضوعية. كذلك وجوب تكفل الصندوق بمساعدة مالك السفينة المسئول عن التلوث، من خلال التخفيف من العبء المالي الإضافي الذي تلقىه على كاهله الاتفاقية. فعلى إثره أنشأت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الاستشارية للحكومات، في بداية سنة 1970، مجموعة عمل لدراسة الموضوعات التي تضمنتها التوصية، حيث توصلت هذه الأخيرة في نهاية المطاف إلى وضع صيغة نهائية لمشروع الاتفاقية، تم بحثه ثم التوقيع عليه بتاريخ 18 ديسمبر سنة 1971، عن طريق المؤتمر الدبلوماسي الذي عقدت أشغاله في العاصمة البلجيكية "بروكسل"<sup>(4)</sup>، لتولد عقب ذلك الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971<sup>(5)</sup>.

1- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 549.

2- أحمد المهدي، مرجع سابق، ص 179.

3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 213-214.

4- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 353-356.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 158 et s.

- Julien HAY, op-cit., p. 222.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص 550.

ثمة علاقة تكاملية بين نصوص الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، و نصوص الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، إذ يشكلان معا كتلة واحدة<sup>(1)</sup>. لذلك فقد أقرت الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، شرطا لقبول العضوية فيها، حيث أشارت إلى أنه فقط الدول التي صادقت، أو وافقت على الاتفاقية المبرمة سنة 1969، أو المنضمة إليها، يمكنها التصديق، أو الموافقة، أو الانضمام إلى هذه الاتفاقية<sup>(2)</sup>. كما قضت بأن الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، لا يمكن أن تدخل حيز التنفيذ قبل دخول الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 حيز التنفيذ<sup>(3)</sup>. ولقد أنشأت الاتفاقية الراهنة منظمة دولية مهمتها إدارة نظام التعويض الذي أقامته الاتفاقية ذاتها، تجسيدا للمبدأين الرئيسيين اللذين أدرجت من أجلهما<sup>(4)</sup>، حيث أطلقت على هذه المنظمة تسمية "الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات FIPOL"<sup>(5)</sup>، الكائن مقره في العاصمة الانجليزية "لندن".

ذكرنا سابقا أنه بعد تعديل الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، بموجب البروتوكول المبرم في "لندن" بتاريخ 27 نوفمبر سنة 1992، أصبح يوجد هناك صندوقا دوليا ثانيا للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مستقل عن صندوق سنة 1971، يتمثل في صندوق سنة 1992، الذي يتكفل أساسا بتعويض الضحايا، في حالة عدم حصولهم على تعويض كامل عند تطبيق الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992. كما أشرنا إلى أنه بتاريخ 16 ماي سنة 2003، و نتيجة للأضرار الكارثية المترتبة عن حوادث التلوث التي وقعت في أواخر التسعينات و بداية الألفية الجديدة، خاصة على إثر غرق ناقلة النفط « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية، و حادث تحطم السفينة الصهرجية « Prestige » قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، تم إبرام بروتوكولا آخر تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، الغاية منه إدخال تعديلات على الحدود المالية القصوى للتعويض المطبقة في ضوء أحكام الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فاتحا الطريق أمام ميلاد صندوقا دوليا ثالثا في هذا المجال، حيث نخص في هذا الصدد بالذكر الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات « Le Fonds Complémentaire »، الذي دخل بدوره حيز التنفيذ في 3 مارس سنة 2005. و بالنظر إلى الدور المحوري الذي تلعبه هذه الصناديق في تعويض ضحايا حوادث التلوث، باعتبار أنها تمكنهم من إصلاح ما لحق بهم من أضرار في حالة عدم

#### 1- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 391.

- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 119 et s.

- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 261-262.

2- المادة 37/4 من الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971. و يذكر أن الدولة الطرف في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، ليس مفروضا عليها أن تكون طرفا في الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، مما يعنى أنه يمكن للدولة أن تكون طرفا في الاتفاقية الأولى دون أن تكون طرفا في الاتفاقية الثانية.

3- المادة 40/2 من الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 357.

5- جدير بالإشارة إلى أن الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، لم تعد حيز التنفيذ منذ تاريخ 24 ماي سنة 2002، على إثر إبرام بروتوكول في العاصمة الانجليزية "لندن" بتاريخ 27 سبتمبر سنة 2000، و الذي نص في مادته الثانية، على أن الاتفاقية المحدثّة للصندوق تتوقف عن النفاذ على الصعيد الدولي، في حالة ما إذا وصل عدد الدول الأعضاء في الصندوق أقل من 25 دولة. و عليه فقد ظل هذا الأخير متكفلا فقط بالتعويضات المستحقة، بالنسبة لحوادث التلوث الحاصلة قبل التاريخ المذكور، لمزيد من المعلومات عن تصفية هذا الصندوق، أنظر:

- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., pp. 24-25.

6- OMI : « Reflets de l'Organisation Maritime Internationale : Responsabilité et indemnisation », op-cit., p. 1.

حصولهم على أي علاج قانوني طبقا لاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969، علاوة عن حالة حصولهم فقط على تعويض جزئي عند تطبيق هذه الاتفاقية، إرتئينا دراسة الإطار القانوني لتدخلها (المطلب الأول)، ثم نسلط الضوء على الطرق المتاحة أمام المتضرر من التلوث لاستيفاء تعويضه من هذه الصناديق (المطلب الثاني). كما نتطرق عقب معالجة هذه النقاط، إلى صندوق التعويض المحدث في إطار القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 (المطلب الثالث).

## المطلب الأول

### الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لا تتدخل إلا في ضوء الإطار القانوني المحدد من طرف الاتفاقيات المحدثه لها

صيغت أحكام الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، في الأساس، بهدف النهوض بالتعويض المكمل للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(1)</sup>، شأنها في ذلك شأن البروتوكول المتعلق بإنشاء صندوق سنة 1992، الذي أبرم لتكملة التعويض المنصوص عليه في بروتوكول المسؤولية المدنية لسنة 1992<sup>(2)</sup>، و ذات الأمر ينطبق بالنسبة للبروتوكول الذي أثمر عن إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، حيث أبرم هذا الأخير لتكملة التعويض الذي يحصل عليه ضحايا حادث التلوث من صندوق سنة 1992<sup>(3)</sup>. و عليه فإن هذه الصكوك الاتفاقية المنظمة لصناديق التعويض الثلاثة المذكورة أعلاه، لا تحتوي على قواعد للمسؤولية، وإنما تتألف من مجموعة من القواعد لتنظيم التعويض، و هذا يفسره الطابع التكميلي لهذه الاتفاقيات، إذ أن هذه الأخيرة لا تعين مسئولا بل تضع نظاما ماليا جماعيا، تساهم فيه الصناعة النفطية، لضمان التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات التي تتسبب فيه ناقلات النفط<sup>(4)</sup>. و من خلال هذا الإطار القانوني، يلاحظ أنه نصت هذه الصكوك على جملة من الشروط الواجب توافرها في بداية الأمر قبل تدخل الصناديق الدولية للتعويض لتأدية وظيفتها (الفرع الأول)، و الدور الذي تلعبه بمناسبة تدخلها (الفرع الثاني)، ناهيك عن حالات إعفائها من الالتزام بأداء التعويض (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### ثمة جملة من الشروط الواجب توافرها بداءة قبل تدخل الصناديق الدولية للتعويض لتأدية وظيفتها

أوردت كل من الاتفاقية الدولية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، و بروتوكول إنشاء صندوق سنة 1992، و كذلك بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، مجموعة من الشروط الواجب توافرها بالدرجة الأولى، قبل تدخل الصناديق المنشأة بواسطتها لتأدية الوظيفة التي وجدت من أجلها. و لما كان الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، يحيل

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 356.

2- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 240-241.

3- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 357.

« Il ne s'agit plus cette fois de responsabilité, mais de solidarité : le Fonds institué en 1971 ne désigne pas un responsable, mais organise un mécanisme collectif de financement. Il ne s'attache pas à un comportement mais à un risque », Martine REMOND-GUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 268.

شروط تدخله لأداء وظيفته التكميلية في إصلاح ما تكبده الضحايا من أضرار، لتلك المنصوص عليها في الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1992<sup>(1)</sup>، أي أن شروط تدخل هذين الصندوقين هي نفسها، و تجنباً للتكرار، ننتاول الشروط الواجب توافرها لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 (أولاً)، ثم تلك اللازمة لتدخل صندوق سنة 1992 (ثانياً).

#### أولاً- الشروط الواجب توافرها لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

تظهر شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، في نص المادة 1/ فقرة 2 من الاتفاقية المحدثّة له، التي قضت بأن مصطلحات "السفينة"، "الشخص"، "المالك"، "المحروقات"، "ضرر التلوث"، "الإجراءات الوقائية"، "الواقعة المسببة للتلوث"، "المنظمة"، تفسر وفقاً للمادة الأولى من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، باستثناء الاختلافات التالية:

#### أ- الاختلاف المتعلق بالسفن المدرجة ضمن نطاق سريان قواعد الاتفاقية:

بالرغم من أن الاتفاقية المتعلقة بإنشاء صندوق سنة 1971، أحالت في تعريفها للسفينة إلى التعريف الذي صاغته الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 لها، إلا أنه هناك مسألة واحدة بين الاتفاقيتين تستدعي التوضيح. فقد سبق أن رأينا أثناء دراستنا للنطاق الجغرافي لضرر التلوث على ضوء الاتفاقية المبرمة سنة 1969، كيف أن هذه الأخيرة لم تشترط لتطبيق قواعدها أن تكون السفينة المتسببة في الحادث مسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أو ترفع علم هذه الدولة، إذ يكفي فقط لإعمال أحكامها أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة<sup>(1)</sup>. وإذا كانت هذه الفكرة مستوعبة في ظل الاتفاقية الراهنة، فالأمر ترتب عنه تباين في التفسير طبقاً لاتفاقية سنة 1971، إذ أن هذه الأخيرة نصت في مادتها 3/ فقرة 2، على أن أحكامها تطبق فقط بالنسبة لأضرار التلوث الواقعة على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة. و لكي يتحمل الصندوق جزء من العبء المالي لمسؤولية ملاك السفن و ضامنيهم، يجب أن يقع ضرر التلوث على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لإحدى الدول الأطراف في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، تنتسب فيه سفينة مسجلة في إحدى الدول الأطراف في الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971 أو ترفع علم هذه الدولة<sup>(2)</sup>.

فبالرغم من أن المادة صريحة في عبارتها، إلا أنه ثمة من الفقه من يعتبر أن الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، تشترط لتدخل الصندوق لأداء مهامه أن تكون السفينة حاملة لجنسية دولة متعاقدة وقت وقوع الحادث، أي أنه لا يكفي مجرد أن يقع ضرر التلوث على إقليم دولة متعاقدة، و إنما يجب أن يصدر التلوث من سفينة تحمل جنسية أو ترفع علم دولة متعاقدة. و الأمر بكل بساطة أن هذه الاتفاقية فرقّت بين فرضين، فاشتترطت أن تحمل السفينة جنسية أو ترفع علم هذه الدولة فقط في حالة تدخل الصندوق المنشئ بواسطتها للتخفيف عن جزء من العبء المالي لمسؤولية مالك السفينة محدثة التلوث، في حين عند تدخل الصندوق لتعويض الضحايا، فلا يشترط أن تحمل السفينة جنسية أو ترفع علم دولة متعاقدة<sup>(3)</sup>، و إنما المهم أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة<sup>(4)</sup>. و في

1- المادة 1/ فقرة 6 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 580.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 395-396.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., p. 44.

4- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 159.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 578-580.

واقع الأمر إن إقرار الاتفاقية الراهنة مثل هذه القاعدة، من شأنه أن يكفل حق حصول المتضررين من التلوث الذي ترتبه سفينة تحمل جنسية أو ترفع علم دولة ليست طرفاً فيها، على تعويض ملائم لجبر ما تكبدوه من أضرار<sup>(1)</sup>. أما المسألة التي تثير بعض الشك في بدايتها، فتتعلق بمدى إمكانية تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، للتعويض عن أضرار التلوث الناجمة عن حادث تتسبب فيه سفينة حربية أو إحدى سفن الدولة المخصصة لخدمة غير تجارية، إذ أن الاتفاقية المحدثّة لهذا الصندوق، و هي تواجه تعريف السفينة في المادة 1/1/فقرة 2 منها، قد أحالت فقط للمادة الأولى من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969. و بالرجوع إلى نص هذه المادة، و تحديداً إلى فقرتها الأولى، نراها تقتصر فحسب على إعطاء تعريف للسفينة، في حين أن مسألة عدم سريان قواعدها على سفن الحرب و سفن الدولة الأخرى المخصصة لخدمة غير تجارية، فلم يشر إليها إلا في نص المادة 11/فقرة 1 من هذه الأخيرة. هذا النص لم يرد بشأنه أي إحالة من الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، الأمر الذي قد يدعو إلى وجود شك في إمكانية حصول المتضررين من التلوث الذي تتسبب فيه سفينة حربية تابعة لإحدى الدول، على تعويض عن الأضرار التي لحقت بهم مباشرة من صندوق سنة 1971، بعد عجزهم عن الحصول على أي تعويض عنها بمقتضى الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، على ما سيأتي بيانه. هذا الشك أزالته المادة 4/فقرة 2-أ، حينما تضمنت النص على إعفاء الصندوق من الالتزام بالتعويض، في الحالة التي يثبت فيها أن ضرر التلوث قد نتج عن حادث تسببت فيه سفينة حرب أو سفينة أخرى مملوكة لدولة أو مستغلة بواسطتها و مخصصة فقط لخدمة غير تجارية لها<sup>(1)</sup>.

خلاصة القول أنه باستثناء الاختلاف المشار إليه أعلاه بين تعريف السفينة في الاتفاقيتين، فإنه لا يوجد فرق بينهما فيما يتعلق بشرط تطبيق أحكامهما فقط على السفن التي تكون لحظة وقوع حادث التلوث بصدد نقل شحنة من المحروقات سائبة كبضاعة، سواء كانت منقولة على السفينة أو موجودة في عابرها تشغلها<sup>(2)</sup>.

#### ب- الاختلاف المتعلق بالمحروقات المدرجة ضمن نطاق سريان قواعد الاتفاقية:

فيما يتعلق بشرط المحروقات، فمن الوهلة الأولى تنصرف إلى أذهاننا فكرة مفادها أنه إذا كانت الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971 مع الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، تربطهما علاقة وثيقة و يجسدان كتلة واحدة<sup>(3)</sup>، فإنه من البديهي أن تطبق هذه الاتفاقية على نفس أنواع المحروقات المدرجة ضمن نطاق سريان قواعد سابقتها، أي على كافة المحروقات الثقيلة أو الثابتة « **Les hydrocarbures persistants** »، خاصة النفط الخام، و زيت الوقود، و زيت الديزل الثقيل، و زيت التشحيم، و زيت الحوت، الوارد النص عليها في المادة 1/فقرة 5 من هذه الاتفاقية<sup>(4)</sup>. لكن نلاحظ أن هذه الفكرة لا تتطابق بصورة تامة مع ما أخذت به الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، باعتبار أنه حينما وصلت هذه الأخيرة إلى تعريف المحروقات، لم تأخذ تماماً بالتعريف المنصوص عليه في المادة 1/فقرة 5 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و هذا ما ظهر بصورة جلية في مادتها 1/فقرة 2، حيث أنه بعد أن أعطت للمحروقات ذات مفهومه المعتمد في

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., pp. 46-47.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 430.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1997 », Londres, 1998, p. 12.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 390-391.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 575.



الاتفاقية السابقة (الزيوت الثقيلة)، عادت هذه الفقرة و قصرته على المحروقات المعدنية الثقيلة فقط بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، تستبعد من نطاق تطبيق أحكامها جميع المحروقات الأخرى ذات الأصل النباتي أو الحيواني، خاصة زيت الحوت الذي نصت عليه صراحة المادة 1/ فقرة 5 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، باعتباره من الزيوت الحيوانية<sup>(1)</sup>.

مفاد ذلك أنه في حالة ما إذا تسبب تسرب أو إلقاء هذه المحروقات في وقوع أضرار تلوث على إقليم إحدى الدول المتعاقدة في الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، فإن أقصى ما يمكن للمتضررين الحصول عليه، هو الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم بدفعه مالك السفينة المسئول عن التلوث طبقاً لأحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، هذا إن لم تتوافر هناك حالة من الحالات التي تخول للمالك حق الإعفاء من المسؤولية. و بعبارة أخرى، لن يكون في مقدور هؤلاء المتضررين مطالبة صندوق سنة 1971 بأي تعويض، علاوة عن أن المالك بدوره لن يتمكن من مطالبة الصندوق بالتخفيف من عبء التعويض الملزم بأدائه طبقاً لاتفاقية سنة 1969. و قد قيل في تبرير هذا الاستبعاد أن الصناعة المستوردة لهذا النوع من الزيوت لا تشارك في تمويل الصندوق الدولي للتعويض، و أن أضرار التلوث التي يسببها زيت الحوت ليست بالأهمية التي تستدعي تدخل الصندوق. مثل هذا التبرير غير كاف في ذاته، و الدليل على ذلك أن الصناعة المستوردة للزيوت المعدنية الثقيلة، غير النفط الخام و زيت الوقود، لا تشارك أيضاً في تمويل الصندوق، و مع ذلك فإن هذا الأخير يقوم بالتعويض عن الأضرار المترتبة عنها. أما القول بأن التعويض عن أضرار التلوث الناجمة عن تسرب أو إلقاء الزيوت الحيوانية أو النباتية لا تستدعي تدخل الصندوق، فهو قول ينبنى على مجرد شكوك، أعربت عنها بعض الوفود خلال مناقشات اللجنة القانونية لمشروع الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

من أمثلة حوادث التلوث التي رفض فيها صندوق سنة 1971 تقديم أي تعويض للمتضررين، لعدم تطابق صنف المحروقات المتسربة فيه مع مفهوم المحروقات المعدنية الثقيلة المنصوص عليه في المادة 1/ فقرة 2 من الاتفاقية المحدثّة له، نجد حادث السفينة البنمية « MARITZA SAYALERO »، الذي وقع في أحد الموانئ النفطية لدولة فنزويلا بتاريخ 8 جوان سنة 1998. فبينما كانت هذه السفينة بصدد تفريغ حمولتها من الجازولين المتوسط، أدى ثقب أصاب أنابيب الضخ إلى تسرب حوالي 262 طن من هذه البضاعة و إحداث تلوث كبير على مستوى الميناء. و بعد دراسة القضية، رفضت اللجنة التنفيذية للصندوق إمكانية تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الواقعة، و ذلك لسببين: أولهما لأن الحادث المترتبة بسبب وجود خطأ عند تفريغ بضاعة المحروقات، لا تندرج ضمن مفهوم الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، للواقعة المسببة للتلوث، و أن الحادث لم يقع أثناء قيام السفينة برحلتها البحرية في نقل المحروقات. ثانيهما أن هذه الاتفاقيات تنطبق فقط على أضرار التلوث الناجمة عن تسرب المحروقات الثقيلة، و أن الجازولين المتوسط غير معني بتطبيق أحكام هذه الاتفاقيات باعتباره من المحروقات الخفيفة، و بالتالي فإن الصندوق ليس ملزماً بدفع أي تعويض للضحايا<sup>(2)</sup>.

1- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 178-179.

2- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 398-399.

- مرزاقة زيتوني، الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط لسنة 1971، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2014-2015، ص 30-32.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., p. 89.

### ج- الدعوة إلى توسيع النطاق الجغرافي لأضرار التلوث القابلة للتعويض طبقاً للاتفاقية إلى البحر العالي باءت بالفشل:

يشار في الأخير إلى أنه فيما عدا هذه الاختلافات بين تعريف السفينة و المحروقات في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، لا فرق بينهما فيما يتعلق بمفهوم ضرر التلوث، كشرط جوهري لتدخل الصندوق، و أيضاً فيما يتعلق بالإجراءات الوقائية التي تدرج التكاليف المبذولة عند الاضطلاع بها ضمن هذا التعريف<sup>(1)</sup>. أما بالنسبة لمكان وقوع الضرر القابل للتعويض طبقاً لاتفاقية سنة 1971، فقد قدم مقترح أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر "بروكسل" لسنة 1971، و أيدته وفود قلة من الدول، ينص على قيام الصندوق بالتعويض عن الضرر الذي يحدث في البحر العالي، على أساس إمكانية وقوع أضرار تلوث جسيمة للثروة السمكية الموجودة بكثرة على مستوى هذه المنطقة.

قيل في تبرير هذا المقترح أن هدف صندوق سنة 1971، هو معالجة أوجه القصور التي تشوب الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و من بينها النطاق الجغرافي المحدود لهذه الأخيرة. كما أن عدم الأخذ بهذا الضرر سيؤدي إلى قيام الدول، منفردة أو مجتمعة، بإنشاء نظام يواجه هذا الشكل من أشكال الضرر، لا يتوافق مع الاتفاقيتين. و هكذا فإن عدم تغطية ضرر التلوث الواقع في البحر العالي، يمكن أن يقطع أحد أهداف هذه الاتفاقيات المتمثل في توحيد قانون المسؤولية عن التلوث البحري بالمحروقات. هذا المقترح رفضته غالبية الوفود، بدعوى الصعوبات العملية الضخمة التي سيتسبب فيها، حيث أنه بالنظر إلى أن الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، تهدف أساساً إلى تكملة الاتفاقية المبرمة سنة 1969، فإن التفكير في الخروج عن المدى الجغرافي لهذه الأخيرة يعد أمراً تشوبه الصعوبة لما سيؤدي إليه ذلك من تعقد نظام المسؤولية و التعويض ككل، فضلاً عن أن سريان الاتفاقية على ضرر التلوث الواقع في البحر العالي، سيؤدي إلى فرض أعباء زائدة على الصندوق. و هكذا ظل مكان وقوع الضرر القابل للتعويض طبقاً لاتفاقية سنة 1971 كما هو ذاته في الاتفاقية السابقة، أي في إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة. و يستخلص من كل ما سبق ذكره، أن نصوص الاتفاقيتين، بتركهما البحر العالي خارج نطاق سريانها، لا تحميان إلا المصالح الخاصة للدول أو لمواطنيها داخل حدودها الإقليمية، دون أن تواجه حماية البيئة البحرية الدولية المتضررة من التبعات الوخيمة للتلوث بالمحروقات<sup>(2)</sup>.

أما فيما يخص الإجراءات الوقائية التي تتخذ لمنع أو للحد من أضرار التلوث، نلاحظ أنه سكتت المادة الثالثة من الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971 عن توضيح هذه المسألة، أي أنها لم تحدد صراحة المكان الذي ينبغي أن تتخذ فيها عندما تطرقت إلى المجال الجغرافي لضرر التلوث. لكن بما أن الاتفاقية الراهنة جاءت لتكملة الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، علماً أن هذه الأخيرة لم تنص على عدم إمكانية الاضطلاع بهذه التدابير على مستوى البحر العالي، و من ثم يمكن القول بأن تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذ في البحر العالي لمنع أو للحد من أضرار التلوث في البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، تدرج ضمن أضرار التلوث المغطاة بالتعويض من طرف الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971<sup>(3)</sup>.

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1997 », op-cit., p. 12.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 434-436.

3- قطيعة بلقاسم، مرجع سابق، ص 180.

## ثانيا - الشروط اللازمة لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992:

نلاحظ أنه عند تعديل الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971 بموجب البروتوكول المبرم في "لندن" بتاريخ 27 نوفمبر سنة 1992، كانت الشروط التي يتطلبها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 معنية أيضا بذلك التعديل، حيث وردت التعريفات المتضمنة لشروط تدخل صندوق سنة 1992 متطابقة تماما مع تلك المنصوص عليها في بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(1)</sup>. فانطلاقا من ذلك يمكن القول بإيجاز أن توسع نطاق الواقعة المسببة للتلوث في بروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969 لحالات التهديد المحض بالتلوث، ينطبق أيضا على البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992<sup>(2)</sup>. زيادة على ذلك فإن توسع نطاق تطبيق بروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969، إلى ناقلات النفط المبحرة و هي فارغة و السفن المختلطة التي تنقل فعلا لحظة وقوع حادث التلوث شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و سريان قواعده على المحروقات الثقيلة المنقولة على السفينة كبضاعة أو تلك الموجودة في عابري تشغيلها، يماثل ذات الأمر في البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992<sup>(3)</sup>.

علاوة عن ذلك فإن تعريف ضرر التلوث المغطى بالتعويض على ضوء بروتوكول إنشاء صندوق سنة 1992، يعد نفسه المكرس في بروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969، و الذي تضمن النص على ما يلي: "ضرر التلوث يعني أي خسارة أو أي ضرر يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، بشرط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة، خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، محدودا بتكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه"<sup>(4)</sup>. كما تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن النطاق الجغرافي لأضرار التلوث القابلة للتعويض طبقا لأحكام البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992، قد توسع وفقا لما نصت عليه المادة الثالثة من بروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969، حيث يتكفل الصندوق بتعويض أضرار التلوث الواقعة في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك بحرهما الإقليمي، و في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو بما لا يزيد على مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة. و على التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها إلى الحد الأدنى<sup>(5)</sup>.

## الفرع الثاني

### الدور المنوط بالصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

صحيح أنه متى توافرت كافة الشروط السابقة، يصير تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لتنفيذ الوظيفة التي أحدثت من أجلها إجراء ضروري كقاعدة عامة، غير أن مجال تدخل هذه الصناديق ليس مطلقا، بل مرتبط بتحقيق غاية مسطرة لا يجوز الخروج عنها (أولا)، و في إطار مبالغ تعويض محددة لا يمكن تعدي سقفها (ثانيا).

1- المادة 2/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1997 », op-cit., p. 12.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 408.

4- المادة 2/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971.

5- المادة 4 من بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، و المادة 3/ (أ) و (ب) من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

## أولاً- مجال تدخل الصناديق الدولية للتعويض مرتبط بتحقيق غاية مسطرة لا يجوز الخروج عنها:

بحكم الفرق الكامن بين الوظيفة التي يؤديها صندوق سنة 1971 عند تدخله، و الوظيفة التي يضطلع بها كل من صندوق سنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، فإن الخوض الجيد في هذه الحالات يستدعي تناولها طبقاً لكل صندوق على حدة.

### أ- الوظيفة التي يؤديها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

ذكرنا سابقاً أن التوصية التي تم إقرارها في نهاية أشغال مؤتمر "بروكسل" لسنة 1969، قد حددت مبدئين رئيسيين يستند إليهما عمل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، لذا و بعد أن أشارت إلى ذلك هذه الأخيرة في ديباجتها، جاءت المادة الثانية منها تطبيقاً عملياً لهذه التوصية<sup>(1)</sup>، حيث أسندت للصندوق طبقاً لهذه المادة وظيفة يسعى من خلالها إلى تحقيق هدفين أساسيين: أولهما التكفل بتعويض المتضررين من تبعات حادث التلوث، في الإطار الذي تكون فيه الحماية الناشئة عن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 غير كافية، و ثانيهما التكفل بجزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث طبقاً لذات الاتفاقية<sup>(2)</sup>.

### 1- تكفل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 بتعويض المتضررين من تبعات حادث التلوث:

من ناحية أولى تظهر الأهمية العملية من إحداث الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، في تقديم تعويض منصف للمتضررين من تبعات حادث التلوث، في حالة عدم كفاية أو عدم إمكانية تحريك آلية المسؤولية الفردية، أي الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث يتم ذلك بإشراك الصناعة النفطية غير ملاك السفن، في التحمل الجماعي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث بالمحروقات. و كما أوردنا سلفاً، فإن التحمل المالي عبر هذه الآلية المؤسسية، لا يستند إلى فكرة المسؤولية بل على فكرة الضمان « **La garantie** »، بمعنى أن القواعد المنظمة لها لا تسعى إلى تحديد المسئول عن التلوث و لا يعينها السلوك المسبب للتلوث، و إنما تعينها المخاطر التي يشكلها النشاط الملوث للبيئة البحرية، ناهيك عن أن هذه الآلية الجماعية تقوم على أساس التضامن « **La solidarité** »، و هي تعبير على توزيع جماعي للمخاطر بين المجموعة المهنية المتسببة في التلوث، حيث تعد وسيلة لتنظيم مساهمة الصناعات النفطية في تمويل التعويضات المستحقة لفائدة المتضررين من العواقب الوخيمة لحوادث التلوث البحري<sup>(3)</sup>. و تأسيساً على ذلك، فقد قضت المادة 4/4 من الاتفاقية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، بأنه يلتزم الصندوق بتعويض أي شخص لحقه ضرر تلوث، إذا عجز مثل هذا الشخص عن الحصول على تعويض كامل و مرضٍ عن الضرر بمقتضى الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، بسبب توافر إحدى الحالات التالية:

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 413.  
2- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 576-577.

3- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 392.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., pp. 268-269.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 158-160.

- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 122 et s.

## 1/1- عندما لا تثور مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969:

سبق لنا التعرض لحالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث يحدث ذلك في حالة إقامته الدليل على أن هذه الأضرار راجعة إلى إحدى الأسباب المنصوص عليها في المادة 3/فقرة 2 و 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و المتمثلة فيما يلي: عندما ينجم الضرر عن عمل من أعمال الحرب أو عمل عدائي أو حرب أهلية أو ثورة؛ عندما ينتج الضرر عن ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي يستحيل تفاديها أو مقاومتها؛ عندما ينتج الضرر كلية عن عمل أو إمتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد إحداث ضرر؛ عندما ينجم الضرر كلية عن إهمال أو أي عمل آخر ضار صادر من حكومة أو سلطة أخرى مسئولة عن صيانة الأنوار أو أي من المساعدات الملاحية الأخرى؛ عندما ينتج الضرر عن عمل أو إمتناع عن عمل من جانب الشخص الذي لحقه ضرر التلوث، أرتكبه بنية إحداث ضرر أو نتيجة إهمال منه.

إذا توافرت حالة واحدة من الحالات المشار إليها أعلاه، و التي تحول دون حصول ضحايا التلوث على أي تعويض من طرف مالك السفينة، يلتزم صندوق سنة 1971، بمقتضى المادة 4/فقرة 1- (أ) من الاتفاقية المحدثه له، بالتدخل لغرض تعويض هؤلاء الضحايا، و ذلك إلى غاية الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

صحيح أن الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، قد أقرت بالإلزامية تكفل هذا الأخير بتعويض المتضررين من تبعات حادث التلوث، إذا صدر حكم قضائي يقضي بتتصل مالك السفينة من المسؤولية لتوافر إحدى حالات الإعفاء المذكورة سابقا، إلا أن الواقع العملي يبين لنا في بعض الحالات أن إدارة صندوق سنة 1971، و تجنباً منها لمواجهة كافة مصاريف جبر أضرار التلوث لوحدها دون أن يشاركها في ذلك ملاك السفن أو ضامنيهم، فإنه من الصعب إقناعها، أثناء تدخلها منذ البداية كطرف في دعوى التعويض، بأن هذه الأضرار راجعة إلى إحدى تلك الحالات.

بتاريخ 18 ديسمبر سنة 1986، ظهر تسرب لكمية معتبرة من المحروقات في ميناء الجزائر، حينما كانت ناقلة النفط الجزائرية « OUED GUETERINI » بصدد القيام بعملية تفريغ بضاعتها، مما أدى إلى إصابة المنطقة البحرية المتواجدة في المنطقة المينائية بالتلوث، بالإضافة إلى إلحاق أضرار جسيمة بمحطة لتوليد الكهرباء تابعة لشركة سونلغاز بحكم تمركزها بالقرب من الميناء. و على إثر الحادث، أقدم مستغل المحطة الكهربائية على إقامة دعوى قضائية أمام محكمة الجزائر، ضد كل من مؤمن مالك هذه السفينة المتمثل في نادي الحماية و التعويض « United Kingdom Club »، و الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، يطالب فيها بتعويضه عن الأضرار اللاحقة بالآلات الكهربائية، و عن المصاريف المبذولة في سبيل تنظيف و إصلاح جزء من تلك الآلات المصابة بالأعطاب، فضلا عن تعويضه عن فوات الكسب الذي تعرض له بسبب توقف المحطة عن عملها<sup>(2)</sup>. و أثناء السير في

### 1- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 416.
- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 83.
- عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 196.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 159.

### 2- لمزيد من المعلومات عن هذا الحادث، أنظر:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 41-42.
- FIPOL : « Rapport annuel de 1990 », op-cit., p. 28.

الدعوى، دفع المؤمن بأنه ينبغي إعفاء مالك السفينة من تحمل مسؤولية أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، و ذلك تطبيقاً لنص المادة 3/ فقرة 2- ب من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، التي تعفي المالك من المسؤولية، إذا نتج ضرر التلوث كلياً عن عمل أو إمتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد إحداث الضرر. فحسب المؤمن، فإن تسرب المحروقات من هذه السفينة سببه تعمد الشخص المستغل لنهائي المحروقات على مستوى ميناء الجزائر في إحداث الضرر، ذلك لأن هذا الأخير بالرغم من علمه بوجود تسرب للمحروقات على مستوى منشئته، إلا أنه واصل عملية التفريغ و لم يكتثّر للخطر الكبير الذي يمكن أن يشكله ذلك، في حالة ما إذا سلكت تلك المحروقات المجرى المائي المؤدي إلى المحطة الكهربائية. لكن رغم ذلك رفض الصندوق الدولي للتعويض الاستجابة لطلب مؤمن مالك السفينة، حيث دفع بدوره بأن فعل مستغل نهائي الحاويات، لا يمكن إعتباره عملاً يعفي مالك السفينة من المسؤولية عن الحادث، و لا يتطابق من ناحية المفهوم مع ما نصت عليه المادة 3/ فقرة 2- ب من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(1)</sup>.

## **2/1- عندما يعجز مالك السفينة مادياً على الوفاء بالتزاماته طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969:**

بحكم الوتيرة المتنامية في عدد ناقلات النفط الضخمة التي تجوب البحار، و ما يستتبع ذلك من خطر حدوث تسربات كبيرة للمحروقات على إثر تعرض تلك الناقلات للحوادث أثناء الاضطلاع برحلاتها البحرية، و التسبب في أضرار تلوث وخيمة على البيئة البحرية<sup>(2)</sup>، ذلك قد يؤدي إلى بروز عجز مادي لملاك هذه السفن و ضامنهم و عدم قدرتهم على مواجهة كل تلك التكاليف الهائلة الناجمة عن هذه الحوادث، مما يعني أنه قد تتعقد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، لعدم وجود حالة من حالات الإعفاء من المسؤولية المذكورة في نص المادة السالفة الذكر، لكن و رغم ذلك لا يتمكن ضحايا التلوث من الحصول على تعويض كامل لإصلاح ما تكبدوه من أضرار، بسبب العجز المادي الكلي أو الجزئي للمالك أو الجهة التي قدمت له الضمان، الأمر الذي يؤدي إلى عدم الوفاء بالتزاماته الناشئة عن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(3)</sup>.

في هذه الحالة، و على عكس الحالة السابقة، تتعقد مسؤولية مالك السفينة عن ضرر التلوث طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، سواء في حدود المبالغ القصوى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية أو فيما وراءها عندما يقع الحادث بسبب الخطأ الشخصي للمالك، و مع ذلك يعجز مادياً عن الوفاء بالتزاماته كاملة. و لفهم ما تعنيه هذه الحالة، ينبغي التفرقة بين الوضع الذي يكون فيه المالك المعسر غير ملزم بالتأمين طبقاً للمادة السابعة من الاتفاقية الراهنة، و بين ذلك الذي يلتزم فيه بتقديم تأمين أو ضمان مالي آخر. فمالك السفينة قد لا يلتزم بالتأمين طبقاً لاتفاقية سنة 1969، سواء لأن دولة تسجيل هذه السفينة لم تصادق على الاتفاقية و نجح هو في الهروب من الرقابة للدخول في المياه الإقليمية لدولة متعاقدة حيث وقع ضرر التلوث، أو لأن سفينته تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة أو أكثر من هذه الكمية و لكن البضاعة منقولة غير سائبة (في براميل مثلاً)، أو لأن

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1989 », op-cit., pp. 24-26.

2- Jonas KNETSCH, Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation : « Analyse en droits français et allemand », Thèse de Doctorat, Faculté de droit, Université de Cologne, Octobre 2011, pp. 28 et s.

3- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 587.

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 311.

ضرر التلوث قد وقع بسبب المحروقات التي تحتويها عنابر تشغيل السفينة، و الذي لم يكن المالك مؤمنا عنه لأنه غير ملزم بذلك. فإذا تصادف و كان مالك السفينة، المتسببة في ضرر تلوث على إقليم أو في البحر الإقليمي لدولة متعاقدة في الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، و من ثم في الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، غير ملزم بتقديم تأمين لأحد الأسباب السابقة، ثم فوجئ المتضررون من التلوث بعد رفع دعواهم عليه بإعساره و عجزه، كليا أو جزئيا، عن الوفاء بالتزاماته طبقا لاتفاقية سنة 1969، فإن صندوق سنة 1971 يلتزم، بمقتضى المادة 4/ فقرة 1- (ب) من الاتفاقية المحدثه له، بالتدخل جزئيا أو كليا حسب الحال لتعويض هؤلاء المتضررون، إلى غاية الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية<sup>(1)</sup>. أما بالنسبة للوضع الآخر الذي يكون فيه مالك السفينة المعسر ملزما بالتأمين أو بتقديم ضمان مالي آخر طبقا للمادة السابعة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، التي تقضي بأنه يلتزم مالك السفينة التي تنقل حمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، بالإحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته الناشئة عن أضرار التلوث، فإن الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 يلتزم بالتدخل، طبقا للمادة 4/ فقرة 1- (ب) من الاتفاقية المحدثه له، لتعويض المتضررين من التلوث في الحالة التي يكون فيها المؤمن أو الضامن في وضعية إعسار، أو يكون فيها التأمين أو الضمان المالي غير كافٍ للوفاء بطلبات التعويض عن أضرار التلوث، أو يكون فيها المؤمن غير ملزم بدفع قيمة وثيقة التأمين بسبب الخطأ الإرادي للمؤمن له مثلا<sup>(2)</sup>.

من نافلة القول أنه وفقا للمادة 4/ فقرة 1- (ب) من الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، لا يتدخل هذا الأخير في الحالات السابقة لأداء مهامه، إلا إذا كان المتضرر من التلوث، بعد الاضطلاع بكافة الإجراءات المعقولة لمباشرة وسائل الرجوع المتاحة له، لم يتمكن من الحصول كاملا على التعويض الذي يستحقه طبقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.

### 3/1- عندما تتجاوز الأضرار الحاصلة حدود مسؤولية مالك السفينة مصدر التلوث:

رأينا في السابق أنه عند وقوع حادث تلوث معين، و تترتب عليه أضرار، فأول إجراء يقوم به مالك السفينة المتسببة في تلك الأضرار للتعبير عن نيته في الوفاء بالتزاماته الناشئة عن الحادث إزاء الضحايا، و من أجل الاستفادة من حق تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 5/ فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، يتمثل في إنشاء صندوق تحديد مسؤوليته<sup>(3)</sup>، عن طريق إيداعه لاعتماد مالي للمبلغ الكلي الذي يمثل حد مسؤوليته لدى المحكمة أو لدى أي سلطة مختصة لأي من الدول المتعاقدة المختصة بالنظر في دعوى التعويض<sup>(4)</sup>. و بالرغم من إنشاء مالك السفينة لهذا الصندوق، إلا أنه غالبا ما لا يحصل المتضررين من جراء حادث التلوث، على تعويض كامل عن الأضرار التي تكبدها بسبب ضخامة تبعاتها<sup>(5)</sup>، و تجاوزها بشكل كبير حدود التعويض الذي يمنح على أساس الاتفاقية

#### 1- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 443-444.
- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 60.
- Didier LE PRADO, op-cit., pp. 121-122.

#### 2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 418-419.
- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 140.
- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 215.
- 3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.
- 4- المادة 5/ فقرة 3 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.
- 5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 588-589.

المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يجعل في هذه الحالة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، يتدخل بمقتضى المادة 4/فقرة 1- (ج) من الإتفاقية المحدثه له، من أجل تعويض المتضررين فيما وراء هذه الحدود، و ذلك إلى غاية الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

من الأمثلة العملية لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 تحقيقا لهذه الغاية، نجد حادث السفينة الصهرجية اليابانية « **SHIOTA MARU N° 2** »، و الذي وقع على مستوى جزيرة « **Takashima** » اليابانية بتاريخ 31 مارس سنة 1982، عندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 300 من المحروقات، مما أفضى إلى تسرب حوالي 20 طن من حمولتها إلى مياه البحر و التسبب في تلوث شواطئ الجزيرة. و عقب الحادث قدرت طلبات التعويض الموجهة من طرف المتضررين، بقيمة 50.6 مليون ين ياباني فيما يتعلق بتكاليف عمليات تطهير المناطق الملوثة، و بقيمة 26.7 مليون ين بالنسبة للأضرار اللاحقة بنشاط الصيد البحري، في حين أنه قدر المبلغ الذي أودعه مالك هذه السفينة في صندوق تحديد مسؤوليته بـ 6.304.300 ين، مما يفيد، عند جمع مبالغ طلبات التعويض الناشئة عن هذه الواقعة، أن تكاليف إصلاح الأضرار الحاصلة، تتعدى بشكل كبير المبلغ المفروض على المالك دفعه تطبيقا لأحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، ذلك ما جعل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 يتدخل في شهر مارس سنة 1983، لتعويض الضحايا فيما وراء تلك الحدود بمنحهم المبلغ المقدر بـ 71.095.714 ين ياباني<sup>(2)</sup>.

بنفس الطريقة تدخل صندوق سنة 1971، لغاية تعويض المتضررين من تبعات التلوث الصادر عن السفينة الصهرجية اليابانية « **EIKO MARU N° 1** ». و تعود وقائع هذا الحادث إلى تاريخ 13 أوت سنة 1983، عندما كانت هذه السفينة تنقل حوالي 2459 طن من بضاعة المحروقات، إذ أنه بسبب سوء الأحوال الجوية و الضباب الكثيف الموجود في ذلك اليوم، تعرضت لحادث تصادم مع سفينة الشحن البنمية « **CAVALRY** » على مستوى المياه اليابانية، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 357 طن من حمولتها مباشرة في مياه البحر و التسبب في إلحاق أضرار فادحة بالمنطقة موقع الحادث. و على إثره قام مالك السفينة اليابانية، بتحديد مسؤوليته الناشئة عن هذا الحادث بمبلغ بلغ 39.445.920 ين ياباني. لكن بالنظر إلى أن هذه القيمة المالية غير كافية لعلاج كافة الأضرار الناجمة عن الحادث، تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و قرر منح مبلغ 4 ملايين ين لإصلاح الأضرار التي تكبدها قطاع الصيد البحري، كما دفع 60.181.029 ين لفائدة متخذي إجراءات التنظيف و إعادة تأهيل المناطق المتضررة من التلوث<sup>(3)</sup>. و جدير بالذكر أنه بعد إجراء تحقیقات في القضية، تبين أن خطأ ملاحي صادر عن كلتا السفينتين كان السبب في وقوع الحادث، مما دفع بالصندوق، بعد أدائه للتعويضات، إلى الدخول في مفاوضات مع مالك السفينة البنمية، لاسترداد جزء من المبالغ المالية التي دفعها للمتضررين<sup>(4)</sup>.

1- أنظر كل من:

- عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 196.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 159.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1984 », Londres, 1985, p. 12.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 421.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1984 », op-cit., p. 10.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1984 », op-cit., pp. 11-12.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1985 », op-cit., p. 15.



نستنتج من خلال الحالات المستعرضة سابقا، أن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، يتدخل لتقديم تعويض منصف لضحايا التلوث و رفع الحيف عنهم، و تصحيح الوضع الذي قد يجرمهم جزئيا أو كليا من إصلاح الأضرار اللاحقة بهم، فقد خولت له الاتفاقية المحدثه له القيام بوظيفة مزدوجة. فمن ناحية أولى، في الحالة التي يستحيل فيها على ضحايا التلوث الحصول على تعويض طبقا لآلية المسؤولية الفردية، و هي إستحالة قد تكون قانونية بحكم أن الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و كما رأينا سابقا، أجازت في عدد من الحالات لمالك السفينة الإغفاء من مسؤولية تعويض أضرار التلوث. كما يمكن أن تكون هذه الاستحالة ناتجة عن إعسار مالك السفينة أو الجهة المؤمنة، و بالتالي عجزه المادي عن تقديم التعويض المستحق لفائدة المتضررين من التلوث. ففي مثل هذه الأوضاع، فإن صندوق سنة 1971 يحل محل مالك السفينة المسئول لتقديم تعويض كامل عن الأضرار الحاصلة من جراء حادث التلوث، الأمر الذي يدل على أنه يؤدي في هذه الحالة دور البديل. و من ناحية ثانية، في حالة ثبوت مسؤولية مالك السفينة، و تجاوزت أضرار التلوث في حجمها حدود السقف المالي المقرر طبقا لاتفاقية سنة 1969، فإن الصندوق يتدخل لغاية تقديم تعويض إضافي للتعويض الذي يقدمه مالك السفينة مصدر التلوث، أي يتدخل لتحمل الجزء المتبقي من التعويض الذي تجاوز السقف المالي المحدد في إطار أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، مما يعني أنه في هذه الحالة يقوم الصندوق بدور تكميلي، حيث أن مالك السفينة يظل مسئولا طبقا لقواعد المسؤولية المدنية، في حين تتمثل مهمة الصندوق في تحمل العبء المالي الذي تجاوز السقف الذي حددته هذه الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

يتضح من ذلك أن ما جاء في مستهل ديباجة الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، من أنها قد أبرمت لغاية تكملة الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، ينبغي فهمه بالمعنى الواسع، بحيث لا يقتصر دور الصندوق المحدث بواسطة الاتفاقية المبرمة سنة 1971 على تكملة التعويض المقرر في سابقتها، بل يمتد أيضا ليشمل الحالة التي يحل فيها الصندوق محل مالك السفينة عند إغائه من مسؤوليته طبقا لاتفاقية سنة 1969، ناهيك عن الحالة التي لا يقدر فيها المالك كليا على الوفاء بالتزاماته طبقا لهذه الاتفاقية، و هذا ما أكدته الحالات الثلاثة السابقة لتدخل الصندوق<sup>(2)</sup>.

يشار في الأخير إلى أن مالك السفينة يمكن بدوره أن يدخل ضمن طائفة المتضررين من حادث التلوث، و يستحق أن يتم تعويضه بواسطة الصندوق، و يحدث ذلك في الحالة التي يتخذ فيها إجراءات وقائية بهدف تفادي أو تقليل التلوث<sup>(3)</sup>، مع العلم أن هذه الإجراءات تدخل في تعريف ضرر التلوث طبقا للاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971<sup>(4)</sup>، و على أساس ذلك، قضت المادة 5/ فقرة 7 من هذه الأخيرة، بأنه تعد النفقات المبذولة و التضحيات المعقولة المقدمة إختياريا من المالك لتجنب أو للحد من وقوع تلوث ما، كأضرار تلوث في تفسير هذه المادة<sup>(5)</sup>. و يعتبر رأي من الفقه، أن الغرض من وراء النص على ذلك بصورة صريحة، جاء في الحقيقة من أجل مسايرة الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و التي تضمنت نصا مماثلا في المادة 5/ فقرة 8 منها، في جعل الوضع ثابتا بوضوح فيما يتعلق بتكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها ملاك السفن، حيث يلتزم الصندوق بتعويضهم عنها في

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 401-402.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 423.

3- FIPOL : « rapport annuel de 1984 », op-cit., p. 11.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., pp. 60-61.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 589-590.

الحالات السابقة، و ذلك لحثهم و تشجيعهم على التصرف فور وقوع الحادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث قدر الإمكان<sup>(1)</sup>.

## 2- التكفل بجزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث طبقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969:

إلى جانب تكفل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، بتعويض المتضررين من جراء حادث التلوث، في حالة مواجهتهم لإحدى الحالات السالفة الذكر، فإنه يأخذ كذلك على عاتقه جزء من العبء المالي الذي يقع على عاتق مالك السفينة المتسببة في التلوث<sup>(1)</sup>، و الذي يفرض عليه عقب ثبوت مسؤوليته طبقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(2)</sup>. و للتفصيل في هذا العنصر، إرتئينا الخوض في النقاط التالية:

### 1/2- كيفية تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث:

من اللحظة التي تتعقد فيها مسؤوليته على أساس نصوص هذه الاتفاقية، يمكن للمالك مطالبة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، بسداد المبالغ التي يلتزم بدفعها لتعويض المتضررين من جراء حادث التلوث<sup>(3)</sup>. هذا السداد يمتد كذلك للمبالغ المدفوعة بواسطة المالك لتعويض الإجراءات الوقائية التي قام الغير باتخاذها، حيث تدخل تكاليف هذه الإجراءات في مفهوم ضرر التلوث طبقا لاتفاقية سنة 1971، و بالتالي يمكن التعويض عنها<sup>(4)</sup>. و بمقتضى المادة 5/ فقرة 1 من الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، فإنه يتحمل هذا الأخير جزء من العبء المالي لمالك السفينة، و الذي يقع بين 1500 فرنك ذهبي و 2000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة، أو بين 125 مليون فرنك ذهبي و 210 ملايين فرنك ذهبي أيهما أقل<sup>(5)</sup>. و بعد تعديل الاتفاقية الراهنة بموجب البروتوكول المبرم في 19 نوفمبر سنة 1976<sup>(6)</sup>، تحول حساب هذه المبالغ إلى حقوق السحب الخاصة المعتمدة من طرف صندوق النقد الدولي<sup>(7)</sup>.

يتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لصالح ملاك السفن، طبقا لإحدى الصورتين التاليتين: الصورة الأولى، و هذه هي الصورة العادية، و فيها يرد الصندوق للمالك أو مؤمنه المبلغ الواقع

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 449-450.

2- المادة 5 من الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.

3- أنظر كل من:

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 577.

- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

4- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 61.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 451.

6- أنظر كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 590 و ما يليها.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 159-160.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 1980 », Londres, 1981, p. 5.

8- حولت هذه المبالغ إلى وحدات السحب الخاصة، على أساس أن وحدة السحب الخاصة تساوي 15 فرنكا ذهبيا، لتصير بذلك قيمة 1500 فرنك ذهبي تساوي 100 وحدة سحب خاصة، و قيمة 2000 فرنك ذهبي تساوي 133 وحدة سحب خاصة، كذلك قيمة 125 مليون فرنك ذهبي تساوي 8.333.000 وحدة سحب خاصة، و قيمة 210 مليون فرنك ذهبي تساوي 14.000.000 وحدة سحب خاصة، أنظر:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 54-55.

- OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation... », op-cit., p. 61.

بين 125 مليون فرنك ذهبي و 210 ملايين فرنك ذهبي أيهما أقل، حيث أنه في حالة الحادث الذي يستتبع مسؤولية مالك السفينة و تتعدى فيه الأضرار حدود مبالغ الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، فإن المالك أو مؤمنه يلتزم بداءة بتعويض المتضررين من التلوث في حدود 2000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة، و في مرحلة ثانية يقوم الصندوق برد لمالك السفينة أو لمؤمنه مبلغ 500 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة، بالإضافة إلى تعويض المتضررين عن الأضرار التي تتعدى حدود المسؤولية طبقا لاتفاقية سنة 1969. أما الصورة الثانية لتدخل الصندوق، فتتمثل فيما نصت عليه المادة 5/فقرة 2 من الاتفاقية المحدثه له من جواز تدخل هذا الأخير، بناء على طلب مقدم من طرف مالك السفينة مصدر التلوث، كضامن مباشر له في مواجهة المتضررين من جراء الحادث، و ذلك فيما يتعلق بالمبلغ الواقع بين 1500 فرنك ذهبي و 2000 فرنك ذهبي. و تدخل الصندوق حسب هذه الكيفية، يكون فحسب لصالح ملاك السفن التي تنقل حمولة لا تتجاوز 2000 طن من المحروقات بصورة سائبة كبضاعة، أي تلك التي لا يفرض عليها إبرام تأمين عن أضرار التلوث طبقا للمادة السابعة من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(1)</sup>.

## 2/2- أمثلة عملية عن تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث:

من حالات التلوث التي تدخل فيها صندوق سنة 1971 طبقا للصورة الأخيرة، لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، نشير إلى حادث غرق السفينة الصهرجية اليابانية « TSUNEHISA MARU N° 8 »، على مستوى ميناء « Osaka » في اليابان بتاريخ 26 أوت سنة 1984، مما أدى إلى تسرب حوالي 30 طن من المحروقات منها، و التسبب في وقوع تلوث على مستوى الميناء. و على إثر ذلك قام مالك هذه السفينة بإنشاء صندوق تحديد مسؤوليته تطبيقا للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، حيث قدرت حصيلة الصندوق بـ 964.800 ين ياباني. و جدير بالإشارة إلى أنه في هذا الحادث، وجهت لصندوق سنة 1971 فقط طلبات تعويض تتعلق بتكاليف عمليات تطهير آثار التلوث و المقدرة بـ 17.575.000 ين، في حين لم يستقبل أي طلب موجه من طرف قطاع الصيد البحري. و بعد حصول الضحايا على المبلغ المودع في صندوق تحديد المسؤولية، تكفل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، من ناحية، بدفع مبلغ 16.610.200 ين ياباني كتعويض للمتضررين من التلوث، فيما وراء حدود مسؤولية مالك السفينة، و من ناحية أخرى، قام في شهر جويلية سنة 1985، برد مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 241.200 ين لفائدة المالك<sup>(2)</sup>.

نلاحظ أيضا أنه تدخل صندوق سنة 1971، لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، و ذلك في حادث السفينة الصهرجية اليابانية « HINODE MARU N°1 »، التي تعرضت لحادث بتاريخ 18 ديسمبر سنة 1987، على مستوى ميناء « Yawatahama »، الواقع في الساحل الغربي لجزيرة « Shikoku » في اليابان، مما أدى إلى تسرب حوالي 25 طن من المحروقات من صهاريجها، و التسبب في وقوع تلوث واسع النطاق، تضررت من جرائه المنطقة البحرية القريبة من موقع الحادث. و لقد قام مالك هذه السفينة بإنشاء صندوق تحديد مسؤوليته عن أضرار التلوث الناجمة عن هذه الواقعة، بإيداعه لمبلغ قدره 608.000 ين، و تكفل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، بتقديم ما قيمته 152.000 ين، للتخفيف من العبء المالي المفروض على عاتق المالك في هذا

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 453-454.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1985 », op-cit., pp. 16-17.

الحادث<sup>(1)</sup>. و جدير بالذكر أنه تكفل كذلك الصندوق، بمساعدة مالك السفينة الصهرجية السويدية « BONITO » من الناحية المادية، لتعويض المتضررين من التلوث الناجم عن الحادث الذي تعرضت له هذه السفينة بتاريخ 12 أكتوبر سنة 1990، قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية<sup>(2)</sup>.

### 3/2- شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث:

نلاحظ أنه أوردت الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، بعض الشروط لتحمل هذا الأخير جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث، حيث تشترط بداءة أن تكون السفينة محدثة التلوث مسجلة أو ترفع علم دولة متعاقدة في الاتفاقية، إذ أنه، و كما أسلفنا الذكر، يتدخل الصندوق لتعويض المتضررين من جراء حادث التلوث، بمجرد أن يقع حادث التلوث على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، بغض النظر عن جنسية السفينة الصادر عنها التلوث، إلا أنه لكي يستفيد المالك من ميزة تحمل الصندوق لجزء من العبء المالي الواقع على عاتقه، فإنه يشترط أن تكون السفينة تحمل جنسية أو ترفع علم دولة طرف في الاتفاقية<sup>(1)</sup>.

زيادة على ذلك لا يؤدي الصندوق هذه الوظيفة إزاء السفن الملزمة باكتتاب شهادة تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث، إلا إذا قام مالك السفينة بإخطاره بتأديتها<sup>(2)</sup>. أما بالنسبة للسفن غير الملزمة باكتتاب هذه الشهادة، فقد تطلبت المادة 5/فقرة 2 من الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، على المالك للاستفادة من هذه الميزة، أولاً أن يقدم طلباً لإدارة الصندوق يفيد بذلك، ثانياً أن يحتفظ بتأمين أو بأي ضمان مالي يغطي مسؤوليته في حدود 1500 فرنك عن كل طن من الحمولة. مثل هذا النص من شأنه حث السفن التي تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة على شراء تأمين، الأمر الذي يتفادى معه الصندوق تعويض أي سفينة في حالة سيئة، ذلك أن مثل هذه الأخيرة لا تجد بوجه عام من يقبل التأمين عن مسؤوليتها<sup>(3)</sup>. كما أن هذا الشرط فيه تجسيد لهدف الاتفاقية في كفالة حصول المتضررين على تعويض كافي، و فيه ضمان لعدم ماطلة مالك السفينة في حالة ما إذا كانت لديه القدرة المالية للوفاء بالتزاماته إزاء الضحايا<sup>(4)</sup>.

### ب- الوظيفة التي يؤديها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992:

رأينا سابقاً أن الوظيفة المسندة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، هي وظيفة مزدوجة، حيث يتكفل هذا الأخير من جهة، بتعويض المتضررين من جراء حادث التلوث، في حالة عدم حصولهم على أي تعويض طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، أو حصولهم فقط على تعويض جزئي عند تطبيق هذه الاتفاقية. و من جهة أخرى، يتكفل الصندوق بتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث. بيد أن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، يتدخل فقط لغاية تعويض المتضررين من التلوث، و ذلك في حالة عدم حصولهم على أي تعويض أو حصولهم فقط على تعويض جزئي عما تكبده من أضرار، عند تطبيق أحكام البروتوكول المبرم سنة 1992 لتعديل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1989 », op-cit., pp. 36-37.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1990 », op-cit., p. 54.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 593.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 59-61.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 454.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 594.

المدنية لسنة 1969<sup>(1)</sup>، حيث يظهر ذلك بصورة جلية عندما ألغت المادة السابعة من بروتوكول سنة 1992 المحدث لصندوق سنة 1992، الوظيفة الثانية التي يضطلع بها صندوق سنة 1971<sup>(2)</sup>، الأمر الذي يعني أن صندوق سنة 1992، لا يتدخل لتحمل جزء من مبلغ التعويض الذي يلتزم بدفعه مالك السفينة للمتضررين من التلوث، بل أن الحصيلة المالية له تبقى بكاملها تحت تصرف الضحايا دون أن يشاركهم فيها المالك، باستثناء ما يتعلق بتكاليف الإجراءات الوقائية، و التي يعد بسببها هذا الأخير أحد المتضررين من التلوث<sup>(3)</sup>.

جدير بالذكر أنه لم تتغير حالات تدخل صندوق سنة 1992 عن سابقتها في صندوق سنة 1971، حيث نصت المادة 6/فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المتعلقة بإحداث صندوق سنة 1971 على أنه: "يلتزم الصندوق بالتدخل لتعويض المتضررين من التلوث، إذا كان هؤلاء غير قادرين على الحصول على تعويض عادل عن الأضرار اللاحقة بهم طبقا لبروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و ذلك لأحد الأسباب التالية: 1- إذا لم يتضمن هذا البروتوكول النص على أي مسؤولية عن الأضرار الناشئة عن الحادث؛ 2- إذا كان مالك السفينة، طبقا لهذا البروتوكول، غير قادر ماديا على الوفاء بالتزاماته كاملة في الوقت الذي يكون فيه ضمانه المالي لا يغطي الأضرار الناشئة عن الحادث، و لا يكفي للوفاء بطلبات التعويض عن هذه الأضرار؛ 3- إذا كانت الأضرار الحاصلة تتعدى حدود مسؤولية المالك طبقا لهذا البروتوكول".

#### ج- الوظيفة التي يؤديها الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

حددت المادة 4/فقرة 1 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 2003، الوظيفة التي يؤديها هذا الأخير بمناسبة تدخله لأداء مهامه في التعويض، مشيرة إلى أنه: "يلتزم الصندوق التكميلي بالتدخل لتعويض كل شخص لحقه ضرر تلوث، إذا كان هذا الشخص غير قادر على الحصول على تعويض كامل طبقا لاتفاقية إنشاء صندوق سنة 1992، بسبب تجاوز القيمة الإجمالية لأضرار التلوث المتكبدة بالنسبة للحادث الواحد، حدود التعويض المطبقة في المادة 4/فقرة 4 من الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1992".

ثانيا- الحدود القصوى لمبالغ التعويض المعتمدة في إطار الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

نلاحظ أنه تتباين الحدود القصوى للمبالغ المالية، التي يلتزم بتأديتها كل صندوق من الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الثلاثة، لفائدة المتضررين من جراء حادث التلوث الواحد، طبقا لما يلي:

أ- الحد الأقصى لمبلغ التعويض المقرر في ضوء الاتفاقية المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

لا ريب في أن الغاية الأولى من وراء إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، تتمثل في التدخل لتقديم تعويض عادل و مرضٍ للمتضررين من جراء حوادث التلوث، في الحالات التي يعجز فيها هؤلاء على الحصول على أي تعويض، أو حصولهم فقط على

1- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 240-241.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1997 », op-cit., p. 14.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 466.

تعويض جزئي عن الأضرار التي تكبدها، و ذلك عند تطبيق الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969. بيد أن تدخل هذا الصندوق لتنفيذ مهمته ليس مطلقاً، بل مرتبط بحدود مالية قصوى لا يمكن تجاوزها بتاتا<sup>(1)</sup>. و عليه فقد نصت المادة 4/ فقرة 4- (أ) من الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، على أن الحد الأقصى للمبلغ الإجمالي للتعويض، الذي يلتزم الصندوق بأدائه للمتضررين من التلوث في حادث التلوث الواحد، يجب ألا يتعدى 450 مليون فرنك ذهبي<sup>(1)</sup>، و هذه القيمة تتضمن مبلغ التعويض المدفوع فعلاً بواسطة المالك أو مؤمنه طبقاً لاتفاقية سنة 1969، و الذي يتحمل الصندوق جزء منه للتخفيف عن المالك وفقاً للمادة الخامسة من الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971<sup>(2)</sup>. نفهم من ذلك أن الحد الأقصى لمبلغ التعويض، الذي يمكن للمتضررين من جراء حادث التلوث الحصول عليه من طرف الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، في الحالة التي يؤدي فيها هذا الأخير دوره التكميلي، يتمثل في ذلك المبلغ المتبقي بعد طرح مبلغ التعويض المدفوع فعلاً من مالك السفينة مصدر التلوث، طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و الذي لا يتجاوز ما قيمته 210 مليون فرنك ذهبي، من المبلغ المنصوص عليه في المادة 4/ فقرة 4- (أ) من الاتفاقية المحدثّة للصندوق، و الذي لا يمكن أن تتعدى قيمته 450 مليون فرنك ذهبي. و منه نستنتج أنه إذا كان الصندوق بصدد أداء دوره الحلوي، أي عندما يحل كلياً محل مالك السفينة في تعويض ضحايا حادث التلوث، فإنه يتدخل لتعويض المتضررين من البداية، معناه بداية من الفرنك الأول من مبلغ التعويض إلى غاية الحد الأقصى (أي 450 مليون فرنك ذهبي)، ذلك بحكم عدم حصول هؤلاء على أي تعويض يذكر من طرف مالك السفينة المتسببة في التلوث، عند تطبيق أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(3)</sup>.

أثارت العبارة الواردة في المادة 4/ فقرة 4- (أ) بعض الغموض، حينما أشارت إلى أن المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يلتزم الصندوق بأدائه للمتضررين من التلوث، بالنسبة للحادث الواحد، ينبغي ألا يزيد عن 450 مليون فرنك ذهبي، و هذا المبلغ يتضمن مبلغ التعويض المدفوع فعلاً طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969. هذه العبارة تولد في الواقع مسألة بالغة في الأهمية، تتعلق بالفوائد التي يمكن أن ينتجها صندوق تحديد المسؤولية الذي ينشئه مالك السفينة، في الفترة الواقعة بين تاريخ الإنشاء و التوزيع، حيث يتساءل ضحايا حادث التلوث، هل يأخذ صندوق سنة 1971 بعين الاعتبار بتلك الفوائد عند حسابه لمبلغ التعويض الذي يكمل به المبلغ الذي تحصل عليه هؤلاء طبقاً لاتفاقية سنة 1969، أم يحسب إنطلاقاً من المبلغ الأصلي الذي أودعه مالك السفينة في صندوق تحديد المسؤولية مباشرة بعد وقوع حادث التلوث<sup>(4)</sup>.

جدير بالملاحظة أن الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، سكنت عن توضيح هذه المسألة، غير أنه عند تعديلها بموجب بروتوكول سنة 1992، تمت معالجة هذه المسألة<sup>(5)</sup>، حيث نص هذا الأخير بصريح العبارة على أنه، لا تؤخذ الفائدة المتراكمة لصندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة، إن وجدت، بعين الاعتبار عند حساب الحد الأقصى لمبلغ التعويض القابل للسداد من طرف الصندوق<sup>(6)</sup>.

1- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

2- Laurent LUCCHINI, « Le procès de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., p. 778.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 595-596.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 428-429.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 452-453.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 601-602.

7- المادة 6/ فقرة 3- (د) من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.

يشار إلى أن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي أقره صندوق سنة 1971، لتعويض المتضررين من التلوث، غير محدد بصفة نهائية، حيث يمكن لجمعية الصندوق أن تطالب بتعديله متى أوجب الحال القيام بذلك<sup>(1)</sup>، بشرط ألا يزيد عن 900 مليون فرنك ذهبي و ألا يقل عن 450 مليون فرنك ذهبي. و في حالة إجراء مثل هذا التعديل، فإن الحد الجديد يسري فقط على الحوادث التي تقع بعد تاريخ إتخاذ قرار التعديل<sup>(1)</sup>. و في الواقع لقد كان للتبعات الاقتصادية و البيئية الوخيمة الناجمة على إثر وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978، أثرها في تعديل الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه صندوق سنة 1971 لضحايا حوادث التلوث<sup>(2)</sup>، إذ أصدرت الجمعية العامة للصندوق قرارها الذي يقضي بزيادة ذلك الحد، ليصبح بداية من تاريخ 20 أفريل 1979، يعادل 675 مليون فرنك ذهبي<sup>(3)</sup> (أي ما يساوي 45 مليون من حقوق السحب الخاصة)<sup>(4)</sup>. و يذكر أنه ظل العمل قائما لبضعة سنوات بالحد الأقصى لمبلغ التعويض، عقب التعديل الذي خضع له سنة 1979، غير أن العواقب الوخيمة المترتبة عن حوادث التلوث التي وقعت في بداية سنوات الثمانينات، لاسيما كارثة ناقلة النفط الملغاشية « TANIO » بتاريخ 7 مارس سنة 1980، قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية<sup>(5)</sup>، دفعت جمعية صندوق سنة 1971 إلى تعديل قيمة مبلغ التعويض مرتين على التوالي، إذ بلغت في شهر أكتوبر سنة 1986 إلى 787.500.000 فرنك ذهبي بالنسبة للحدث الواحد، و من ثم زادت هذه القيمة المالية لتساوي 900 مليون فرنك ذهبي فيما يتعلق بالحدث الواحد، حيث يسري التعديل الأول على حوادث التلوث التي تقع بعد 30 نوفمبر سنة 1986، بينما يطبق التعديل الثاني على الحوادث التي تقع بعد 30 نوفمبر سنة 1987<sup>(6)</sup>.

بسبب الاختلاف الذي وقعت فيه سابقا بعض الدول الأعضاء في صندوق سنة 1971، فيما يتعلق بالكيفية التي يحول طبقا لها الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية، فقد أصدرت جمعية الصندوق قرار في سنة 1979، يفيد بأنه عندما يظهر مبلغ التحديد طبقا للاتفاقية المحدثة لصندوق سنة 1971 بالفرنكات الذهبية، فإنه سيتم تحويله إلى حقوق السحب الخاصة المعتمدة من طرف صندوق النقد الدولي، على أساس أن 15 فرنكا ذهبيا تساوي 1 حق سحب خاص، ثم تحول حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية، تماشيا مع طريقة التقييم التي يحددها صندوق النقد الدولي<sup>(7)</sup>. و تطبيقا لهذا القرار يتم تحويل الحدود القصوى لمبالغ التعويض المعتمدة من طرف صندوق سنة 1971، في ضوء التعديلات الأخيرة،

1- Laurent LUCCHINI, « Le procès de l'Amoco-Cadiz... », op-cit., pp. 778 et s.

2- أنظر كل من:

- المادة 4/ فقرة 6 من الاتفاقية المحدثة لصندوق سنة 1971.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 596.

3- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 191-192.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 432-433.

5- أنظر كل من:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 53.

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 577.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 269.

6- لمزيد من المعلومات عن هذا الحادث، أنظر كل من:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », op-cit., pp. 11-17.

- Patrick LAGADEC, « De l'accident à la crise : L'affaire du TANIO, une marée noire de trop », Rapport technique, Laboratoire d'Econometrie de l'Ecole Polytechnique, Paris, Décembre 1983, pp. 1-51. [www.patricklagadec.net/fr/pdf/Affaire.pdf](http://www.patricklagadec.net/fr/pdf/Affaire.pdf)

- Rémi MOREAU, op-cit., p. 101.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 52-53.

8- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 54-55.

من الفرنك الذهبي إلى حقوق السحب الخاصة، وفقا للطريقة التالية: 1- قيمة 787.500.000 فرنك ذهبي، تساوي 52,5 مليون من حقوق السحب الخاصة؛ 2- قيمة 900 مليون فرنك ذهبي، تساوي 60 مليون من حقوق السحب الخاصة<sup>(1)</sup>. و نلاحظ أنه واجهت الاتفاقية المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، في المادة 4/ فقرة 5 منها، الاحتمال الذي تتوافر فيه إحدى حالات تدخل الصندوق لصالح المتضررين من جراء حادث التلوث، و تتعدى فيها قيمة الطلبات الحد الأقصى لمبلغ التعويض الملزم به الصندوق تجاه المتضررين، فقضت في هذه الحالة بقسمة هذا المبلغ بين الدائنين بصورة تناسبية، أي قسمة غرماء<sup>(1)</sup>.

#### ب- الحد الأقصى لمبلغ التعويض المقرر في ضوء البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992:

طبقا للمادة 6/ فقرة 3- (أ) من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فإن المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد من طرف هذا الأخير، بما في ذلك مبلغ التعويض المدفوع فعلا في ضوء بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، يجب ألا يزيد عن 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة عن الحادث الواحد<sup>(2)</sup>. و كما عدل الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم صندوق سنة 1971 بتأديته للمتضررين من التلوث عدة مرات، فإن الحد الأقصى لمبلغ التعويض المعتمد من طرف صندوق سنة 1992 خضع أيضا للتعديل، حيث كان لحادث ناقله النفط « Erika » سنة 1999، و جسامه الأضرار الناجمة عنه، الأثر الكبير في إعادة النظر في الحد الأقصى لمبلغ التعويض المشار إليه أعلاه<sup>(3)</sup>. فانطلاقا من هذه الكارثة، قامت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية، في دورة إنعقادها بتاريخ 18 أكتوبر سنة 2000، بدراسة مقترح مقدم من طرف مجموعة من الدول الأطراف في البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992، مفاده زيادة الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم هذا الأخير بتسديده للمتضررين من جراء حادث التلوث<sup>(4)</sup>. و في النهاية توصلت اللجنة إلى إصدار قرار، يقضي برفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض إلى 203 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة<sup>(5)</sup>، يسري على حوادث التلوث التي تقع منذ 1 نوفمبر سنة 2003<sup>(6)</sup>. و جدير بالذكر

#### 1- أنظر كل من:

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 269.
- Rémi MOREAU, op-cit., p. 122.
- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 53.

#### 2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 437.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 602.
- تجدر الإشارة في هذا الصدد إلى أن نفس هذه القاعدة، تطبق في حالة تجاوز مقدار طلبات التعويض الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم بتأديته لضحايا التلوث، كل من الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، أنظر: المادة 6/ فقرة 4 من البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992، و المادة 4/ فقرة 3 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.
- 3- تعرف المادة 2/ فقرة 4 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و حدة الحساب الخاصة، بأنها هي ذاتها المنصوص عليها في المادة 5/ فقرة 6 من بروتوكول سنة 1992، المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.
- 4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 62-63.

- 5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 602.

- 6- Rémi MOREAU, op-cit., p. 122.

#### 7- لمزيد من المعلومات، أنظر كل من:

- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., p. 16.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 318.
- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 240-241.



أن الحد السابق يزيد إلى 300.740.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة، فيما يتعلق بأي حادث تلوث يقع خلال أية فترة، عندما تكون ثلاثة أطراف في هذا البروتوكول، بحيث تبلغ كمية المحروقات المقابلة للاشتراكات مجتمعة، و التي يتلقاها أشخاص في أقاليم هذه الأطراف، خلال السنة التقويمية السابقة، تساوي أو تزيد عن 600 مليون طن<sup>(1)</sup>.

### ج- الحد الأقصى لمبلغ التعويض المقرر في ضوء البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

كشف حادث تحطم السفينة الصهرجية « Prestige »، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية، بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002<sup>(2)</sup>، عن عدم كفاية الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يحصل عليه المتضررين من جراء حادث التلوث، عند تطبيق البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، رغم التعديل الذي خضع له سنة 2000<sup>(3)</sup>، حيث كان الحادث المذكور أعلاه، من بين الأسباب الرئيسية التي دفعت المنظمة البحرية الدولية، إلى إبرام بروتوكولا جديدا لإنشاء صندوقا آخر مستقل تماما عن صندوق سنة 1992<sup>(4)</sup>، دوره تقديم تعويض تكميلي لضحايا حوادث التلوث بالمحروقات، في حالة عدم حصولهم على تعويض كامل عن الأضرار اللاحقة بهم من طرف صندوق سنة 1992<sup>(5)</sup>. و لتأدية هذا الأخير لمهمته على أحسن وجه في كفاية حصول المتضررين من التلوث، على تعويض كامل عما تكبدوه من أضرار بسبب الحادث، فقد رفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به إلى قيمة تعادل 750 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة<sup>(6)</sup>. و يعتبر بعض الفقه أن هذا الحد يمثل أحد التطورات الهامة لبروتوكول سنة 2003، ناهيك عن أنه يعد خطوة جبارة في مسار التغطية الشاملة للأضرار المترتبة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(7)</sup>.

- Christian GARIN, « Politique maritime : Transport maritime et environnement », in : La Revue Maritime, N°= 488, France, Avril 2010, p. 77.

1- FIPOL : « Textes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile... », op-cit., p. 24.

2- FIPOL : « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2012 », Londres, 2013, pp. 12-19.

3- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

4- Marine ESVELIN, op-cit., p. 62.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 318-319.

6- المادة 4/ فقرة 2- (أ) و (ب) من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

7- أنظر كل من:

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 241.

- Catherine ROCHE, L'essentiel du droit de l'environnement, op-cit., p. 117.

- Rémi MOREAU, op-cit., p. 122.

« Si le régime d'indemnisation international créé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds a, la plupart du temps, donné des résultats généralement satisfaisants, il est pour l'essentiel le fruit des événements qui se sont produits à la fin des années 1960 et au début des années 1970. Il n'est par conséquent pas surprenant que les États contractants aient modifié le régime compte tenu de l'expérience acquise, afin de l'adapter à l'évolution des besoins de la société. Le 1<sup>er</sup> novembre 2003, les augmentations de 50% des limites de responsabilité et d'indemnisation sont entrées en vigueur, et le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire, qui créera un troisième niveau d'indemnisation, a été adopté en mai 2003. Le Protocole entrera en vigueur le 3 mars 2005 et le montant total d'indemnisation disponible pour les dommages dus à la pollution dans les États devenant membres du Fonds complémentaire, y compris les montants à verser au titre des Conventions de 1992, sera de 750 millions de DTS », FIPOL : « Rapport annuel de 2004 », op-cit., pp. 13-14.

### الفرع الثالث

#### حالات إعفاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات من أداء الوظيفة المسندة إليها

يؤدي توافر عدد من الحالات المنصوص عليها في الاتفاقيات المحدثّة لها، إلى إعفاء الصناديق الدولية للتعويض، من تنفيذ الالتزامات الواقعة على عاتقها، كما يلي بيانه:

#### أولاً- حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 من تنفيذ الالتزامات الواقعة على عاتقه:

تضمنت الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، النص على عدد من الحالات التي تعفي هذا الأخير من الالتزام بتعويض المتضررين من التلوث، علاوة عن الحالات التي يتصل بمقتضاها من تدخله لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث.

#### أ- حالات إعفاء صندوق سنة 1971 من الالتزام بتعويض المتضررين من التلوث:

طبقاً لنص المادة 4/فقرة 2 و 3 من الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، فإنه يعفى هذا الأخير من الالتزام بتعويض المتضررين من حادث التلوث بالمحروقات، متى توافرت حالة من الحالات التالية:

1- حالة إثبات الصندوق أن ضرر التلوث وقع نتيجة لعمل حرب، أو نتيجة لأعمال عدوانية، أو حرب أهلية، أو تمرد أو عصيان مدني، أو إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نجم بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات من طرف سفينة حربية أو سفينة أخرى تعود ملكيتها للدولة أو مستغلة بواسطتها، بشرط أن تكون لحظة وقوع الحادث مخصصة فقط لخدمة غير تجارية؛ 2- حالة عجز المتضرر من التلوث من إثبات أن ضرر التلوث ناتج عن سفينة أو أكثر؛ 3- حالة إثبات الصندوق أن ضرر التلوث ناجم كلياً أو جزئياً عن عمل أو إمتناع عن عمل مرتكب بنية إحداث الضرر من طرف الشخص المتضرر أو بسبب إهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق في هذه الحالة يمكن أن يعفى بشكل كلي أو جزئي من إلتزامه بتعويض هذا الشخص. و لا يعفى الصندوق في كل الأحوال من إلتزامه بالتعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها أي شخص بهدف منع أو تقليل التلوث<sup>(1)</sup>.

#### ب- حالات إعفاء صندوق سنة 1971 من التدخل لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث:

نصت الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، على حالات يؤدي توافرها إلى إعفاء هذا الأخير من تحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة المتسببة في التلوث، و هي كالاتي:

#### 1- حالة صدور خطأ عمدي من مالك السفينة كان السبب في وقوع ضرر التلوث:

قضت الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، بإعفاء هذا الأخير من الإلتزام بالتخفيف عن مالك السفينة مصدر التلوث، و ذلك في اللحظة التي يقدم فيها الدليل على أن ضرر التلوث قد نتج عن خطأ عمدي من جانب هذا المالك<sup>(2)</sup>. مثل هذا الشرط لا يؤدي في الواقع دوراً مانعاً من تدخل الصندوق

1- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 438-448.  
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 603-608.

- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 576-577.

2- المادة 5/فقرة 3- (ب) من الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.

لصالح ملاك السفن، و ذلك بالنظر إلى ندرة حدوث خطأ عمدي يكون مصدرا لوقوع الحادث بل و أيضا، إذا تصادف و أن حدث، بسبب الصعوبة التي يمكن مواجهتها في إثبات الطابع العمدي له. و قد كان ذلك أحد الأسباب التي شجعت الدول البحرية الكبرى على المصادقة على الاتفاقية<sup>(1)</sup>. لكن نتساءل فيما إذا كان الصندوق سيتدخل لمساعدة مالك السفينة الذي يكون في نفس الوقت ربانا لهذه الأخيرة، و صدر عنه خطأ وقع على إثره حادث التلوث؟

سبق أن واجه الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 مثل هذه الوضعية عمليا، إذ كان ذلك في قضية السفينة الصهرجية اليابانية « SHINKAI MARU N° 3 ». و تعود وقائع هذا الحادث إلى تاريخ 21 جوان سنة 1983، عندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 105 طن من بضاعة زيت الوقود الثقيل، تعرضت لاحتكاك قوي مع سفينة الشحن « AGESHI MARU » على مستوى ميناء « Ichikawa » في اليابان، الأمر الذي أفضى إلى تسرب حوالي 3,5 طن من تلك الحمولة و إحداث تلوث في الميناء و المناطق المجاورة له.

أثناء النظر في القضية و إجراء التحقيقات اللازمة، تبين أن السبب في وقوع الحادث كان نتيجة لإهمال صادر عن ربان السفينة « SHINKAI MARU N° 3 »، و الذي كان في ذات الوقت مالكا لهذه الأخيرة (أي حالة مالك السفينة الربان). و لقد طرح تساؤل في البداية يتعلق بمدى السماح لمالك هذه السفينة من الاستفادة من حق تحديد المسؤولية عن أضرار التلوث الحاصلة جراء هذه الواقعة، علما أن المادة 5/فقرة 2 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، قضت بأنه لا يمنح لمالك السفينة الحق في الانتفاع بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، في حالة ما إذا وقع الحادث نتيجة لخطأ شخصي من جانبه. و تأسيسا على ذلك قررت اللجنة التنفيذية للصندوق أنه من حق مالك هذه السفينة تحديد مسؤوليته عن أضرار التلوث، بحكم أن الخطأ المرتكب من طرفه و الذي وقع على إثره الحادث، إرتكب عندما كان المالك بصدد ممارسة مهامه بصفتة ربانا للسفينة، مما جعل الصندوق يتدخل لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك هذه السفينة<sup>(1)</sup>.

## 2- حالة خرق السفينة مصدر التلوث للمتطلبات الواردة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن:

تضمنت الاتفاقية المحدث للصندوق لسنة 1971، قواعد أخرى تفرض على مالك السفينة مراعاة عدد من النصوص الدولية التي تهدف إلى الوقاية من الحوادث البحرية التي تتسبب فيها السفن، و يمكن أن تكون مصدرا لوقوع ضرر التلوث. و من ثم يعفى الصندوق من التزامه بتحمل جزء من العبء المالي لمسؤولية مالك السفينة مصدر التلوث، إذا أثبت أن هذا الأخير، بخطئه الشخصي، لم يراعي المتطلبات الواردة في الاتفاقيات الدولية المشار إليها في المادة 5/فقرة 3 من هذه الاتفاقية، و أن الحادث المؤدي إلى حدوث ضرر التلوث قد نجم عن ذلك. و تتمثل تلك الاتفاقيات الدولية فيما يلي: الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و تعديلاتها؛ الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 و تعديلاتها؛ الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لسنة 1966؛ الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية للوقاية من التصادمات في البحر لسنة 1972<sup>(2)</sup>.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مرجع سابق، ص 476-477.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1984 », op-cit., p. 11.

3- أنظر في هذا الصدد:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1985 », op-cit., p. 5.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1992 », op-cit., pp. 15-16.

## ثانياً- حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 من أداء الوظيفة المسندة إليهما:

بالنظر إلى الدور التكميلي الذي يؤديه صندوق سنة 2003، في تعويض المتضررين من التلوث في حالة عدم حصولهم على تعويض كامل عما تكبدوه من أضرار من طرف الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فإنه أمر بديهي القول أنه عندما تتوافر حالة من حالات إعفاء هذا الأخير من التزامه بالتدخل لتقديم تعويض لضحايا التلوث، فإن الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 يعفى أيضاً من ذات الالتزام، و لذلك لم ينص البروتوكول المحدث لهذا الصندوق في أحكامه عن تلك الحالات، ذلك أن المطالبة التي يقدمها مدعي ضد صندوق سنة 1992، هي تلقائياً مطالبة مقدمة من نفس المدعي ضد الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003<sup>(1)</sup>.

فيما يتعلق بحالات إعفاء صندوق سنة 1992، من الالتزام بتعويض المتضررين من حادث التلوث بالمحروقات، فقد ظل الأمر كما كان عليه في ظل الاتفاقية المحدثه لصندوق سنة 1971، باستثناء عدم نص البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992 في أحكامه، على حالات إعفائه من التدخل لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة المتسببة في التلوث، بحكم أنه أساساً لا يؤدي مثل هذه الوظيفة. و عليه فقد قضت المادة 6/فقرة 2 و 3 من هذا البروتوكول بأنه يعفى الصندوق من أي إلتزام بالتعويض في الحالات التالية: أ- إذا أثبت أن ضرر التلوث وقع نتيجة لعمل حرب، أعمال عدوانية، حرب أهلية أو نتيجة لتمرّد، أو إذا أثبت أن ضرر التلوث قد ترتب بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات من طرف سفينة حربية أو سفينة أخرى مملوكة للدولة أو مستغلة بواسطتها، بشرط أن تكون لحظة وقوع الحادث مخصصة فقط لخدمة غير تجارية؛ ب- إذا لم يستطع المدعي إثبات أن ضرر التلوث ناتج عن سفينة أو أكثر؛ ج- إذا أثبت أن ضرر التلوث ناجم كلياً أو جزئياً عن عمل أو إمتناع عن عمل مرتكب بنية إحداث الضرر من طرف الشخص المتضرر من التلوث، أو بسبب إهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق يمكن أن يعفى بشكل كلي أو جزئي من إلتزامه بتعويض هذا الشخص. و لا يعفى الصندوق في جميع الأحوال من إلتزامه بالتعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية.

يتضح بصورة جلية من الأحكام السابقة، أن عدم إعفاء الصناديق الدولية للتعويض من الإلتزام بتعويض، سواء ملاك السفن المتسببة في التلوث أو المتضررين من التلوث، حتى إذا كان الضرر راجع كلياً أو جزئياً لخطأ صادر من هؤلاء، عن تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذونها، الغاية منه بلا شك تشجيع و حث الأشخاص على الاضطلاع بمثل هذه التدابير تجنباً لوقوع كوارث التلوث<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني

#### أداء التعويضات بواسطة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

تشكل كل من الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، الأساس الإتفاقي لإنشاء ثلاث مؤسسات دولية تهدف إلى تحقيق مصلحة دولية عامة، تتمثل في تقديم

1- المادة 6/فقرة 2 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 458.

- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 376-379.

تعويض عادل للمتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(1)</sup> (الفرع الأول). كما يعتبر هذا الأساس الإتفاقي بمثابة الإطار التنظيمي الذي يتحدد بمقتضاه النظام الإداري الذي يضمن السير الحسن لهذه الصناديق (الفرع الثاني)، سعيا منها وراء حصول المتضررين من جراء حوادث التلوث على تعويضاتهم طبقا لأساليب التسوية المتاحة (الفرع الثالث).

## الفرع الأول

### الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات ككيانات دولية مؤسساتية للتعاون لتحقيق مصلحة دولية عامة

تشكل كل من الاتفاقية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فضلا عن البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، الأساس الإتفاقي لإنشاء ثلاث مؤسسات دولية تهدف إلى تحقيق مصلحة دولية عامة، تتمثل في تقديم تعويض عادل للمتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات. و يمثل هذا الأساس الإتفاقي تعبيراً صريحاً عن إرادة مجموعة من الدول على إحداث إطار دولي للتعاون، تكون له الاستقلالية و الأجهزة الذاتية، و يقوم بممارسة عدد من الاختصاصات بهدف تلبية حاجات دولية ناتجة عن حماية المتضررين من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات. و بناء عليه، فإن وجود هذه الإرادة الدولية وراء إنشاء هذه الكيانات، يجعلنا أمام منظمات دولية بالمعنى المتعارف عليه في القانون الدولي<sup>(1)</sup>. و جدير بالذكر أنه في الزمن الذي أحدث فيه صندوق سنة 1971، فقد كان ذلك خطوة جديدة ثورية للقانون البحري الدولي المتعلق بالمسؤولية في هذا المجال، إذ يعد المنظمة الحكومية الدولية الوحيدة آنذاك، التي تنهض بالتعويض عن الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث، و هو ليس من الناحية الفنية وكالة متخصصة من وكالات منظمة الأمم المتحدة، و لكن له، كما سنرى، أغلب مظاهر هذه الوكالة. زيادة عن ذلك، فإن الصندوق ليس جزءاً من المنظمة البحرية الدولية، بل يعد في ذاته منظمة مستقلة تماماً عن هذه المنظمات، و الدولة الطرف في الاتفاقية المحدثة له تصبح بالضرورة طرفاً في الصندوق. و يعتبر الصندوق في كل دولة من الدول المتعاقدة شخصاً قانونياً يمكنه، بمقتضى تشريع هذه الدولة، أن يكتسب الحقوق و يتحمل الالتزامات<sup>(2)</sup>.

حقيقة أنه ليس هناك تعريفاً عاماً و مقبولاً لدى الجميع فيما يتعلق بمفهوم المنظمة الدولية « **L'Organisation Internationale** »، غير أنه عند الرجوع إلى الاتفاقية الدولية حول الاتفاقيات المبرمة بين المنظمات الدولية و الدول و فيما بين المنظمات الدولية، المبرمة بتاريخ 21 مارس سنة 1986، فإنها لم تقدم سوى تعريفاً مقتضباً، مكتفية بالقول بأن المنظمة الدولية هي: "منظمة مشتركة بين حكومات". لكن عند الرجوع إلى الدراسات الفقهية، لاسيما تلك الواردة في المؤلف الجماعي الصادر عن منظمة الأمم المتحدة للتربية و العلوم و الثقافة "UNESCO" سنة 1980، بعنوان "مفهوم المنظمة الدولية"، و على رأس هذه الدراسات مقالة الفقيه « **M. VIRALLY** »، فيلاحظ هذا الأخير وجود شبه إجماع على تعريف المنظمة، بالانطلاق من العناصر التي تقوم عليها هذه الأخيرة. و بناء على ذلك، فهو يقترح كتعريف للمنظمة بأنها: "تجمع من الدول يقوم على أساس إتفاقي، قصد تحقيق أهداف مشتركة بالتعاون بين أعضائه بواسطة أجهزة دائمة". و يكشف هذا التعريف بجلاء عن وجود خمس خصائص

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2011 », Londres, 2012, pp. 4 et s.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 395.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 357-358.

للمنظمة الدولية، و هي الأساس الدولي، و الأساس الإرادي، و وجود جهاز قار، و الاستقلالية و القيام بوظيفة التعاون. و يمكن أن نستنتج أن هذه الخصائص تنطبق في مجملها على الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(1)</sup>.

## الفرع الثاني

### النظام الإداري للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

للتعرف على النظام الإداري للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، يتعين دراسة تركيبها الإدارية (أولا)، ثم التعرض لمصدر تمويلها (ثانيا).

#### أولا- التركيبة الإدارية للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

يتعلق الجزء الأكبر من النصوص الاتفاقية المحدث للصناديق الدولية للتعويض الثلاثة، بالنص على البنية التنظيمية لكل صندوق تم إحداثه بواسطتها. و من الملاحظ أنه يختلف التنظيم الهيكلي لصندوق سنة 1971، بالمقارنة مع الصندوقين الآخرين، كما يأتي توضيحه:

#### أ- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

يتألف الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، من ثلاثة أجهزة رئيسية هي: الجمعية « L'Assemblée »، و اللجنة التنفيذية « Le Comité exécutif »، بالإضافة إلى الأمانة العامة « Le Secrétariat »<sup>(2)</sup>.

#### 1- جمعية الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

تعتبر الجمعية أول تشكيلة إدارية يضمها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، إذ نظمت شؤونها المادة 17 إلى المادة 20 من الاتفاقية المحدث للصندوق<sup>(3)</sup>، حيث يتشكل هذا الجهاز من ممثلي حكومات كافة الدول المتعاقدة، الأعضاء في الصندوق، فهي مجلس الإدارة الأعلى للصندوق و المهيمنة على الجهاز الإداري داخله، و المسؤولة عن جميع الوظائف التي يضطلع بها. و تجتمع الجمعية بكامل هيئتها، في دورة إنعقاد عادي، مرة كل سنة مدنية، و يمكنها في حالة تفويض الاختصاصات المالية المخولة لها قانونا للجنة التنفيذية، أن تجتمع مرة كل سنتين<sup>(4)</sup>.

طبقا للمادة 18 من الاتفاقية المحدث للصندوق لسنة 1971، يتولى هذا الجهاز وظيفة الإشراف على جميع عمليات الصندوق، حيث خولت له ممارسة صلاحيات عامة، إذ يتم تكليف الجمعية بشكل خاص بإقرار ميزانية هذا الأخير، و تحديد مبالغ المساهمات المتأتية من القطاعات الصناعية المعنية بتمويل خزانة الصندوق، و كذلك البت في تسوية طلبات التعويض المعروضة أمامه، و القيام بانتخاب مدير الصندوق الذي يوجد على رأس الأمانة العامة لهذه الهيئة الدولية. زيادة عن ذلك، فإنه تقوم الجمعية

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 395-396.

2- المادة 16 من الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1971.

3- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 160.

4- أنظر في هذا الصدد:

- المادة 19 من الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1971.

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 363.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 614.

- مرزاق زيتوني، مرجع سابق، ص 37-41.

بوضع نظامها الداخلي، و النظام الداخلي الخاص بالصندوق، ناهيك عن نظامه المالي و النظام الخاص بالموظفين<sup>(1)</sup>.

## 2- اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

تتشكل اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، من ثلث أعضاء الجمعية، ينتخبون من طرف هذه الأخيرة، شريطة ألا يقل عدد أعضائها عن 7 دول و لا يزيد على 15 دولة<sup>(2)</sup>. و عند الانتخاب على أعضاء هذه اللجنة، يجب على جمعية الصندوق أن تؤمن تمثيلاً جغرافياً متساوياً بين الدول الأعضاء المعرضة بدرجة كبيرة لمخاطر التلوث، و بين الدول الأعضاء التي تمتلك أساطيل هامة من السفن الناقلة للمحروقات<sup>(3)</sup>.

تجتمع اللجنة التنفيذية على الأقل مرة واحدة كل سنة مدنية بناء على دعوة من مديرها، حيث يشترط لقيام هذا الاجتماع حضور ثلثي عدد أعضائها<sup>(4)</sup>، و يظل هؤلاء الأعضاء ملتزمون بأداء واجباتهم حتى ختام دورة الانعقاد العادية لجمعية الصندوق. و من بين الاختصاصات الأساسية لهذا الجهاز، نجد التصديق على تسوية طلبات التعويض المقدمة للصندوق و التي تم بحثها بواسطة الأمانة، بالإضافة إلى إعطاء المدير جميع التعليمات الخاصة بإدارة الصندوق و السهر على حسن تطبيقه للاتفاقية، فضلاً عن تولي مهام إعداد تقارير سنوية خاصة بنشاط الصندوق خلال السنة المدنية السابقة<sup>(5)</sup>.

## 3- الأمانة العامة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

يتكون هذا الجهاز الدائم من مجموعة من الموظفين الدوليين، يتمتعون بالاستقلالية طبقاً للقواعد المنظمة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971<sup>(6)</sup>. و يوجد على رأس الأمانة العامة مدير « **Administrateur** »، الذي ينتخب من طرف الجمعية، حيث يعتبر هذا الأخير أعلى موظف في الصندوق، و هو الممثل القانوني له<sup>(7)</sup>. و من بين الاختصاصات الهامة التي يتمتع بها مدير الصندوق، نجد تعيين الموظفين و الخبراء الماليين اللازمين لإدارة الصندوق، و تحصيل الاشتراكات المستحقة بموجب هذه الاتفاقية، و مناقشة طلبات التعويض التي يستقبلها الصندوق، و إعداد البيانات اللازمة حول الوضعية المالية للصندوق، بالإضافة إلى توجيه الأعمال اليومية لإدارة الصندوق، من خلال تنظيم المستندات و المعلومات اللازمة لأعمال الجمعية و اللجنة التنفيذية<sup>(8)</sup>. و بحكم أنه منتخب من طرف الجمعية، فإن مدير الصندوق و كذلك الموظفين الذين يقوم بتعيينهم، يجب عليهم ممارسة وظائفهم بصورة مستقلة عن الدول التي ينتمون لها، إذ يلتزمون بعدم طلب أو قبول أي تعليمات أو توجيهات

### 1- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 397.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 160.

- Martine REMOND-GOUILLOU, Droit maritime, op-cit., p. 269.

- مرزاق زيتوني، مرجع سابق، ص 44-47.

2- المادة 22 من الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1971.

3- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 161.

4- المادة 25 من الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1971.

5- المواد من 20 إلى 27 من نفس الاتفاقية.

6- المواد من 28 إلى 30 من نفس الاتفاقية.

7- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 21-23.

### 8- أنظر كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 619.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 161.

صادرة عن أية حكومة أو سلطة أجنبية عن الصندوق. كما يجب عليهم الامتناع عن القيام بأي عمل يتعارض و مركزهم كموظفين دوليين<sup>(1)</sup>.

#### ب- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

أشار البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، إلى أن كل واحد من هذين الصندوقين يشتمل على جمعية و أمانة عامة تدار من طرف مدير<sup>(2)</sup>. يتضح من ذلك أن الفرق الوحيد الموجود بين التركيبة الإدارية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و كل من صندوق سنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، يتمثل في عدم توافر هذين الأخيرين على جهاز اللجنة التنفيذية<sup>(3)</sup>. و لقد تم إلغاء جهاز اللجنة التنفيذية لأول مرة عند إقرار بروتوكول سنة 1984، الذي عدلت بمقتضاه الاتفاقية المتعلقة بإحداث الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971<sup>(4)</sup>، حيث كان مشروع البروتوكول الذي جهزته اللجنة القانونية قد نص على إلغاء هذا الجهاز تطبيقاً للاقتراح الموجه من طرف مدير الصندوق، الذي يرى بأنه ثمة تشابه كبير في الوظيفة بين اللجنة التنفيذية و الجمعية، الأمر الذي ينتج عنه ازدواجية في العمل، مما يترتب عنه وجود زيادة في النفقات يمكن تفاديها. كما أن إلغاء هذا الجهاز، من شأنه أن يضيف نوعاً من المرونة على إدارة نظام التعويض المنصوص عليه في ضوء أحكام البروتوكول، علاوة على تقوية سلطة الجمعية، إذ تم الأخذ في نهاية المطاف بهذا الرأي، لذلك نص البروتوكول على إلغاء جهاز اللجنة التنفيذية، و من ثم أسندت كل الوظائف التي كانت تختص بها هذه الأخيرة في إطار صندوق سنة 1971، إلى الجمعية في إطار صندوق سنة 1992<sup>(5)</sup>.

#### ثانياً- مصدر تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

من غير الممكن للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، تحقيق الغاية التي أنشأت من أجلها و الاضطلاع بالوظائف المسندة إليها، إذا لم تتوافر على مصدر تمويل تقابل به ذلك الكم الهائل من طلبات التعويض، الموجهة إليها من طرف الأشخاص المتضررين من جراء حوادث التلوث. و بعبارة أخرى، تمثل موارد تمويل هذه الصناديق مسألة في غاية الأهمية، بحكم أنها قد تقف أحياناً حجرة عثرة أمام إيجاد مثل هذا المطلب، الذي يمثل ملاذاً مهماً أمام المتضررين من هذه الحوادث<sup>(6)</sup>. و للتفصيل في نظام تمويل الصناديق الدولية للتعويض، يتعين الأمر تحديد الأشخاص المشتركين في تمويل خزائنها، ثم التطرق إلى أنواع تلك الاشتراكات.

#### أ- الأشخاص المشتركين في تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

طبقاً للاتفاقيات المحدث للصناديق الدولية للتعويض، فإن الالتزام بالاشتراك في تمويلها يقع على عاتق الأشخاص المستوردة للمحروقات في الدول المتعاقدة، و على وجه الخصوص، المستوردة للنفط

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 397-398.

2- المادة 17 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و المادة 16 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., p. 33.

4- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit. p. 576.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 387-388.

6- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 312.



الخام و زيت الوقود الثقيل، علما أنه تضمنت هذه الاتفاقيات النص على الضمانات اللازمة لتحصيل الاشتراكات من الأشخاص المعنية بدفعها.

## 1- يلتزم بالاشتراك في تمويل الصناديق الدولية للتعويض كل شخص يستورد كمية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من المحروقات في الدول المتعاقدة:

يلتزم بالاشتراك في تمويل خزائن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، كل شخص يتلقى سنويا في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم إحدى الدول الأعضاء في صندوق التعويض المعني<sup>(1)</sup>، كميات إجمالية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من النفط الخام أو زيت الوقود الثقيل منقولة بطريق البحر<sup>(2)</sup>.

لم تثر مسألة البحث عن الأشخاص الذين يتحملون دفع الاشتراكات، مصدر تمويل صندوق سنة 1971، مشكلة، على خلاف المسائل الأخرى، بالنسبة للقائمين على الإعداد لنصوص الاتفاقية المحدثه له، حيث حسمت هذه المسألة من البداية و منذ إنعقاد أشغال مؤتمر "بروكسل" لسنة 1969، حينما أبدت الصناعة النفطية موافقة سريعة، عادت و أكدت أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر سنة 1971، على تحمل عبء تغذية الصندوق ماديا عن طريق دفع الاشتراكات. و عليه، إذا كانت الدول هي التي تدير الصندوق، فإن الشركات النفطية التابعة لهذه الدول هي التي تشارك فيه<sup>(3)</sup>. و لقد أظهر الفقه آنذاك ترحيبا واسعا بهذه الفكرة، معتبرا أن تكفل الصناعة النفطية بتمويل الصندوق، يعبر عن إرادة الشركات المستوردة للمحروقات في تحسين صورتها أمام الرأي العام، من خلال مقاسمة أعباء التعويض عن أضرار التلوث مع ملاك السفن<sup>(4)</sup>.

## 2- الالتزام بالاشتراك في تمويل الصناديق الدولية للتعويض يقع فقط على عاتق الأشخاص المستورة للنفط الخام و زيت الوقود الثقيل:

يلاحظ أن الالتزام بالاشتراك في تمويل هذه الصناديق، لا يقع على عاتق مستقبلي كافة أنواع المحروقات الثقيلة التي تطرقنا إليها سابقا، حيث نصت مجموع الأحكام المنظمة لهذه الصناديق، على أن المحروقات محل الاشتراك، هي فقط النفط الخام و زيت الوقود الثقيل<sup>(5)</sup>، مما يعني أن الصناعة النفطية في الدول المتعاقدة، المستقبلية أو المتلقية لهذين النوعين فقط من المحروقات، هي التي تلتزم بالاشتراك في تمويل خزائن الصناديق الدولية للتعويض<sup>(6)</sup>. و فيما يتعلق بحساب الشحنات المستوردة من المحروقات محل الاشتراك، فلا تنثير هذه العملية أية صعوبة من الناحية العملية، بحكم أن الأحكام

1- طبقا للمادة 1/ فقرة 8 من الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، فإن المنشأة الطرفية هي: "أي موقع لتخزين المحروقات بشكل سائب و قادر على تلقي المحروقات المنقولة عبر المياه، بما في ذلك أي مرفق بحري موصول يمثل هذا الموقع".

2- أنظر في هذا الصدد: المادة 10 من الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و المادة 12 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و المادة 10 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 316-317.

- Abdennour BOUTOUCHENT, op-cit., p. 338.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2004 », op-cit., pp. 29-32.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 366.

4- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 159-160.

5- أنظر في ذلك:

- FIPOL : « Rapport annuel de 2010 », Londres, 2011, pp. 19-21.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2011 », op-cit., pp. 17-19.

6- FIPOL : « Rapport annuel de 2014 », Londres, 2015, p. 19.

المنظمة لهذه الصناديق ألزمت الدول الأعضاء فيها بتقديم تقرير سنوي عن كميات النفط الخام و زيت الوقود الثقيل المنقولة بطريق البحر و التي تفرغ في موانئها، على أساس الإحصائيات الجمركية التي تقوم هذه الدول بالإبلاغ عنها<sup>(1)</sup>. و لم يغفل المكلفون بمهمة صياغة الأحكام الاتفاقية المنظمة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، عن مواجهة إمكانية تحايل الشركات المستوردة للمحروقات محل الاشتراك على قاعدة الحد الأدنى، أي 150000 طن على الأقل، بلجوتها إلى إنشاء شركات فرعية لها « **Filiales** »، لا تستورد أي منها أكثر من الحد المنصوص عليه، و بحيث لا يكون عليها، تطبيقاً للنصوص التي تلزمها على ذلك، دفع أي إشترك<sup>(2)</sup>. و لتفادي توظيف الغش، قضت القواعد الواردة في كل من الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1971، و البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992، و البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 بأنه: "في حالة ما إذا تجاوزت كميات المحروقات محل الاشتراك التي يتلقاها داخل إقليم إحدى الدول المتعاقدة في السنة ذاتها واحد أو أكثر من الأشخاص المتشاركة مقدار 150000 طن، فإن هذا الشخص يلتزم بدفع الاشتراكات محسوبة تبعاً لكميات المحروقات التي تلقاها بالفعل حتى و لو لم تزد الكميات من الناحية الواقعية على 150000 طن. و يقع على القانون الوطني للدولة المعنية عبء تحديد الأشخاص المطلوب إشتركهم و بالأخص الفروع أو الوحدات التابعة للشركة الأم و الملزمة بالاشتراك بوصفها أشخاص مشتركة"<sup>(3)</sup>.

نستنتج من النص أعلاه، أن المحروقات محل الاشتراك التي تتلقاها شركة فرعية، تعتبر و كأنها مستقبلية من طرف الشركة الأم، و ذلك عند بحث ما إذا كانت هذه الأخيرة تلتزم بدفع الاشتراك الواقع على عاتقها من عدمه<sup>(4)</sup>. و أمام الصعوبة القانونية التي تمثلها معرفة المركز القانوني للشركات المستوردة للمحروقات و ما إذا كانت فروعها تابعة لشركات أخرى من عدمه، يعتبر الأستاذ "محمد السيد الفقي"، أن واضعي هذه الاتفاقيات، لم ينشدوا أن يكون هذا النص ضماناً مطلقة، بل بالأحرى شرطاً وقائياً ذا طابع عام أو حماية جزئية ضد مستعملي الغش و التهريب من دفع الاشتراكات لفائدة الصناديق<sup>(5)</sup>.

### 3- الضمانات المقررة لتمكين الصناديق الدولية للتعويض من تحصيل الاشتراكات من الأشخاص المعنية بدفعها:

كما هو الشأن في المنظمات الدولية و الإقليمية بوجه عام، فإن الاشتراكات المدفوعة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، هي المصدر الرئيسي و الوحيد لتمويلها أو لتغذيتها، إذ تعتبر بمثابة العمود الفقري لها. فساد هذه الاشتراكات بصورة منتظمة يعطي لكل صندوق، من جهة،

1- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 399-400.

- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., pp. 241-242.

- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 184-185.

2- أنظر في هذا الصدد: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 370.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 621-622.

- مرزاق زيتوني، مرجع سابق، ص 50-53.

3- المادة 10/فقرة 2- (أ) و (ب) من الاتفاقية المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و المادة 12/فقرة 2- (أ) و (ب) من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و المادة 10/فقرة 2 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 400.

5- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 370-371.

القدرة على القيام بالوظيفة المسندة إليه و التي وجد من أجلها، و من جهة أخرى مواجهة الالتزامات التي تفرضها عليه هذه الوظيفة من تعويض المتضررين من جراء حوادث التلوث البحري بالمحروقات. أما عدم سدادها أو عند وجود تأخر في سدادها، فيعوق الصندوق عن القيام بأداء هذه الوظيفة و مواجهة الالتزامات الواقعة على عاتقه كاملة، بل و قد يصل الأمر في نهايته إلى إعلان إفلاسه تماما، و بالتالي عدم قدرته على القيام بأي مهمة<sup>(1)</sup>.

بالنظر للوظيفة المحورية التي تؤديها هذه الاشتراكات، في تمويل خزائن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، فإن الاتفاقيات المحدثّة لها تضمنت النص على مجموعة من الضمانات الضرورية، لغاية تمكن فعلا كل صندوق من تحصيل تلك الحصص المالية من الأشخاص المعنية بدفعها<sup>(2)</sup>. و تتمثل هذه الضمانات من جانب في إلزام الدول المتعاقدة، بأن تتخذ في مواجهة الأشخاص الملزمين بالاشتراك في الصندوق، ما تراه مناسبا من التدابير طبقا لقوانينها الوطنية، بهدف ضمان التنفيذ الفعلي للالتزام بالاشتراك في الصندوق طبقا لتلك الاتفاقيات، فيما يتعلق بالمحروقات محل الاشتراك التي تم تلقيها على أقاليم هذه الدول<sup>(3)</sup>. كما نصت تلك الاتفاقيات على أن الدول المتعاقدة يمكنها أن تحل مكان الشخص الملزم بتمويل الصندوق، بشرط أن تصرح كتابيا بأنها تتحمل بنفسها الالتزامات المالية التي تقع على عاتق ذلك الشخص<sup>(4)</sup>.

علاوة عن ذلك، فقد ألزمت الاتفاقيات المحدثّة للصناديق الدولية للتعويض، كل دولة متعاقدة، بأن تزود مدير الصندوق سنويا بقائمة تشتمل على إسم و عنوان كل شخص تلقى على إقليمها، أثناء السنة الميلادية السابقة، كميات من المحروقات محل الاشتراك تلزمه بالاشتراك في الصندوق، بالإضافة إلى بيانات حول هذه الكميات المستوردة من تلك المحروقات<sup>(5)</sup>.

من جانب آخر نلاحظ أنه صاغت تلك الاتفاقيات مجموعة من الأحكام، لمواجهة حالات تخلف الشخص الملزم بدفع الاشتراكات عن تنفيذ الالتزام الواقع على عاتقه، حيث قضت بأنه في حالة تخلف الشخص الملزم بالاشتراك عن سداد الاشتراكات الواجبة عليه طبقا للاتفاقيات المحدثّة للصناديق الدولية للتعويض، بصفة كلية أو جزئية، لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر، يجب على مدير الصندوق أن يتخذ كافة الإجراءات المناسبة في مواجهة هذا الشخص، و من بين تلك الإجراءات إقامة دعوى ضده للحصول على المبالغ المستحقة عليه. كما ألزمت الشخص المتخلف من دفع الاشتراكات، بإضافة فائدة على كل مبلغ إشتراك متأخر تتكفل جمعية الصندوق بتحديد قيمتها، و في حالة العجز المالي للملزمين بدفع الاشتراكات، فيجوز لمدير الصندوق أن يطلب من هؤلاء تقديم ضمانا ماليا كافيا لتغطية المبالغ المستحقة عليهم<sup>(6)</sup>.

#### ب- أنواع الاشتراكات الواجبة الدفع للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

نلاحظ أنه تختلف أنواع الاشتراكات التي يلتزم الأشخاص المعنيين بسدادها للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، عن تلك الواجبة الدفع لكل من صندوق سنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

- 1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 383.
- 2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 627-628.
- 3- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 190.
- 4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 399.
- 5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 628.
- 6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 384-385.

## 1- الاشتراكات الواجبة الدفع للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

تدفع للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، صنفين من الاشتراكات، هما كالتالي:

### 1/1- الاشتراكات الأولية:

تشتمل الاشتراكات الأولية « **Les contributions initiales** »، على مجموع المبالغ المالية اللازمة لعمل الصندوق و سيره، و التي يرتبط سدادها بمجرد أن تصبح الدولة طرفاً في الاتفاقية<sup>(1)</sup>، حيث يقع إلزام تسديد هذه المساهمات على كل شخص داخل هذه الدولة كما أشارت إليه المادة العاشرة من الاتفاقية المحدثّة لصندوق سنة 1971، أي كل شخص تلقى سنوياً في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم دولة من الدول المتعاقدة، كميات إجمالية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من النفط الخام أو زيت الوقود الثقيل، منقولة بطريق البحر. و تحسب الاشتراكات الأولية على أساس مبلغ محدد عن كل طن من المحروقات محل الاشتراك، التي يتلقاها هذا الشخص أثناء السنة الميلادية السابقة على تلك التي دخلت فيها الاتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة للدولة المتعاقدة<sup>(2)</sup>.

### 2/1- الاشتراكات السنوية:

تعرف الاشتراكات السنوية « **Les contributions annuelles** »، بأنها تلك المساهمات المالية التي يلتزم بسدادها الأشخاص المعنيين بها طبقاً للمادة العاشرة المشار إليها أعلاه، و ذلك مرة كل سنة، حيث تدفع تماشياً مع المتطلبات المادية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، لضمان الوفاء بالالتزامات الواقعة على عاتقه في إطار الاتفاقية المحدثّة له، و المتمثلة في تعويض المتضررين من التلوث و تحمل جزء من العبء المالي لمسؤولية ملاك السفن و ضامنيهم<sup>(3)</sup>. كما يغطي الصندوق بواسطة هذه الاشتراكات كافة النفقات الإدارية المبذولة خلال السنة المعنية<sup>(4)</sup>. و طبقاً للمادة 12/فقرة 2 من الاتفاقية الدولية المحدثّة لصندوق سنة 1971، تتكفل جمعية هذا الأخير بمهمة تحديد مبلغ الاشتراكات السنوية بالنسبة لكل دولة متعاقدة، على أساس مبلغ محدد عن كل طن من المحروقات محل الاشتراك، و الذي يتلقاه الشخص الملزم بالاشتراك في الدولة المتعاقدة أثناء السنة المعنية. و جدير بالإشارة إلى أن مقدار الاشتراكات السنوية يختلف من سنة إلى أخرى، بحسب عدد و حجم طلبات التعويض عن أضرار التلوث التي ينبغي على الصندوق معالجتها<sup>(5)</sup>.

## 2- الاشتراكات الواجبة الدفع للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي

### التكميلي لسنة 2003:

لم يبق البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، شأنه في ذلك شأن البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، على أنواع الاشتراكات الواجبة الدفع كما

1- المادة 11 من الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.

2- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 376-377.

- ريان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 260.

- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 160.

- فطيمة بلقاسم، مرجع سابق، ص 187.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 29-32.

3- المادة 12/فقرة 1- (أ) من الاتفاقية المحدثّة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 626.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 2001 », op-cit., pp. 28-31.

رأيها في ضوء صندوق سنة 1971<sup>(1)</sup>، حيث صار لازماً بالنسبة للأشخاص المعنيين بالاشتراك في تمويل هذين الصندوقين، فقط سداد الاشتراكات السنوية دون الاشتراكات الأولية، التي ألغيت بمقتضى البروتوكول المعدل للاتفاقية الدولية المحدث للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971<sup>(2)</sup>.

جدير بالإشارة في هذا المقام إلى أنه ظهرت مؤشرات إلغاء الاشتراكات الأولية، فيما تضمنه نص مشروع البروتوكول المقدم إلى اللجنة القانونية أثناء انعقاد مؤتمر "لندن" لسنة 1992، و الذي أيده فيما بعد مدير الصندوق الدولي للتعويض، بعد أن لاحظ أن هذه الاشتراكات لم تعد ضرورية لتغطية النفقات التي ينطلق بها الصندوق، و أن الارتفاع الباهظ لقيمتها كان يمثل مانعاً للتصديق على الاتفاقية المحدث للصندوق، و أن إلغائها من شأنه حث الدول على التصديق على البروتوكول و بالتالي الإسراع بدخوله حيز التنفيذ<sup>(3)</sup>.

على إثر إلغاء الاشتراكات الأولية، تبقى الاشتراكات السنوية، هي مصدر التمويل الوحيد للصندوقين. أما فيما يتعلق بالجهاز المكلف بتحديد مقدارها و طريقة حساب ذلك المقدار، بالإضافة إلى الضمانات المقررة لتمكين الصندوقين من تحصيل الاشتراكات من الأشخاص الملزمين بدفعها، فقد ظلت هذه المسألة تماماً كما نصت عليها الاتفاقية المحدث للصندوق سنة 1971، دون تخضع لأي تعديل يذكر، باستثناء إضافة البروتوكول المحدث للصندوق سنة 1992، قاعدة جديدة لم ترد في الاتفاقية السابقة، تقضي بما يلي: "عندما لا تفي دولة متعاقدة بالتزاماتها بتقديم المعلومات حول إسم و عنوان كل شخص تلقى على إقليمها كميات من المحروقات محل الإشتراك، إلى مدير الصندوق، و يسفر ذلك عن خسارة مالية للصندوق، فإن تلك الدولة المتعاقدة تتحمل مسؤولية تعويض هذه الخسارة للصندوق"<sup>(4)</sup>.

يستفاد من ممارسة الصناديق الدولية للتعويض الثلاثة لاختصاصاتها، بالنسبة للجانب المتعلق بتحصيل المساهمات، بأنها تتخذ صفة المنظمات عبر وطنية، بحكم تحويل الاتفاقيات المحدث لها، صلاحيات تمكنها من إقامة علاقات قانونية مباشرة مع الأشخاص الملزمين بالمساهمة، أي دون تدخل الدول الأعضاء نفسها، كما يخضعون للقوانين الوطنية في حالة اللجوء إلى المحاكم. أما دور الدولة في هذا الجانب، فهو دور مساعد لتغذية موارد الصندوق من المساهمات المالية التي يقدمها الأشخاص الملزمين بها، بمعنى أن تدخل الدول الأعضاء في عمليات تحصيل الاشتراكات، يهدف بشكل أساسي إلى تقديم مساعدة لهذه المنظمات الدولية، للقيام بوظائفها و تحسين أدائها، فيما يتعلق بتأمين أساس قيامها بنشاطها و توفير خدماتها، حيث لا تلعب هذه الدول دور الوسيط بين الصناديق و المساهمين في تمويلها، بل تعد ضماناً لحسن سيرها<sup>(5)</sup>. و المتأمل في نظام عمل الصناديق، و خاصة فيما يتعلق بمصدر تحصيل الاشتراكات، يجد أن فيه تجسيد لمفهوم مبدأ "الملوث يدفع" في الواقع العملي، بحكم أنها

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 29-32.

2- أنظر في هذا الصدد: المادة 13 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و المادة 11 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1999 », op-cit., pp. 30-35.

3- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 390.

4- أنظر في هذا الصدد:

- المادة 16 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2010 », op-cit., pp. 19-21.

5- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 400-401.

تستمد تمويلها من الصناعة النفطية، التي لها نصيب كبير في تلويث البيئة البحرية، إلى جانب صناعة النقل البحري للمحروقات الممثلة من طرف مجهزي ناقلات النفط<sup>(1)</sup>. و لقد روعي في هذه الفكرة أن واجب كفالة تعويضاً عادلاً للمتضررين من الآثار الكارثية لحوادث التلوث البحري بالمحروقات، يستلزم إشراك الصناعة النفطية لتحقيق هذه الغاية<sup>(2)</sup>، خاصة أن الملاحة البحرية تتولاها شركات عالمية، منها شركات نفط ذات رؤوس أموال ضخمة و نفوذ يفوق في بعض الأحيان سلطة بعض الحكومات، علاوة عن أن هذه الشركات أقدر على أن تمول البحوث الضرورية لتطوير الصناعة الملاحية و جعلها أكثر أمناً و سلامة، فضلاً عن قدرتها على تحمل المبالغ الضخمة للتعويضات المستحقة من طرف الضحايا على إثر وقوع هذه الحوادث<sup>(3)</sup>.

### الفرع الثالث

#### طرق التسوية المتاحة أمام المتضررين من تبعات حادث التلوث لاستيفاء تعويضاتهم من الصناديق الدولية للتعويض

أمام الوضعيات السالفة الذكر، التي يمكن أن تقف عائقاً أمام حصول المتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري، على تعويض منصف في إطار تطبيق القواعد الاتفاقية بشأن المسؤولية المدنية لمالك السفينة (آلية المسؤولية الفردية)، فإن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، باعتبارها آليات جماعية لإصلاح أضرار التلوث و لقيامها على فكرة الضمان، تمثل القسم الثاني من هرم البناء القانوني، الهادف إلى ضمان علاج قانوني عن الأضرار المترتبة من جراء حوادث التلوث. و جدير بالملاحظة أنه أثناء ممارسة هذه الصناديق مهمتها في تقديم تعويض منصف عن هذه الأضرار، ذلك يجعلها تدخل في علاقة مباشرة مع المتضررين من التلوث، الذين يعتبرونها بمثابة المحطة الاستدراكية الضامنة لحقهم في جبر ما تكبدوه من أضرار<sup>(4)</sup>. و لقد أثبتت التجربة من خلال عمل هذه الصناديق، أن معظم طلبات التعويض المعروضة أمامها تسوى بطريقة ودية (أولاً)، غير أن ذلك لم يمنع بروز العديد من الطلبات التي فرضت على أصحابها سلك سبيل التسوية القضائية للفصل فيها (ثانياً). كما أفصحت التجربة العملية عن أنه في الكثير ما تمارس الصناديق الدولية للتعويض، حقها في الرجوع ضد الأطراف التي تسببت بخطئها في وقوع ضرر التلوث، لاسترداد مبلغ التعويض الذي دفعته لفائدة المتضررين من جراء الحادث (ثالثاً).

#### أولاً - التسوية الودية لطلبات التعويض عن أضرار التلوث:

تعتبر التسوية الودية إحدى الطرق التي يلجأ إليها المتضرر من التلوث، من أجل الحصول على تعويض ملائم من الصناديق الدولية للتعويض. و تتسم هذه الطريقة بسهولة إجراءاتها و سرعة الحصول على التعويض، و ذلك بمقارنتها مع التسوية القضائية التي تصاحبها مشاكل لا حصر لها، لاسيما الانتظار لوقت طويل لاستيفاء مبلغ التعويض من طرف الصناديق.

1- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 359.

2- أنظر كل من:

- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., pp. 268-269.

- ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية - صناديق التعويض نموذجاً -"، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، العدد 19، الجزائر، جانفي 2019، ص 137.

3- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، مرجع سابق، ص 181.

4- محمد اليزاز، مرجع سابق، ص 401.

فيما يتعلق بكيفية حصول المتضررين من جراء حادث التلوث على تعويضاتهم من الصناديق الدولية للتعويض بطريقة ودية، فهي الحالة التي تقوم فيها هذه الصناديق بالتعبير صراحة عن قبولها لطلبات التعويض المعروضة أمامها، و ذلك بعد دراسة مدى قابليتها للتعويض، دون أن تدفع بأصحابها إلى سلك سبيل القضاء للفصل فيها<sup>(1)</sup>. و عليه في هذه الحالة، كما رأينا سابقا، قد تؤدي صناديق التعويض دور تكميلي، أي في حالة ثبوت مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث، و تجاوزت هذه الأخيرة في حجمها حدود السقف المالي المقرر في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، أو البروتوكول المبرم سنة 1992 لتعديل هذه الاتفاقية، فإن الصناديق تتدخل لتقديم تعويضا إضافيا للتعويض الذي يقدمه مالك السفينة مصدر التلوث<sup>(2)</sup>. و هذا الدور يؤديه الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، و ذلك في حالة عدم حصول المتضررين من التلوث على تعويض كامل من طرف صندوق سنة 1992<sup>(3)</sup>. كما قد تؤدي هذه الصناديق دور البديل عن ملاك السفن المتسببة في التلوث و ضامنهم في تعويض المتضررين، و يحدث ذلك في حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، أو في حالة العجز المادي لهذا الأخير و عدم قدرته على تقديم التعويض المستحق لفائدة الضحايا<sup>(4)</sup>. و لا تقبل إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 النظر في طلبات التعويض، إلا إذا توافرت فيها معايير محددة. لذلك أصدرت هذه الأخيرة دليلا لطلبات التعويض لأول مرة في شهر أبريل سنة 1998، و ذلك لمساعدة المتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات، على توجيه طلباتهم إليها بالشكل الصحيح، من خلال إعطاء نظرة عامة عن الشروط و المعايير المقبولة من طرف الصندوق لقابلية دراسة تلك الطلبات. و جدير بالملاحظة أنه عدل هذا الدليل عدة مرات لتوضيح مضمونه أكثر للضحايا، و كان آخرها التعديل الذي خضع له سنة 2016<sup>(5)</sup>.

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 63-66.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 401-402.

3- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 241.

4- أنظر كل من:

- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 87-88.

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 61-62.

- مرزاقة زيتوني، مرجع سابق، ص 101-102.

5- الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، دليل المطالبات، طبعة أكتوبر سنة 2016، لندن، 2016، ص 1-41.

- لمزيد من المعلومات عن المعايير التي يتطلبها هذا الصندوق في طلبات التعويض، أنظر: الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار

التلوث بالزيت، المبادئ التوجيهية لتقديم مطالبات في القطاع السياحي، طبعة 2014، لندن، 2014، ص 1-24.

- الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، المبادئ التوجيهية لتقديم مطالبات في قطاع مصائد الأسماك و تربية الأحياء البحرية و تجهيزها، طبعة 2014، لندن، 2014، ص 1-25.

- FIPOL : « Manuel des demandes d'indemnisation adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 », Édition d'octobre 2013, Londres, 2013, pp. 1-43.

- FIPOL : « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde », Édition de 2018, Londres, 2018, pp. 1-37.

- FIPOL : « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson », Édition de 2014, Londres, 2014, pp. 1-25.

- FIPOL : « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson » Édition de 2018, Londres, 2018, pp. 1-25.

- FIPOL : « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme », Édition de 2018, Londres, 2018, pp. 1-24.

- FIPOL : « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement », Édition de 2018, Londres, 2018, pp. 1-33.

من الأمثلة البارزة عن طلبات التعويض التي سويت بطريقة ودية بين أصحابها و الصناديق الدولية للتعويض، نذكر ما يلي:

**أ- في حادث السفينة الصهرجية البنمية « BRADY MARIA » سنة 1986:**

بتاريخ 3 جانفي سنة 1986، تعرضت السفينة الصهرجية البنمية « BRADY MARIA »، إلى حادث تصادم مع سفينة البضائع الجافة « WAYLINK » المسجلة في جبل طارق، و ذلك على مستوى قناة « Kiel » في جمهورية ألمانيا الفدرالية، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 200 طن من المحروقات من السفينة الصهرجية، و التسبب في تلوث المنطقة التي وقع فيها الحادث و المناطق المجاورة لها<sup>(1)</sup>. و لقد توصلت في هذه القضية إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، إلى تسوية ودية مع السلطات الألمانية، فيما يتعلق بطلب تقدمت به هذه الأخيرة لتعويضها عن المصاريف التي بذلتها في عمليات تطهير المناطق المتضررة من بقع المحروقات، حيث سددت إدارة الصندوق المستحقات الناشئة عن هذا الحادث خلال عامي 1986 و 1987<sup>(2)</sup>.

**ب- في حادث السفينة السويدية « THUNTANK 5 » سنة 1986:**

في 21 ديسمبر سنة 1986، جنحت السفينة السويدية « THUNTANK 5 »، على مستوى منطقة « Gävle » بالساحل الشرقي للسويد، مما أدى إلى تسرب كمية تتراوح بين 150 و 200 طن من حمولة زيت الوقود الثقيل التي تنقلها. و على إثر هذه الواقعة طالبت الحكومة السويدية الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، تعويضها عن التكاليف المبذولة في عمليات تطهير المناطق المصابة ببقع المحروقات. و بعد توصل إدارة الصندوق مع الحكومة السويدية إلى صيغة توافقية بشأن المبلغ الفعلي الذي صرف في هذه العمليات، قرر المدير تعويضها بالقيمة المالية المقدرة بـ 2.291.257 جنيه إسترليني، حيث تم تسديد هذه القيمة لها بتاريخ 2 نوفمبر سنة 1989<sup>(3)</sup>.

**ج- في حادث السفينة الصهرجية اليونانية « NISSOS AMORGOS » سنة 1997:**

بتاريخ 28 فيفري سنة 1997، و عندما كانت بصدد عبور قناة « Maracaibo » في خليج فنزويلا، جنحت ناقلة النفط اليونانية « NISSOS AMORGOS »، الأمر الذي أدى حينئذ إلى تسرب حوالي 3600 طن من النفط الخام الذي كانت تنقله في صهاريجها. و على إثره قام مجموعة من الصيادين و المؤسسات الناشطة في مجال تحويل السمك، بتوجيه طلبات تعويضها للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و ذلك عن فوات الكسب اللاحق بها من جراء حادث التلوث، حيث توصلت في النهاية إدارة الصندوق لاتفاق مع أصحاب هذه الطلبات، يقضي بتسديد المبلغ المقدّر بـ 16.033.389 دولار أمريكي كتعويض عن الأضرار التي تكبدوها<sup>(4)</sup>.

**د- في حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999:**

عقب وقوع حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999، تقدمت مؤسسة بريطانية تعمل في مجال تنظيم الرحلات السياحية، بطلب تعويضها عما فاتتها من كسب من جراء التبعات الوخيمة للحادث إلى الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، حيث قبلت الإدارة تسوية هذا الطلب بشكل ودي دون

1- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., p. 39.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », op-cit., pp. 27-29.

3- FIPOL : « Rapport annuel de 1989 », op-cit., pp. 26-28.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., pp. 61-66.



الحاجة إلى سلك سبيل القضاء. و جدير بالذكر أن المقر الرئيسي لهذه المؤسسة كائن في المملكة المتحدة البريطانية، لكن بحكم أنها تقوم باستغلال منازل متنقلة على طول الساحل الفرنسي المتضرر من بقع المحروقات المتسربة من هذه السفينة، السبب الذي دفع بها إلى إلغاء جميع الرحلات السياحية المسجلة إلى تلك المنطقة، الأمر الذي جعلها تتكبد خسائر مالية هائلة. و بعد الدراسة المعمقة لطلب التعويض، توصلت إدارة الصندوق إلى نتيجة مدلولها، أن جميع المعايير التي يشترطها الصندوق لغاية التعويض عن فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث مجتمعة في هذا الطلب، حيث ذكرت أنه بحكم توافر تقارب جغرافي كبير بين موقع الحادث و النشاط التجاري للمؤسسة، علاوة على أن الجزء الكبير من نشاط هذه الأخيرة يتمركز في المنطقة المصابة بالتلوث، كما تستخدم عدد كبير من العمال المحليين، فإن نشاطها الاقتصادي يتميز بقيمة تجارية مهمة في تلك المنطقة، ذلك ما يخول لها الحق في التعويض عن الخسائر الاقتصادية التي لحقت بها<sup>(1)</sup>.

#### هـ - في حادث السفينة الصهرجية « KWANG MIN N°7 » التابعة للجمهورية الكورية سنة 2005:

بتاريخ 24 نوفمبر سنة 2005، و عندما كانت بصدد إجراء مناورات على مستوى ميناء « Busan » في الجمهورية الكورية، تصادمت السفينة الصهرجية الكورية « KWANG MIN N°7 » مع سفينة الصيد الكورية « CHIL YANG N°1 »، مما أدى إلى تسرب حوالي 37 طن من زيت الوقود الثقيل من صهرج للبضاعة تضرر من جراء الحادث. و يذكر أنه من بين طلبات التعويض الناشئة عن هذه الواقعة، ثمة 12 طلب تعويض عن عمليات تنظيف المناطق المصابة بالتلوث و الإجراءات الوقائية المتخذة من طرف مجموعة من الأشخاص لمنع التلوث و التقليل منه، تمت تسويتها بطريقة ودية بين أصحابها و الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992<sup>(2)</sup>.

#### ثانيا - التسوية القضائية لطلبات التعويض عن أضرار التلوث:

إذا فشلت مساعي التسوية الودية، و لم تتوصل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات و أصحاب طلبات التعويض، لاتفاق حول قابلية الفصل في تلك الطلبات، فإنه في هذه الحالة صار لزاما على هؤلاء اللجوء إلى رفع دعوى قضائية، لإرغام إحدى هذه الصناديق على دفع تعويض عن أضرار التلوث، طبقا للقواعد الواردة في كل من الاتفاقية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و البروتوكول المحدث للصندوق لسنة 1992، و البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003<sup>(3)</sup>. بعبارة أخرى، تعتبر التسوية القضائية الحل النهائي الذي يمكن للمتضرر من التلوث اللجوء إليه للحصول على التعويض، و ذلك عندما يفشل في بلوغ هذا الهدف بالأسلوب الودي الذي سلكه مع صندوق التعويض المعني، و في هذه الحالة يتوجه إلى القضاء من خلال رفع دعوى أمام المحكمة المختصة، و في المواعيد المحددة في ضوء الاتفاقيات المحدثة للصناديق<sup>(4)</sup>. و تتعدد الأمثلة عن الأسباب الرئيسية لاختيار ضحايا حوادث التلوث، سلك سبيل القضاء للحصول على تعويض عن الأضرار اللاحقة بهم، و أهمها أن الحدود القصوى لمبالغ التعويض المعتمدة من طرف الصناديق غير كافية لإصلاح كافة الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث، و أن الإجراءات المتبعة للحصول على

1- FIPOL : « Rapport annuel de 2000 », op-cit., pp. 108-109.

2- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., pp. 107-109.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., pp. 48 et s.

التعويض من الصناديق يلزمها التعقيد، ناهيك عن أن الصناديق الدولية للتعويض تستبعد الأضرار البيئية المحضة من التغطية التعويضية<sup>(1)</sup>.

#### أ- المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث:

في حالة سلك سبيل التسوية القضائية، ينعقد الاختصاص بالنظر في الدعاوى القضائية المرفوعة حول أضرار التلوث، للمحاكم التابعة للدول المتعاقدة التي وقع على إقليمها ضرر التلوث. كما تختص المحكمة التي يقع في دائرتها المقر الرئيسي للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، والكائن في العاصمة الانجليزية "لندن"، بالنظر في هذه الدعاوى<sup>(2)</sup>. و يكتسي صفة الحجية إزاء الصناديق، كل حكم صادر عن المحكمة في إطار تطبيق هذه الاتفاقيات، و هو ما يعني أنها لا تملك حق الاعتراض على حيثيات الحكم أو مضمونه<sup>(3)</sup>. لكن الواقع العملي يظهر لنا أن هذه القاعدة لا تسري على كافة الأحكام القضائية الصادرة في قضايا التلوث المعروضة على الصناديق، إذ هناك بعض الأحكام التي ترفض هذه المنظمات الانصياع لها و تنفيذها، بحجة أنها لا تتماشى مع سياسة التعويض المنتهجة من طرفها<sup>(4)</sup>، و هذا ما توضح بصورة جلية في بعض حوادث التلوث<sup>(5)</sup>. فالتطور القضائي في بعض الدول المتعاقدة، سبب مشاكل عديدة بين الصناديق الدولية للتعويض و ضحايا حوادث التلوث بالمحروقات<sup>(6)</sup>.

عندما تعرض دعاوى التعويض عن أضرار التلوث، أمام الهيئات القضائية المختصة في الدول المتعاقدة المتضررة من جراء الحادث، فإن هذه الأخيرة هي التي تعود لها سلطة البت النهائي في مبلغ التعويض الذي تلتزم صناديق التعويض بتسديده للمتضرر، و تكون هذه الصناديق ملزمة بالخضوع لأحكام الصادرة عن هذه الهيئات<sup>(7)</sup>. غير أنه من الملاحظ أن التسوية القضائية لتلك الطلبات، قد يترتب عنها تباين في تفسير نصوص الاتفاقيات الدولية من دولة إلى أخرى<sup>(8)</sup>، حيث تتفاوت الاجتهادات القضائية الوطنية فيما يخص تقديرها لأضرار التلوث، إذ يمكن أن تكون بعض الأضرار قابلة للتعويض في قانون دولة من الدول المتعاقدة لتطور قضائها الوطني، لكن سياسة الصندوق تستبعد تلك الأضرار

1- أنظر كل من: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 408-409.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 320-321.

- Emilie CARON, L'indemnisation des victimes de mines antipersonnel : Le FIPOL, un modèle transposable ?, Mémoire pour l'obtention du diplôme d'études supérieures (DES), Institut Universitaire d'Etudes du Développement, France, Mars 2003, pp. 49 et s.

- Michel PRIEUR, op-cit., p. 882.

- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 89-90.

- François BONNIEUX et Pierre RAINELLI, « Evaluation des dommages des marées noires : Une illustration à partir du cas de l'Erika et des pertes d'agrément des résidents », in : Revue d'Economie et Statistique, N°= 357-358, France, 2002, pp. 173-187.

- Emmanuel FONTAINE, op-cit., pp. 87-90.

2- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, op-cit., p. 242.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 403-404.

4- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 32 et s.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1998 », op-cit., p. 46.

6- أنظر كل من:

- Emmanuel FONTAINE, op-cit., pp. 78-90.

- Laurence REVILOI, « Erika : Le jugement », in : La Revue Maritime, N°= 481, France, 2009, pp. 64-68.

7- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 81.

8- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 507.

من التغطية التعويضية<sup>(1)</sup>، الأمر الذي يؤدي في بعض الحالات لعدم التوصل إلى تسوية مرضية بين الصناديق و ضحايا حوادث التلوث<sup>(2)</sup>.

من هذا المنطلق يعتبر رأي فقهي أنه حقا يمكن للصناديق الدولية للتعويض، أن تحدد معايير معينة تطبق من خلالها القواعد الاتفاقية المتعلقة بإصلاح أضرار التلوث الناتج عن النقل البحري للمحروقات، غير أن نجاح مسعى هذه المحطة الاستدراكية في تعويض ضحايا حوادث التلوث، مرهون بالأساس على قبول طالبي التعويض الخضوع للسياسة التي تسير في ضوئها هذه الصناديق، حيث تبين بصورة واضحة من خلال تجربة عمل هذه الأخيرة، أنه كثر عدد طالبي التعويض الذين لا تقنعهم الاقتراحات المقدمة من طرفها، ذلك أن ضحايا التلوث يعتقدون آمالا كبيرة في الحصول على تعويض أحسن لعلاج ما تكبدوه من أضرار، عن طريق رفعهم لدعاوى التعويض أمام محاكمهم الوطنية، مما يجعل الصناديق خاضعة لقانون المحكمة التي فصلت في الدعوى. بمقابل ذلك يمكن تبرير موقف الصناديق الدولية للتعويض في وضع معايير محددة تترجم سياسة معالجتها لطلبات التعويض، أنه بالنظر إلى كون أحكام المحاكم الوطنية في قضايا التعويض تسير في اتجاه ترجيح مطالب ضحايا التلوث على القواعد المنتهجة من طرف الصناديق، فإن هناك خوف كبير من هذه الأخيرة من أن يؤدي تسديدها تعويضات عن جميع طلبات التعويض الموجهة إليها إلى الإخلال بالتوازن المالي لاستغلالها. و في الواقع أثناء الإمعان في هويات طالبي التعويض، يلاحظ أن الدول الأعضاء نفسها توجد في مقدمة قائمة دائني هذه الصناديق، بالنظر إلى التكاليف الباهظة التي تبذلها في عمليات تطهير سواحلها من بقع المحروقات عقب وقوع حوادث التلوث، حيث تتبادر إلى أذهاننا فيما يتعلق بهذه النقطة وضعية غريبة، تتمثل في كون مصير حل قضايا التعويض عن أضرار التلوث بين منظمة دولية و دولة طرف فيها، متوقف على حكم صادر عن المحاكم التابعة لهذه الدولة، إذ تعد هذه الوضعية فريدة من نوعها، ذلك أنه إذا كان من المرغوب فيه أن تقدم الدول دعما لمواقف المنظمة، التي هي طرف فيها أو على الأقل لا تسير في توجه يتعارض مع هذه المواقف، فقد بينت التجربة العملية في بعض الأمثلة أن المصلحة الوطنية و حماية المتضررين من التلوث، قد تتغلب على دعم الاقتراحات الصادرة عن الهيئات الدولية<sup>(3)</sup>.

طبقا للقواعد الاتفاقية المحدثة للصناديق الدولية للتعويض، تلتزم الدول المتعاقدة بالاعتراف بهذه الصناديق كأشخاص قانونية باستطاعتها الاضطلاع بالحقوق و الواجبات، كما تعترف بمدير كل صندوق كممثل قانوني لهذا الأخير<sup>(4)</sup>. و تتخذ هذه الدول كل الإجراءات اللازمة لتمكين كل صندوق من التقدم كطرف متدخل في أية متابعة قضائية ضد مالك السفينة أو ضامنه، حيث يحق لكل طرف في الدعوى، و بعد مراعاة الإجراءات القانونية المقررة في القانون الوطني لتلك الدولة، إخطار الصندوق بتلك الدعاوى، و بالطريقة التي يصبح فيها الصندوق في وضع حقيقي يمكنه من التدخل فعليا باعتباره طرفا في الإجراءات القانونية. و عليه يجوز للصندوق أن يتدخل في الدعاوى المقامة، كما يجوز أن تتم مخاصمته بداءة في الدعوى<sup>(5)</sup>. و نتيجة لذلك يتم إلزام الصندوق بالحكم الصادر في دعوى التعويض في حالة

1- Emmanuel FONTAINE, op-cit., pp. 78-90.

2- أنظر كل من:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1993 », op-cit., pp. 39-40.

- Emilie CARON, op-cit., pp. 51 et s.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 403-404.

4- المادة 2/ فقرة 2 من الاتفاقية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971، و المادة 2/ فقرة 2 من الاتفاقية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، و المادة 2/ فقرة 2 من البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 403-405.

إخطاره بالدعوى، بالرغم من عدم قيامه بأية إجراءات تذكر طالما تم إخطاره بها، في حين لا يمكن إلزامه بحكم صادر في دعوى تعويض لم يكن طرفاً فيها أصلاً<sup>(1)</sup>. و على هذا الأساس رفض مدير الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971، تسديد أي تعويض لأصحاب طلبات التعويض، فيما يتعلق بأضرار التلوث الحاصلة على إثر وقوع حادث السفينة الصهرجية البنمية « ROSE GARDEN MARU »، في الإمارات العربية المتحدة، بتاريخ 26 ديسمبر سنة 1985، لعدم إعلام إدارة الصندوق بالدعوى القضائية المقامة في هذه الواقعة تطبيقاً للمادة 7/ فقرة 6 من الاتفاقية المحدثة له<sup>(2)</sup>.

#### ب- مواعيد سقوط الحق في رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث:

لا يوجد فرق بين مواعيد سقوط الحق في رفع دعوى التعويض ضد مالك السفينة أو ضامنه، في ضوء الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، عن المواعيد المقررة في ضوء الاتفاقيات المحدثة للصناديق، و المتمثلة، من جهة، في مرور مدة ثلاث سنوات من تاريخ وقوع ضرر التلوث، و من جهة أخرى، في مدة ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر<sup>(3)</sup>.

#### ثالثاً- حق الصناديق الدولية للتعويض في متابعة الأطراف المتسببة في وقوع ضرر التلوث قضائياً لاسترداد حقوقها منهم:

نشير في الأخير إلى أنه كما خول للمتضررين من التلوث، الحق في متابعة الصناديق الدولية للتعويض قضائياً للحصول على التعويض، فإنه يمكن أيضاً لهذه الصناديق أن تقاضي جهات أخرى عندما يثبت أن الخطأ أو الإهمال الصادر عنها كان السبب في وقوع ضرر التلوث، و ذلك لاسترداد مبلغ التعويض الذي دفعته للمتضررين<sup>(4)</sup>، حيث ظهر ذلك جلياً في حوادث تلوث كثيرة، نذكر منها الأمثلة التالية:

#### أ- في حادث السفينة الصهرجية الملغاشية « TANIO » سنة 1980:

أقدمت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 و الحكومة الفرنسية، في حادث السفينة الصهرجية الملغاشية « TANIO » سنة 1980، على رفع دعاوى قضائية أمام محكمة « Brest » في فرنسا، لاسترداد مبالغ التعويض المدفوعة للمتضررين من تبعات هذا الحادث، و ذلك ضد الأطراف التالية: مالك السفينة؛ ورشة البناء التي تكفلت سنة 1979 بإجراء بعض التصليحات عليها؛ المستأجر الأول للسفينة؛ الشركة التي قامت باستئجار هذه السفينة من المستأجر الأول؛ الشركة التي أسندت إليها مأمورية مراقبة التصليحات التي أجريت على هذه السفينة من طرف ورشة البناء؛ شركة التصنيف؛ نادي الحماية و التعويض « United Kingdom Club »، بصفته الجهة المؤمنة للمسؤولية المدنية لكل من المستأجر الأول و المستأجر الثاني للسفينة<sup>(5)</sup>.

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 634 و ما يليها.

2- أنظر في هذا الصدد:

- FIPOL : « Rapport annuel de 1987 », op-cit., pp. 25-27.

- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 71-72.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.

4- Ibid., pp. 320-321.

5- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 28-29.

**ب- في حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999:**

عقب وقوع حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999، و بعدما ظهرت مؤشرات حول الأسباب الحقيقية المؤدية إلى حدوث هذه الكارثة، قامت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، بتاريخ 11 ديسمبر سنة 2002، برفع دعاوى قضائية أمام محكمة « Lorient » في فرنسا، لاستعادة المبالغ المالية التي دفعها الصندوق و التي سيدفعها مستقبلا لفائدة الضحايا، ضد عدد من الأطراف التي يعتقد أن الإهمال و التهاون الصادر عنها كان السبب في الأضرار الوخيمة المترتبة عن الحادث، حيث تمثلت تلك الأطراف فيما يلي:

- مالك السفينة « Tevere Shipping Co »؛
- المؤمن على المسؤولية المدنية لمالك السفينة « Steamship Mutual »؛
- مستغل السفينة « Panship Management and Services Srl »؛
- مجهز مستأجر السفينة « Selmont International Inc »؛
- الشركة الأم لمستأجر السفينة أثناء تعرضها للحادث « Total Fina Elf SA »؛
- شاحن المحروقات المنقولة على السفينة « Total Raffinage Distribution SA »؛
- بائع بضاعة المحروقات المنقولة على السفينة « Total International Ltd »؛
- مستأجر السفينة بالرحلة أثناء وقوع الحادث « Total Transport Corporation »؛
- شركة تصنيف السفينة أثناء وقوع الحادث « Registro Italiano Navale Spa »؛
- شركة تصنيف السفن « Bureau Veritas »، باعتبارها القائمة في وقت سابق بعملية تصنيف السفينة « Erika »، قبل تكليف شركة التصنيف « Registro Italiano Navale Spa » لاحقا بهذه المأمورية<sup>(1)</sup>.

**ج- في حادث السفينة الصهرجية « Prestige » سنة 2002:**

جدير بالذكر أنه عمدت إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، على إثر وقوع حادث السفينة الصهرجية « Prestige » سنة 2002، إلى رفع دعوى قضائية سنة 2012 أمام محكمة « Bordeaux » في فرنسا، و ذلك ضد شركة التصنيف الأمريكية « American Bureau of Shipping »، لاسترداد المبالغ المالية الضخمة المبذولة من طرف الصندوق لتعويض ضحايا هذه الكارثة، علما أن هذه الشركة هي التي منحت شهادة القابلية للإبحار للسفينة، بالرغم من عدم توافرها على معايير السلامة التي تمكنها من ممارسة نشاط الملاحة البحرية بصورة آمنة، دون أن تعرض سلامة البيئة البحرية للخطر<sup>(2)</sup>.

1- أنظر في هذا الصدد:

- FIPOL : « Rapport annuel de 2004 », op-cit., pp. 77-79.

- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., pp. 81-82.

2- FIPOL : « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2013 », Londres, 2014, p. 19.

### المطلب الثالث

#### صندوق التعويض المحدث بموجب القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990

في شهر جانفي من سنة 1990، و بموجب القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990، تم إنشاء الصندوق الخاص بالتعويض عن المسؤولية المترتبة على إثر تسرب المحروقات إلى مياه البحر « **Oil Spill Liability Trust Fund** ». و لقد أضفى هذا القانون على الصندوق الشخصية الاعتبارية، حتى يباشر أعماله و يضطلع بما يلزم لتغطية التعويضات عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات<sup>(1)</sup>. و سوف نخوض في نظام هذا الصندوق، من خلال دراسة حالات تدخله لتعويض المتضررين من التلوث (الفرع الأول)، و التطرق إلى مصدر تمويله (الفرع الثاني)، و ننتهي بإبراز إجراءات الحصول على التعويض من الصندوق (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول

##### حالات تدخل الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

يتدخل الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، في الحالة التي يعفى فيها الشخص المسؤول (مالك السفينة أو المستأجر المجهز أو المستغل) من المسؤولية، أو في الحالة التي لا يكفي فيها التعويض الملزم بدفعه لتغطية كافة الأضرار الناجمة عن التلوث و تكاليف الإزالة<sup>(2)</sup>. و على عكس ما تأخذ به الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، يتدخل هذا الصندوق بشكل شبه مطلق، إذ لا يستفيد من أي حالة من حالات الإعفاء التي يتمتع بها الشخص المسؤول عن التلوث، باستثناء ما يتعلق بالإهمال أو الخطأ الإرادي للمتضرر. كما لا يسأل الصندوق عن دفع المطالبات المقدمة من الغير الذي تسبب بإهماله الجسيم أو بخطئه الإرادي في تسرب المحروقات إلى البيئة البحرية<sup>(3)</sup>.

#### الفرع الثاني

##### مصدر تمويل الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

يتم تمويل الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، بشكل جماعي من طرف الصناعة النفطية<sup>(4)</sup>، من خلال فرض ضريبة مقدارها خمسة سنتات عن كل برميل من المحروقات يتم نقله من أو إلى الولايات المتحدة الأمريكية، علاوة عن المبالغ التي يتم تحصيلها من الجزاءات المالية المفروضة وفقا للقانون<sup>(5)</sup>، و كذلك ما تبقى من مبالغ التعويض التي يدفعها الشخص المسؤول عن التلوث أو ضامنه، بعد رد النفقات التي تحملتها الإدارة الفيدرالية، أو إدارة الولاية، أو أي قبيلة هندية، و بعد جبر الضرر و إحياء الموارد الطبيعية المتضررة، يودع في صندوق « **Trust Fund** »<sup>(6)</sup>.

1- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 117.

2- Julien HAY, op-cit., p. 75.

3- أنظر كل من:

- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 466-467.

- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 122-123.

4- Julien HAY, op-cit., pp. 75-76.

5- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 117.

6- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 391.

يذكر أنه ضمت إلى أموال الصندوق كافة المبالغ التي كانت مترصدة في الصندوق المحدث بموجب قانون المياه النظيفة السابق على إصدار قانون سنة 1990، و كذلك المبالغ الموجودة في غيره من الصناديق، كصندوق التعويض عن الأضرار التي تسببها التسهيلات غير الشاطئية. كما أتاح القانون للصندوق القيام بالاقتراض في حدود مبلغ مليار دولار لصرف التعويضات اللازمة، علما أن ذات القانون يقضي بوقف تحصيل الضريبة البالغ مقدارها خمسة سنتات عن كل برميل من المحروقات، كلما ترصد في الصندوق مبلغ مليار دولار، ثم يعاد تحصيل تلك الضريبة مرة أخرى، إذا نقص مبلغ الصندوق عن هذا الحد لأي سبب من الأسباب، مثل القيام بتغطية معينة عن الأضرار المترتبة عن حادث من حوادث التلوث بالمحروقات<sup>(1)</sup>. و يلاحظ على ما سبق أن المشرع الأمريكي، شاخصة أمامه أحداث كارثة ناقلة النفط « Exxon-Valdez » و نتائجها الوخيمة<sup>(2)</sup>، أراد تجميع أكبر قدر ممكن من الأموال في صندوق التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(3)</sup>، ليستعد لوقوع أي كارثة من هذا النوع<sup>(4)</sup>.

### الفرع الثالث

#### إجراءات الحصول على التعويض من الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

القاعدة أنه لا يجوز للمتضررين التقدم إلى الصندوق بطلب التعويض، إلا بعد توجيه المطالبة إلى الشخص المسئول أو ضامنه. و إذا لم تتم تسوية طلبات التعويض المقدمة من المتضررين إلى الشخص المسئول أو ضامنه خلال تسعين يوما من تقديمها، و بحيث أخفق هذان الأخيران في دفعها، كان للمتضررين مقاضاتهما بطريق رفع الدعوى، و أيضا بالتقدم بطلب إلى الصندوق لدفعها. و يقصد بهذا الحكم حماية المتضررين حتى لا يحرموا من الحصول على تعويضاتهم لمدة تزيد عن تسعين يوما، بعد تقديمهم الطلبات إلى الشخص المسئول و ضامنه.

بالنظر إلى التعقيدات التي تنور عادة بالنسبة إلى تقدير طلبات التعويض، لاسيما تلك المتعلقة على سبيل المثال بالتعويض عن الأضرار اللاحقة بالموارد الطبيعية و الضرر البيئي، فإن الشك يثور حول أن يكون الصندوق أسرع من المحاكم في تسوية هذه الطلبات، و خاصة أن العلاج الوحيد الذي يتاح

1- جلال وفاء محمد، مرجع سابق، ص 118.

2- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 193-194.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 320-321.

4- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 392.

« Immédiatement après l'accident, Exxon tente d'assumer les conséquences de la catastrophe en employant onze milles personnes dans une zone peu accessible et peu peuplée, auquel s'ajoute la mise à disposition de matériel pour les dizaines de milliers de volontaires. L'entreprise débourse donc 135 millions de dollars en 3 mois. Au final, en 1996, Exxon aura dépensé pas moins de 2,5 milliards de dollars. Cependant, cette stratégie n'empêche pas la compagnie d'être poursuivie par le gouvernement fédéral, l'État d'Alaska et de nombreuses parties civiles. Tout le débat porte sur l'ampleur de l'amende visant à sanctionner Exxon. Si dans un premier temps, Exxon est condamné à une amende de 5 milliards de dollars, l'entreprise se lance dans une intense bataille juridique, mobilisant son réseau politique via le lobby pétrolier pour obtenir une annulation de cette sanction par la Cour suprême en 2008. Dès lors, les sanctions seront limitées à 507 millions de dollars incluant les frais de justice et les intérêts. Exxon obtient gain de cause en plaidant l'absence de volonté de nuire et surtout son implication dans la prise en charge des frais de dépollution. L'entreprise signe parallèlement un accord avec les professionnels de la mer et ainsi se retrouve en position de force vis-à-vis des associations écologiques qui souhaitent des amendes dissuasives sanctionnant lourdement les pollutions par hydrocarbures », David GOEURY, op-cit., pp. 11-12.

للسندوق بعدئذ، لا يتعدى مجرد الحلول محل المتضررين لمطالبة الشخص المسئول و ضامنه. و بعبارة أخرى، إذا قام السندوق بالوفاء بأي مبالغ للمتضررين، كان له أن يتقدم ليحل محل المتضررين في مطالبة الشخص المسئول و ضامنه. لكن إذا كان المتضرر قد أقام دعوى قضائية بالتعويض ضد الشخص المسئول و ضامنه، فإنه لا يستطيع - و طوال النظر في الدعوى - الحصول على أي مبالغ تعويضية من السندوق. بيد أنه إذا كان الحكم الصادر في الدعوى مقررًا لتعويض غير كاف لتغطية الأضرار الحاصلة، جاز في هذه الحالة للمتضرر تكملة هذا التعويض من السندوق. و إذا كانت هذه هي القاعدة، فقد سمح القانون، مع ذلك، باستثناءات معينة يجوز بمقتضاها للمتضررين التقدم مباشرة إلى السندوق، و هذه الحالات هي كالآتي: أولاً، إذا كان مصدر تسرب المحروقات هو إحدى السفن المخصصة للأغراض العامة و التابعة للحكومة. ثانياً، إذا كانت المبالغ التعويضية المطلوبة تفوق الحدود القصوى للمبالغ المنصوص عليها في القانون. ثالثاً، إذا كان الشخص المسئول مجهول الهوية أي لم يتم تحديده و معرفته، و هي حالة ما يعرف في من الناحية العملية بالتسرب للغز « **Mystery Spill** »، أي ذلك التسرب الذي لا يتحدد فاعله أو المتسبب فيه، و هو يقدر بنسبة حوالي 40% من حجم تسرب المحروقات في الدعاوى الفيدرالية المرفوعة للتعويض عن تكاليف الإزالة. رابعاً، إذا كان الطلب مقدم من الشخص المسئول لاسترداد ما كان قد دفعه للمتضررين من مبالغ مالية يزيد مقدارها على الحدود القصوى لتلك المبالغ المقررة بالقانون. خامساً، إذا كانت الطلبات مقدمة من حكومة إحدى الولايات عن نفقات إزالة آثار التلوث بالمحروقات، بل إنه يجوز للولاية في بعض الأحوال، أن تطلب من السندوق سحب مبلغ مالي قدره 250.000 دولار على وجه السرعة، لسد نفقات و مصاريف إزالة آثار التلوث الذي يهدد الصحة العامة، و بما يتيح للولاية ردة فعل فورية لمحاصرة تسرب المحروقات. سادساً، إذا كانت الطلبات مقدمة من الحكومة الفيدرالية عن تعويضات تسرب المحروقات الذي صدر عن التسهيلات غير الشاطئية الأجنبية<sup>(1)</sup>.

قبل 1 أبريل سنة 2006، كان الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به السندوق، فيما يتعلق بأي حادث، لا يتعدى مبلغ مليار دولار<sup>(2)</sup>، حيث تم رصد مبلغ 500 مليون دولار من هذه القيمة للتعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة<sup>(3)</sup>. و بعد هذا التاريخ أصبح الحد الأقصى لتدخله يساوي 2,7 مليار دولار. هذا الحد، في حقيقة الأمر، يبين الفرق الشاسع الموجود بين التغطية التعويضية لأضرار التلوث بين هذا السندوق و الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مع العلم أن المبلغ المذكور أعلاه يضاف إلى المبلغ الذي يلتزم به الشخص المسئول عن التلوث، بينما في النظام الدولي للمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، يلتزم السندوق فقط بتكملة التعويض المقدم من طرف مالك السفينة المسئول عن التلوث، إلى غاية الحد الأقصى للمبلغ المنصوص عليه في الاتفاقية المحدثة له<sup>(4)</sup>. و يتعين تقديم طلبات التعويض إلى السندوق خلال ثلاث سنوات من اليوم الذي يكتشف فيه الشخص حصول الأضرار، أو من اليوم الذي كان يمكن فيه أن يكتشفها ببذل العناية المعقولة. كما يجب تقديم الطلبات المتعلقة بمبالغ و تكاليف الإزالة و التنظيف، خلال ست سنوات من اليوم الذي تكتمل فيه أعمال إزالة المحروقات المتسربة<sup>(5)</sup>.

1- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 121-122.

2- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، مرجع سابق، ص 467.

3- Julien HAY, op-cit., pp. 75-76.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 321.

5- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 121.



## خاتمة:

ظل الإنسان لعقود زمنية مديدة يعتقد أن البحار و المحيطات، تمتلك القدرة لاستيعاب كافة ما يلقي إليها من مخلفات و قاذورات. لكن ظهر جلياً منذ بدايات القرن العشرين، أن للبحار و المحيطات طاقة قصوى لا يمكن تجاوز سقفها، على الرغم من ضخامتها و مساحتها الشاسعة، حيث نشأ الإدراك بأن البيئة البحرية قد بدأت تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من فضلات و مخلفات بشرية، ثم أدرك الإنسان في مرحلة لاحقة أن البحار و المحيطات تمثل جزءاً رئيسياً من المجال الحيوي، و أنها تعتبر عنصراً أساسياً من عناصر التوازن و الثبات في هذه الكرة الأرضية، و من هنا حظيت البيئة البحرية بالعناية بها، و الحذب عليها، و بدأ العالم يعرف توجهها متصاعداً لحمايتها ضد التلوث، و أيضاً للمحافظة على مواردها و ثرواتها.

شغلت مشكلة تلوث البيئة البحرية بفعل النقل البحري للمحروقات المجتمع الدولي في العقود الزمنية الأخيرة، إذ صارت من أبرز المشاكل التي ظل عبر السنوات يبحث عن حلول قانونية لها، من خلال إقراره لجملة من الاتفاقيات الدولية، تأتي في مقدمتها الاتفاقية المتعلقة بالوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954. فعندما كانت السفن تُشيد بالخشب و تسير بقوة الرياح و تنقل بضائع غير ملوثة، لم تظهر الحاجة إلى إقرار تشريع وطني أو دولي لمنع التلوث أو لتحديد المسؤولية عنه، و لكن ظهور النفط و مشتقاته كمصدر رئيسي للطاقة، و الحاجة إلى نقله من مواطن الإنتاج إلى مواطن الاستهلاك بواسطة ناقلات النفط الضخمة، و ما قد يصاحب ذلك من تعرض هذه السفن لمخاطر البحر من تصادم أو جنوح، مما يترتب عليه تلوث البحار بالمحروقات و هلاك الأحياء البحرية و الإضرار بالشواطئ و بالسياحة، كل ذلك جعل في الواقع الحاجة ماسة لإقرار الأدوات القانونية اللازمة للحد من وقوع التلوث من ناحية، و إرساء الآليات القانونية المناسبة للتعويض عن الأضرار و الخسائر المترتبة عقب تسرب هذه المواد الملوثة من تلك السفن إلى مياه البحر من ناحية أخرى.

فمن ناحية الأدوات القانونية الخاصة بالحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، فقد ساهمت هذه الأخيرة في تجسيد جانب من المجهود الدولي للحد من مظاهر التلوث التشغيلي و الطارئ الصادر عن ناقلات النفط. و قد لعبت المنظمة البحرية الدولية وظيفة محورية في الإشراف على إقرار القواعد الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن « **MARPOL 73/78** » و غير ذلك من القواعد المرتبطة بها، لاسيما تلك المنبثقة عن الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، علاوة عن صياغة القواعد الدولية المتعلقة بالمكافحة الميدانية لحوادث التلوث بالمحروقات، على رأسها الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار لسنة 1969، و الاتفاقية الخاصة بالاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و هي بذلك شكلت قناة لتوحيد المجهود الدولي من أجل بلوغ هذه الغاية.

منذ سنة 1959، دأبت المنظمة البحرية الدولية، التي تتفرد بين وكالات الأمم المتحدة بأنها الوكالة المتخصصة الوحيدة المكرسة على وجه الحصر للشؤون البحرية، على وضع معاهدات دولية متعددة الأطراف، تفرض على الدول الأعضاء مجموعة واسعة النطاق من التدابير التقنية الرامية إلى تحسين سلامة النقل البحري، و إلى تعزيز موانع التلوث البحري الناجم عن السفن. و في سنة 1973، بدأت أمانة المنظمة البحرية الدولية، تشارك بنشاط في أشغال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، لكفالة أن تكون صياغة صكوك المنظمة متناسقة مع المبادئ الأساسية المستهدى بها في صياغة الاتفاقية المقبلة. و الواقع من الأمر أن القانون الدولي التقليدي، و قد قام على أساس مبدأ الحرية في تلك

المسطحات البحرية التي تخرج عن حدود ولاية أية دولة، لم يكن يعرف مبادئ و قواعد تتعلق بمكافحة التلوث أو حماية البيئة البحرية على وجه العموم. بيد أنه عندما بدأت الجماعة الدولية تدرك حجم و أبعاد مشكلة التلوث البحري، كان طبيعياً أن تجد تلك المشكلة حلولاً فورية و عاجلة، و من ثم فقد ظهرت القواعد المتعلقة بها خارج إطار قانون البحار، ثم ظهرت إشارات متواضعة في معاهدة "جنيف" المتعلقة بالبحر العالي لسنة 1958. و إذ تأتي الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982 بقواعد تتعلق بتلك المشكلة، فإنها لا تتطرق من فراغ، بل يتابع القانون الدولي الجديد للبحار ذلك الاتجاه الذي كان قائماً من قبل، و يحاول أن يقنن الأصول العامة التي تجمع بين دفتيها تلك القواعد المعبر عنها في العديد من الاتفاقيات الدولية ذات البعد العالمي أو الإقليمي في مجال مكافحة التلوث، و حماية البيئة البحرية على وجه العموم في إطار فلسفة متكاملة، و نظرة شاملة تستجيب لمنطق القانون الدولي للبيئة و تتوافق مع معطياته الأساسية.

مما يلاحظ من موقف الاتفاقية العامة لقانون البحار لسنة 1982، بخصوص مسألة حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، هو تأكيد علاقة التكامل الموجودة بينها و بين الاتفاقيات الدولية التي سبقتها في هذا المجال، بما في ذلك الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بالمحروقات. فالمبادئ العامة التي تضمنتها الاتفاقية، لا تخل بحال من الأحوال بالالتزامات الملقة على عاتق الدول بموجب تلك الاتفاقيات. كما يقع على عاتق الدول عند قيامها بتنفيذ تلك الالتزامات، الالتزام بالمبادئ العامة و الأهداف التي رسمتها الاتفاقية الجديدة في هذا الشأن، و هو الأمر الذي عبرت عنه المادة 237 من الاتفاقية الراهنة. و لما كانت مسألة توفير حماية فعالة للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، تقتضي تكثيف الجهود الدولية، ليس فقط على الصعيد العالمي، بل أيضاً على الصعيدين الإقليمي و الوطني، فقد رأينا قيام الدول المطلة على بحار جهوية معينة، بإبرام العديد من الاتفاقيات الإقليمية، سواء ضمن إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة أو خارج إطار البرنامج، ناهيك عن توصلها إلى إقرار مذكرات تفاهم تتعلق بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء، و ما تلعبه هذه الآليات من دور كبير و فعال، في الكشف عن السفن غير المستوفية للمقاييس الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن عموماً. كما عكفت الدول على إصدار تشريعات وطنية، تهدف من خلالها إلى حماية سواحلها و المصالح ذات الصلة، من مخاطر التلوث بالمحروقات، علماً أن التشريع الوطني يمثل دعامة أساسية بالنسبة للتشريع الدولي، في سبيل بناء جسم قانوني متين لمجابهة هذه الظاهرة.

لا شك أن القواعد الاتفاقية المقررة في هذا الشأن، تمثل ثمرة لمجهود تنظيمي دولي في سبيل الحد من التلوث الناجم عن نقل المحروقات بطريق البحر، إلا أن الثغرات و نقاط القصور التي شابت بعضاً من تلك القواعد، من شأنها الإنقاص من فعالية هذا المجهود التنظيمي. فمن جهة، من الملاحظ أن هذه الاتفاقيات الدولية تستثني من نطاق تطبيق قواعدها، السفن الحربية و سفن الدولة المستغلة في أغراض حكومية غير تجارية، فضلاً عن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن أوزان محددة. و من جهة أخرى، تسمح للسفن بتصريف المحروقات و المواد الملوثة الأخرى في بعض المناطق البحرية و خارج المناطق الخاصة « **Les zones spéciales** »، و في بعض الحالات الاستثنائية، لاسيما التصريف الهادف إلى تأمين سلامة السفينة أو تفادي إلحاق الضرر بسفينة أخرى، بالرغم من الأضرار الوخيمة التي قد تلحقها مثل هذه الأفعال بالبيئة البحرية. زيادة عن ذلك، هناك مشكلة عويصة تحول في الكثير من الأحيان دون التنفيذ الصارم للمعايير و القواعد الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن، و نخص هنا بالذكر "ظاهرة أعلام المجاملة". فانعدام الرابطة الحقيقية بين

السفينة و دولة العلم، يحول دون ممارسة هذه الأخيرة لولايتها و رقابتها بفعالية على السفن الرافعة علمها، في المسائل الإدارية و التقنية و الاجتماعية، لأن السفينة المسجلة في دولة من دول أعلام المجاملة، قد لا تزور موانئ تلك الدولة بتاتا، لتتمكن هذه الأخيرة من ممارسة سلطاتها الشخصية عليها و تطبيق القواعد و المعايير المقررة في هذا الشأن. كما أن دول أعلام المجاملة، هي في معظمها من قبيل الدول النامية التي لا تتوافر على الإمكانيات و الكفاءات اللازمة، لممارسة السلطات المخولة لها في هذه المسائل، بل أكثر من ذلك، ففي بعض الحالات نجد تلك الدول لم تصادق أصلا على الاتفاقيات الدولية التي تعالج هذه المواضيع.

من هذا المنطلق نرى أنه ينبغي معالجة نقاط القصور التي تعاني منها هذه القواعد الاتفاقية، إذ يقتضي الأمر تطبيقها على كافة السفن دون تفضيل بين السفن الخاصة و السفن العامة، و بغض النظر عن أوزانها. كما يتعين تعميم قاعدة منع تصريف السفن للمحروقات في جميع أرجاء البيئة البحرية، باعتبار أن هذه الأخيرة نظام بيئي يتميز بالتكامل و التناسق بين العناصر المكونة له، و أن التلوث البحري عابر للحدود. ثم أنه صار من الضروري إيجاد حلول قانونية و عملية فعالة لظاهرة أعلام المجاملة، التي لها تداعيات سلبية على صحة و سلامة البحار و المحيطات، لاسيما أنه أفصحت السنوات عن أن إقامة متطلبات و شروط تسجيل السفن على أساس معايير "الصلة الحقيقية" بصورة رئيسية، حسب ما تنص عليه الاتفاقية المبرمة سنة 1986، ليس كافيا، فالأمر يتطلب في الواقع مراقبة أشد من طرف الدولة التي تقبل إدخال سفينة في سجلها. و ربما أن الأوان لإعادة النظر في هذه الاتفاقية، بغية تحديد التعديلات و التغييرات اللازمة لجعلها تلبي المتطلبات البيئية الراهنة.

أما من ناحية الآليات القانونية الخاصة بالتعويض عن الأضرار و الخسائر المترتبة عقب تسرب المحروقات من السفن إلى مياه البحر، فيتضح بصورة جلية أن نظام المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، يقوم على أساس عدم هجر القواعد التقليدية المعروفة في القوانين الوطنية لمختلف الدول في العالم، و في نفس الوقت إقرار قواعد جديدة لم تعرف من قبل. فمراعاة لمصلحة الجماعة الدولية في الحصول على مصدر للطاقة أقل تكلفة، و عملا على وجود بيئة بحرية نظيفة و خالية من التلوث، لم يخرج المجتمع الدولي، و هو بصدد تنظيم هذه المسألة، عن القواعد التقليدية المألوفة في النظم القانونية الداخلية، لاسيما تلك المتعلقة بطرق دفع المسؤولية و تحديد التعويض الناشئ عنها. و نظرا لضخامة الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات، و بالتالي التعويضات المترتبة عنها و ما قد يستتبعه إعمال القواعد التقليدية، بما تقضي به من فردية المسؤولية و وضع عبء التعويض على عاتق الشخص المسئول، من عدم حصول المتضررين على تعويض كاف عما تكبدوه من أضرار، فضلا عما يسببه ذلك من آثار سلبية للصناعة الملاحية قد تؤدي إلى إفلاسها، قام المجتمع الدولي بابتكار قواعد جديدة، تسعى إلى توزيع مسؤولية أضرار التلوث بين الشخص المسئول و أشخاصا أخرى لا يمكن عقد مسؤوليتهم في ضوء القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية، و ذلك ما ظهر في نظام إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية لمالك السفينة ضد مخاطر التلوث، و نظام الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.

من خلال دراستنا للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، توصلنا في النهاية إلى نتيجة مفادها أنه بالرغم من الجهود الكبيرة المبذولة من طرف المجتمع الدولي من خلال هذه الاتفاقيات، لضمان تعويضا مناسباً لفائدة المتضررين من التبعات الوخيمة لحوادث التلوث البحري بالمحروقات، إلا أن أوجه القصور الكثيرة التي شابته بعض قواعدها رغم

التعديلات المتتالية الطارئة عليها، جعلتها لا ترقى إلى حجم طموحات ضحايا التلوث، الذين يعتقدون آمالا كبيرة في الحصول على تعويضات كاملة، و عن كافة الأضرار اللاحقة بهم من جراء وقوع هذه الكوارث المدمرة. فعلى سبيل المثال تحديد هذه الاتفاقيات سقفا غير كافيا لمبالغ التعويض المستحقة من طرف المتضررين من التلوث، من شأنه أن يؤثر بصورة سلبية على نوعية العلاج القانوني الذي يتلقاه هؤلاء الضحايا. زيادة عن ذلك يظهر لنا أن تركيز هذه القواعد الاتفاقية المسؤولية على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث دون غيره، فيه إتاحة للسبيل أمام المتدخلين الآخرين في نشاط النقل البحري للمحروقات، للإفلات من المسؤولية في حالة تسببهم بفعلهم في وقوع حادث التلوث، كما يفضي ذلك إلى تضيق الخناق أمام الضحايا في سبيل إيجاد ضمانات أخرى يستوفون منها تعويضاتهم و تحقق لهم أكبر قدر من الحماية القانونية، حيث أنه كان من الأجدر على المجتمع الدولي عدم حصر المسؤولية عن أضرار التلوث فقط في مالك السفينة مصدر التلوث، و تمديدها إلى غير المالك مثل المستأجر أيا كان عقد الإيجار المبرم و مجهز السفينة غير المالك، و غيرهم من المتدخلين في نشاط النقل البحري الدولي للمحروقات.

لهذه الاعتبارات نرى أنه تحتاج هذه الأدوات القانونية لمزيد من التطوير، عبر التوسيع أكثر في نطاق تطبيق قواعدها من جميع النواحي، مع إضفاء نوعا من التشديد عند إعمالها تحقيقا للحماية الكافية للبيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها. لذلك نتساءل كيف ظل المجتمع الدولي متمسكا بهذه القواعد الاتفاقية، في حين يمكن له سن قواعد أخرى أكثر فعالية و صرامة إزاء الأشخاص المسؤولين عن أضرار التلوث، حيث كان عليه الاقتداء بمناسبة إبرامه لبروتوكولي "لندن" لسنة 1992، بما أحدثه المشرع الأمريكي قبل سنتين فقط من ذلك التاريخ، من ثورة قانونية كبيرة في ميدان المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، عند سنه لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990. فهذا التشريع مثمنا رأينا يتميز بالتوسع في نطاق الأشخاص الذين تتعد مسؤوليتهم عن أضرار التلوث، و كذلك الشأن بالنسبة لأنواع الأضرار المندرجة ضمن نطاق تطبيق قواعده، ناهيك عن المبالغ الضخمة التي رصدتها لإصلاح تلك الأضرار.

بالرغم من كل تلك الثغرات التي تشوب القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، إلا أنه لا يمكن الإنكار أن المجتمع الدولي تفاعل بحزم مع حوادث التلوث التي شهدتها العالم منذ عقود، لاسيما تلك التي أخذت شكل الكارثة، كحادث « Torrey-Canyon »؛ حادث « Amoco-Cadiz »؛ حادث « Exxon-Valdez »؛ حادث « Erika » و حادث « Prestige »، التي كانت لها مساهمة كبيرة في تطوير القانون الدولي في هذا المجال.

فقد كان حادث ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » سنة 1967، بمثابة الناقوس الذي نبه المجتمع الدولي إلى حجم و أبعاد هذه المشكلة، فدعت على إثره المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات، إلى عقد مؤتمر دولي في "بروكسل" سنة 1969، و الذي تمخضت أشغاله عن إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات، و الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، المتممة في سنة 1971 بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض في هذا المجال. كما كشفت هذه الكارثة عن محدودية الاتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي إلى إلغائها، عقب إبرام الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973. كما كان لحادث ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978، الأثر الكبير في الدفع

بالدول إلى المصادقة على الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ليدخلا حيز التنفيذ سنة 1983. كما كانت الأضرار الوخيمة المترتبة عن هذا الحادث، السبب الرئيسي الذي فرض على المنظمة البحرية الدولية، إدخال تعديلات على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، خاصة ما تعلق بالرفع من قيمة المبالغ القصوى لتعويض ضحايا حوادث التلوث. أما بالنسبة لحادث ناقلة النفط الأمريكية « **Exxon-Valdez** » سنة 1989، فقد دفع المشرع الأمريكي إلى إصدار قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، الذي تضمن قواعد بالغة في الأهمية في هذا المجال، لاسيما القاعدة التي قضت بإلزامية توافر كافة ناقلات النفط المترددة على المياه الأمريكية على هيكل مزدوج، حيث أخذت المنظمة البحرية الدولية بهذه القاعدة، فعمدت إلى إدخال تعديلات سنة 1992 على أحكام الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973، تقضي بإلزامية تصميم جميع ناقلات النفط الجديدة، أي تلك التي سلمت لملاكمها منذ تاريخ 6 جويلية سنة 1996، و التي تبلغ حمولتها الإجمالية 5000 طن فأكثر بهيكل مزدوج، مع إلزامية السحب التدريجي للناقلات ذات الهيكل العادي أو أحادية الهيكل. كما دفعت هذه الكارثة، المجتمع الدولي، إلى إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، و التي تهدف إلى إرساء إطار قانوني دولي للتعاون في مجال الاستجابة لحوادث تسرب المحروقات في البيئة البحرية.

فيما يتعلق بحادث ناقلة النفط المالطية « **Erika** » سنة 1999، فقد أعاد إلى الواجهة مسألة قانونية على درجة كبيرة من الأهمية، تتمثل في ضرورة مراجعة سياسة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، فيما يتعلق بالتعويض عن الأضرار البيئية المحضة المترتبة عن حوادث التلوث. كما دفعت هذه الكارثة، المنظمة البحرية الدولية، إلى رفع قيمة المبالغ القصوى للتعويض المطبقة في ضوء بروتوكول سنة 1992 المعدل للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1992، و الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992. و بالنسبة لحادث السفينة الصهرجية « **Prestige** » سنة 2002، فقد أثار على مستوى المنظمة البحرية الدولية، مسألة تعد من أبرز الانشغالات المطروحة على الصعيد الدولي في الآونة الأخيرة، و هي مشكلة أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد و الوضعيات الحرجة في البحر.

يشار في الأخير إلى أن مسؤولية توفير حماية فعالة للبيئة البحرية ضد مخاطر التلوث الناجم عن نقل المحروقات، هي في الحقيقة مسؤولية مشتركة تقع على عاتق مجموعة من الأطراف المحورية الفاعلة في هذا المجال، تأتي في المقدمة دولة العلم، و دولة الميناء، و ملاك ناقلات النفط، و الشركات النفطية المستأجرة للناقلات، و شركات تصنيف السفن، و الجهات المؤمنة لمسؤولية ملاك السفن عن أضرار التلوث... إلخ. فيقتضي الأمر على كل طرف من هذه الأطراف، الالتزام بالقواعد و المعايير الدولية المقررة في هذا الشأن و السهر على حسن تنفيذها، بهدف تجنيب البحار و المحيطات ما يترتب عن حوادث التلوث بالمحروقات من عواقب وخيمة و آثار كارثية.

"تمّ بحمد الله العلي القدير"

## ملحق

### أبرز حوادث التلوث البحري بالمحروقات منذ سنة 1967

| إسم السفينة        | دولة علم السفينة           | تاريخ وقوع حادث التلوث | موقع حادث التلوث                 | كمية المحروقات المتسربة من السفينة/ طن |
|--------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------------|----------------------------------------|
| TORREY-CANYON      | ليبيريا                    | 18 مارس سنة 1967       | سواحل المملكة المتحدة البريطانية | 121.000 طن                             |
| ARROW              | كندا                       | 4 فيفري سنة 1970       | السواحل الكندية                  | 7000 طن                                |
| BRITISH AMBASSADOR | المملكة المتحدة البريطانية | 10 جانفي سنة 1975      | السواحل اليابانية                | 45.000 طن                              |
| JAKOB MAERSK       | الدنمرك                    | 29 جانفي سنة 1975      | السواحل البرتغالية               | 84.000 طن                              |
| SPARTAN LADY       | ليبيريا                    | 4 أفريل سنة 1975       | سواحل الولايات المتحدة الأمريكية | 25.000 طن                              |
| SAINT PETER        | ليبيريا                    | 6 فيفري سنة 1976       | السواحل الكولومبية               | 33.000 طن                              |
| OLYMPIC-BRAVERY    | ليبيريا                    | 13 مارس سنة 1976       | السواحل الفرنسية                 | 1200 طن                                |
| CRETAN STAR        | قبرص                       | 12 جويلية سنة 1976     | المحيط الهندي                    | 28.600 طن                              |
| BOEHLEN            | ألمانيا الشرقية            | 15 أكتوبر سنة 1976     | السواحل الفرنسية                 | 9500 طن                                |
| GRAND ZENITH       | بنما                       | 30 ديسمبر سنة 1977     | سواحل الولايات المتحدة الأمريكية | 29.000 طن                              |
| AMOCO-CADIZ        | ليبيريا                    | 16 مارس سنة 1978       | السواحل الفرنسية                 | 230.000 طن                             |

|            |                                  |                    |                   |                    |
|------------|----------------------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| 3000 طن    | سواحل المملكة المتحدة البريطانية | 6 ماي سنة 1978     | اليونان           | ELENI V            |
| 60.000 طن  | السواحل الشيلية                  | 7 جويلية سنة 1978  | الشيلي            | CABO TAMAR         |
| 47.000 طن  | السواحل الاسبانية                | 31 ديسمبر سنة 1978 | اليونان           | ANDROS PATRIA      |
| 27.000 طن  | السواحل الايرلندية               | 8 جانفي سنة 1979   | فرنسا             | BETELGEUSE         |
| 5500 طن    | بحر البلطيق                      | 27 فيفري سنة 1979  | الاتحاد السوفييتي | ANTONIO GRAMSCI    |
| 42.000 طن  | السواحل الفرنسية                 | 28 أفريل سنة 1979  | ليبيريا           | GINO               |
| 25.000 طن  | البحر العربي                     | 28 جوان سنة 1979   | ليبيريا           | AVILES             |
| 102.000 طن | السواحل اليونانية                | 24 فيفري سنة 1980  | اليونان           | IRENES SERENADE    |
| 13.500 طن  | السواحل الفرنسية                 | 7 مارس سنة 1980    | مدغشقر            | TANIO              |
| 200 طن     | السواحل السويدية                 | 3 جوان سنة 1980    | السويد            | FURENAS            |
| 40.000 طن  | السواحل الجزائرية                | 29 ديسمبر سنة 1980 | الأورغواي         | JUAN A. LAVALLEJA  |
| 1000 طن    | السواحل السويدية                 | 7 جانفي سنة 1981   | الاتحاد السوفييتي | JOSE MARTI         |
| 300 طن     | جمهورية ألمانيا الفيدرالية       | 3 مارس سنة 1982    | هولندا            | ONDINA             |
| 255.525 طن | سواحل جنوب إفريقيا               | 6 أوت سنة 1983     | إسبانيا           | CASTILLO DE BELVER |
| 46.631 طن  | السواحل القطرية                  | 10 ديسمبر سنة 1983 | اليونان           | PERICLES GC        |
| 60.000 طن  | السواحل الإيرانية                | 14 فيفري سنة 1985  | ليبيريا           | NEPTUNIA           |
| 700 طن     | السواحل الإيطالية                | 21 مارس سنة 1985   | اليونان           | PATMOS             |

|                                              |                                              |                    |                            |                  |
|----------------------------------------------|----------------------------------------------|--------------------|----------------------------|------------------|
| 71.120 طن                                    | السواحل الإيرانية                            | 6 ديسمبر سنة 1985  | ليبيريا                    | NOVA             |
| 2000 طن                                      | السواحل الفرنسية                             | 31 جانفي سنة 1988  | إيطاليا                    | AMAZZONE         |
| 132.000 طن                                   | السواحل الكندية                              | 10 نوفمبر سنة 1988 | ليبيريا                    | ODYSSEY          |
| 38.500 طن                                    | سواحل الولايات المتحدة الأمريكية             | 23 مارس سنة 1989   | الولايات المتحدة الأمريكية | EXXON-VALDEZ     |
| 70.000 طن                                    | السواحل المغربية                             | 19 ديسمبر سنة 1989 | إيران                      | KHARG 5          |
| 10.000 طن                                    | السواحل الإيطالية                            | 11 أبريل سنة 1991  | قبرص                       | HAVEN            |
| 260.000 طن                                   | السواحل الأنغولية                            | 28 ماي سنة 1991    | ليبيريا                    | ABT SUMMER       |
| 25.000 طن                                    | السواحل الاندونيسية                          | 21 جانفي سنة 1992  | سنغافورة                   | MAERSK NAVIGATOR |
| 72.000 طن                                    | السواحل الموزمبيقية                          | 17 أبريل سنة 1992  | سنغافورة                   | KATINA P         |
| لم تعرف كمية المحروقات المتسربة أثناء الحادث | السواحل الإسبانية                            | 3 ديسمبر سنة 1992  | اليونان                    | AEGEAN-SEA       |
| لم تعرف كمية المحروقات المتسربة أثناء الحادث | جزر "Shetland" في المملكة المتحدة البريطانية | 5 جانفي سنة 1993   | ليبيريا                    | BRAYER           |
| 95.000 طن                                    | مضيق البوسفور                                | 13 مارس سنة 1994   | قبرص                       | NASSIA           |
| 2000 طن                                      | سواحل المملكة المتحدة البريطانية             | 15 فيفري سنة 1996  | ليبيريا                    | SEA- EMPRESS     |
| 190 طن                                       | ميناء "Le Havre" في فرنسا                    | 7 أوت سنة 1997     | البهاماس                   | KATJA            |
| 29000 طن                                     | سواحل سنغافورة                               | 15 أكتوبر سنة 1997 | قبرص                       | EVOIKOS          |



|                                                       |                                                    |                       |                 |                      |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|----------------------|
| 32.000 طن                                             | السواحل<br>السنغافورية                             | 27 مارس سنة<br>1999   | فرنسا           | CMA CGM<br>NORMANDIE |
| 19.800 طن                                             | السواحل الفرنسية                                   | 12 ديسمبر سنة<br>1999 | مالطا           | ERIKA                |
| 63.272 طن                                             | السواحل الإسبانية                                  | 13 نوفمبر سنة<br>2002 | باهاما          | PRESTIGE             |
| 29.000 طن                                             | السواحل<br>الباكستانية                             | 27 جويلية سنة<br>2003 | باكستان         | TASMAN SPIRIT        |
| 21.000 طن                                             | السواحل الفرنسية                                   | 22 سبتمبر سنة<br>2003 | قبرص            | ADAMANDAS            |
| لم تعرف كمية<br>المحروقات<br>المتسربة أثناء<br>الحادث | جزيرة<br>"Guimaras" في<br>الفلبين                  | 11 أوت سنة<br>2006    | الفلبين         | SOLAR 1              |
| 60 طن                                                 | السواحل اليابانية                                  | 28 نوفمبر سنة<br>2006 | اليابان         | SHOSEI MARU          |
| 2000 طن                                               | مضيق "Kerch"<br>بين روسيا<br>الفيدرالية و أوكرانيا | 11 نوفمبر سنة<br>2007 | روسيا الفدرالية | VOLGONEFT 139        |
| 10 900 طن                                             | سواحل الجمهورية<br>الكورية                         | 7 ديسمبر سنة<br>2007  | هونغ كونغ       | HEBEI SPIRIT         |
| 64 طن <sup>(1)</sup>                                  | ميناء<br>"Dalhousie" في<br>كندا                    | 27 سبتمبر سنة<br>2008 | جزر مارشال      | KING DARWIN          |

1- أخذنا المعلومات الواردة في هذا الجدول من المراجع التالية:

- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 188-193.
- Rémi MOREAU, op-cit., pp. 130-131.
- Diego NUNEZ, op-cit., p. 141.
- Benoît RIGAUD, op-cit., p. 233.
- Arnaud DE RAULIN, op-cit., p. 41.
- FIPOL : « Rapport annuel de 1981 », op-cit., p. 4.
- FIPOL : « Rapport annuel de 1984 », op-cit., pp. 9-10
- FIPOL : « Rapport annuel de 1986 », op-cit., pp. 10 et s.
- FIPOL : « Rapport annuel de 1988 », op-cit., pp. 25 et s.
- FIPOL : « Rapport annuel de 1996 », op-cit., pp. 42 et s.
- FIPOL : « Rapport annuel de 2008 », op-cit., pp. 77 et s.

## قائمة المصادر والمراجع

### أولا- المصادر والمراجع باللغة العربية:

#### أ- الكتب:

- 1- أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية وسلوك الدول و إتفاقية 1982، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988-1989.
- 2- أحمد المهدي، الحماية القانونية للبيئة و دفع البراءة الخاصة بها مقارنا بتشريعات الدول العربية، دار الفكر و القانون للنشر، المنصورة، مصر، 2006.
- 3- أحمد حامد البدرى، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، معهد الإدارة العامة للطباعة و النشر، الرياض، 2010.
- 4- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2010.
- 5- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية)، الطبعة الأولى، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض، 1997.
- 6- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 7- آن لوفيفر باليدييه، زينب منعم، البحار و المحيطات، مكتبة الملك فهد بن عبد العزيز الوطنية، المملكة العربية السعودية، الرياض، 2015.
- 8- إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، دار الحامد للنشر و التوزيع، عمان، 2012.
- 9- جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
- 10- جميلة حميدة، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه، دار الخلدونية للنشر، الجزائر، 2011.
- 11- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.
- 12- ريان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، الشنهاي للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1993.

- 13- سعيد السيد فتدليل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- 14- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.
- 15- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.
- 16- سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار و الأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1994.
- 17- سيد فتحي الخولي، الأبعاد الاقتصادية لأمن الموارد البحرية العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، 1990.
- 18- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
- 19- صلاح عبد الرحمن عبد الحديثي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
- 20- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- 21- صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رأفت للطباعة، القاهرة، 1991.
- 22- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، 1998.
- 23- عامر خضير الكبيسي و آخرون، دراسات حول التنمية المستدامة، دار جامعة نايف للنشر، الرياض، 2015.
- 24- عبد الحكيم فوده، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية و التقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.
- 25- عبد الرحمن ملزي، محاضرات في القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 26- عبد الكريم علوان، الوسيط في القانون الدولي العام، دار الثقافة للنشر، عمان، 2007.
- 27- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.
- 28- عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- 29- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية الداخلية، المكتب الجامعي الحديث للنشر، القاهرة، 2006.
- 30- عصام العطية، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، المكتبة القانونية للنشر، بغداد، 2006.

- 31- **عطا سعد محمد حواس**، الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2012.
- 32- **كمال حمدي**، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- 33- **محمد أحمد عابدين**، التعويض بين الضرر المادي و الأدبي و الموروث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
- 34- **محمد البزاز**، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- 35- **محمد الحاج حمود**، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر، عمان، 2008.
- 36- **محمد السعيد الدقاق**، إبراهيم أحمد خليفة، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2012.
- 37- **محمد السيد الفقي**، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.
- 38- **محمد السيد الفقي**، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- 39- **محمد السيد الفقي**، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
- 40- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008-2009.
- 41- **محمد توفيق سعودي**، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين للنشر، مصر، 2001.
- 42- **محمد زهدور**، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للنشر، بيروت، 1990.
- 43- **محمد سعيد عبد الله الحميدي**، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2008.
- 44- **محمد طلعت الغنيمي**، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.
- 45- **مدحت حافظ إبراهيم**، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 و التشريعات و المعاهدات المكملة له، الطبعة الأولى، دار غريب للطباعة، القاهرة، 1991.
- 46- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- 47- **مصطفى كمال طه**، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

- 48- معوض عبد التواب، مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.
- 49- نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007.
- 50- نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومة للنشر، الجزائر، 2013.
- 51- نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014.
- 52- نوري رشيد نوري الشافعي، البيئة و تلوث الأنهار الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.
- 53- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

## **ب- الأطروحات و المذكرات:**

### **1. الأطروحات:**

- 1- أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995.
- 2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.
- 3- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2011-2012.
- 4- صافية زيد المال، حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ضوء أحكام القانون الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013.
- 5- صوفيا شراد، تطبيق قواعد المسؤولية الدولية في أحكام المحكمة الدولية لقانون البحار (دراسة تطبيقية لمبدأ التعويض عن الضرر)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013.
- 6- عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013.
- 7- عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014.
- 8- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.

### **2. المذكرات:**

- 1- **جعفر دواوي**، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بأنشطة غير محرمة دولياً، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، دون تاريخ.
- 2- **دياب روان**، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث بالسفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2014-2015.
- 3- **زهور زيتوني**، الجزائر و مدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002-2003.
- 4- **سامية مخلوف**، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.
- 5- **سماح بلوط**، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2015.
- 6- **عباس إبراهيم دشتي**، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2010.
- 7- **فطيمة بلقاسم**، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2012-2013.
- 8- **محمد أديب رافع الطمّاس**، دور التشريع السوري في حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة حلب، سوريا، 2014.
- 9- **مرزاق زيتوني**، الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط لسنة 1971، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2014-2015.
- 10- **منير الفتني**، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر -1-، 2013-2014.
- 11- **وليد عايد عوض الرشدي**، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2012.
- 12- **وناسة جدي**، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2007-2008.
- 13- **يحيى قانة**، الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة قسنطينة -1-، 2013-2014.

### ج- المقالات:

- 1- **أصالة كيوان كيوان**، "تعويض الضرر المتغير"، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد رقم 27، العدد الثالث، 2011، ص ص. 551-572.
- 2- **أمال رحمان**، "النفط و التنمية المستدامة"، مجلة الأبحاث الاقتصادية و الإدارية، العدد الرابع، كلية العلوم الاقتصادية و التسيير، جامعة محمد خيدر، بسكرة، ديسمبر 2008، ص ص. 178-190.

- 3- أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر -"، مجلة الباحث، العدد 12، 2013، ص ص. 19-27.
- 4- أنور جمعة علي الطويل، "التعويض النقدي عن الأضرار البيئية المحضة"، مجلة الكلية المحكمة، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ماي 2012، ص ص. 1-56.
- 5- جابر إبراهيم الراوي، "تلوث البحار و المسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار"، قانون البحار الجديد و المصالح العربية، المنظمة العربية للتربية و الثقافة و العلوم، تونس، 1989، ص ص. 306-349.
- 6- جمال واعلي، "مشكلة التلوث البحري و الآليات القانونية الكفيلة لمحاربه (دراسة في القانون الجزائري)"، مجلة الحجة، العدد الأول، جويلية 2007، ص ص. 110-129.
- 7- جمال واعلي، "نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة)"، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص ص. 76-99.
- 8- عبد الرحمن بوفلجة، "إثبات رابطة السببية في مجال المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، مجلة القانون، العدد 5، معهد العلوم القانونية و الإدارية، المركز الجامعي، غليزان، الجزائر، ديسمبر 2015، ص ص. 95-109.
- 9- كمال كحل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 5، الجزائر، 2009، ص ص. 207-220.
- 10- محمد بن عمار، "تحديد مسؤولية مالك السفينة"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية، الاقتصادية و السياسية، الجزء 33، العدد 4، الجزائر، 1995، ص ص. 829-838.
- 11- منصور مجاجي، "المدلول العلمي للتلوث البيئي"، مجلة المفكر، العدد الخامس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيدر، بسكرة، بدون تاريخ نشر، ص ص. 98-115.
- 12- ميلود قايش، "النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية - صناديق التعويض نموذجا -"، المجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية و الإنسانية، العدد 19، الجزائر، جانفي 2019، ص ص. 135-141.

## د- النصوص القانونية:

### 1. النصوص التشريعية:

- 1- أمر رقم 72-17، مؤرخ في 7 جوان سنة 1972، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج.ر.ج.ج، العدد 53، الصادر في سنة 1972.
- 2- أمر رقم 74-55، مؤرخ في 13 ماي سنة 1974، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1971، ج.ر.ج.ج، العدد 45، الصادر بتاريخ 4 جوان سنة 1974.

3- أمر رقم 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، معدل و متمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان سنة 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج، العدد 47، الصادر بتاريخ 27 جوان سنة 1998.

4- قانون رقم 83-03، مؤرخ في 5 فيفري سنة 1983، يتعلق بحماية البيئة، ج.ر.ج.ج، العدد 6، الصادر بتاريخ 8 فيفري سنة 1983.

5- قانون رقم 03-10، مؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج، العدد 43، الصادر بتاريخ 20 جويلية سنة 2003.

## 2. النصوص التنظيمية:

1- مرسوم رقم 63-344، مؤرخ في 11 سبتمبر سنة 1963، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954، ج.ر.ج.ج، العدد 66، الصادر سنة 1963.

2- مرسوم رقم 80-14، مؤرخ في 26 جانفي سنة 1980، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، ج.ر.ج.ج، العدد 05، الصادر بتاريخ 29 جانفي سنة 1980.

3- مرسوم رقم 81-02، مؤرخ في 17 جانفي سنة 1981، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن إغراق النفايات من السفن و الطائرات لسنة 1976، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادر سنة 1981.

4- مرسوم رقم 81-03، مؤرخ في 17 جانفي سنة 1981، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على البروتوكول المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادر سنة 1981.

5- مرسوم رقم 82-441، مؤرخ في 11 ديسمبر سنة 1982، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث القادم من مصادر برية لسنة 1980، ج.ر.ج.ج، العدد 51، الصادر بتاريخ 11 ديسمبر سنة 1982.

6- مرسوم رئاسي رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوت سنة 1983، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، ج.ر.ج.ج، العدد 36، الصادر سنة 1983.

7- مرسوم رقم 83-580، مؤرخ في 22 أكتوبر سنة 1983، يتضمن إلزام ربابنة السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة، سامة أو ملوثة بالإبلاغ عن وقوع أي حادثة في البحر، ج.ر.ج.ج، العدد 44، الصادر بتاريخ 25 أكتوبر سنة 1983.

8- مرسوم رقم 88-88، مؤرخ في 26 أفريل سنة 1988، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية الدولية المتعلقة بمعايير تكوين رجال البحر، و إصدار الشهادات و أعمال المناوبة لسنة 1978، ج.ر.ج.ج، العدد 22، الصادر سنة 1988.



9- مرسوم رئاسي رقم 88-108، مؤرخ في 31 ماي سنة 1988، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج.ر.ج.ج، العدد 22، الصادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

10- مرسوم رئاسي رقم 91-379، مؤرخ في 12 أكتوبر سنة 1991، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية المتعلقة بالتعاون في المجال البحري بين دول الاتحاد المغاربي لسنة 1991، ج.ر.ج.ج، العدد 51، الصادر بتاريخ 23 أكتوبر سنة 1991.

11- مرسوم تنفيذي رقم 94-279، مؤرخ في 17 سبتمبر سنة 1994، يتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر و إحداث مخططات إستعجالية لذلك، ج.ر.ج.ج، العدد 59، الصادر بتاريخ 21 سبتمبر سنة 1994.

12- مرسوم رئاسي رقم 95-290، مؤرخ في 30 سبتمبر سنة 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني و مراكز جهوية لعمليات الحراسة و الإنقاذ في البحر، ج.ر.ج.ج، العدد 57، الصادر بتاريخ 4 أكتوبر سنة 1995.

13- مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ج.ر.ج.ج، العدد 06، الصادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.

14- مرسوم رئاسي رقم 98-123، مؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على بروتوكول سنة 1992 بشأن تعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج.ر.ج.ج، العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

15- مرسوم رئاسي رقم 98-124، مؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على بروتوكول سنة 1992 بشأن تعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1971، ج.ر.ج.ج، العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

16- مرسوم تنفيذي رقم 99-199، مؤرخ في 18 أوت سنة 1999، يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج.ر.ج.ج، العدد 57، الصادر بتاريخ 22 أوت سنة 1999.

17- مرسوم رئاسي رقم 2000-58، مؤرخ في 13 مارس سنة 2000، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على مذكرة تفاهم مالطا بشأن الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء لسنة 1997، ج.ر.ج.ج، العدد 13، الصادر بتاريخ 15 مارس سنة 2000.

18- مرسوم رئاسي رقم 2000-449، مؤرخ في 23 ديسمبر سنة 2000، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على ملحق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، الموقع في لندن بتاريخ 11 نوفمبر سنة 1988، ج.ر.ج.ج، العدد 03، الصادر سنة 2000.

19- مرسوم تنفيذي رقم 02-01، مؤرخ في 6 جانفي سنة 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، ج.ر.ج.ج، العدد 01، الصادر بتاريخ 6 جانفي سنة 2002.

- 20- مرسوم تنفيذي رقم 02-02، مؤرخ في 6 جانفي سنة 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج.ر.ج.ج، العدد 01، الصادر بتاريخ 6 جانفي سنة 2002.
- 21- مرسوم تنفيذي رقم 02-149، المؤرخ في 9 ماي سنة 2002، يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ج.ج، العدد 33، الصادر بتاريخ 12 ماي سنة 2002.
- 22- مرسوم رئاسي رقم 04-141، مؤرخ في 28 أفريل سنة 2004، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على تعديلات سنة 1995 على الاتفاقية المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لسنة 1976، ج.ر.ج.ج، العدد 28، الصادر بتاريخ 5 ماي سنة 2004.
- 23- مرسوم رئاسي رقم 04-326، مؤرخ في 10 أكتوبر سنة 2004، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الاتفاقية الدولية للإستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، ج.ر.ج.ج، العدد 65، الصادر بتاريخ 13 أكتوبر سنة 2004.
- 24- مرسوم رئاسي رقم 05-71، مؤرخ في 13 فيفري سنة 2005، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على البروتوكول المتعلق بالتعاون للوقاية من التلوث الناجم عن السفن و مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط في الحالات الطارئة لسنة 2002، ج.ر.ج.ج، العدد 12، الصادر بتاريخ 13 فيفري سنة 2005.
- 25- مرسوم رئاسي رقم 06-302، مؤرخ في 2 سبتمبر سنة 2006، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط لسنة 2005، ج.ر.ج.ج، العدد 63، الصادر بتاريخ 8 أكتوبر سنة 2006.
- 26- مرسوم تنفيذي رقم 08-327، مؤرخ في 21 أكتوبر سنة 2008، يتضمن إلزام ربان السفن التي تحمل على متنها بضائع خطيرة، سامة أو ملوثة بالإخطار عن وقوع أي حادث في البحر، ج.ر.ج.ج، العدد 61، الصادر بتاريخ 2 نوفمبر سنة 2008.
- 27- مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث أدى أو يمكن أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج.ر.ج.ج، العدد 45، الصادر بتاريخ 14 أوت سنة 2011.
- 28- مرسوم رئاسي رقم 11-385، مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، ج.ر.ج.ج، العدد 64، الصادر بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011.

## هـ- الوثائق:

### 1. الجمعية العامة لمنظمة الأمم المتحدة: [www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)

1- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة والخمسون للجمعية العامة (A/56/58)، البند رقم 42 من القائمة الأولية، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 9 مارس سنة 2001، 181 صفحة.

2- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة والخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 أكتوبر سنة 2001، 33 صفحة.

3- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة التاسعة و الخمسون للجمعية العامة (A/59/63)، البند رقم 51 (أ) من القائمة المؤقتة (A/59/50 et Corr.1)، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 مارس سنة 2004، 181 صفحة.

4- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة الثالثة و الستون للجمعية العامة (A/63/63)، البند رقم 73 (أ) من القائمة الأولية (A/63/50)، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 10 مارس سنة 2008، 141 صفحة.

### 2. الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات: [www.fipol.org/Publications](http://www.fipol.org/Publications)

1- الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، المبادئ التوجيهية لتقديم مطالبات في القطاع السياحي، طبعة 2014، لندن، 2014، 24 صفحة.

2- الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، المبادئ التوجيهية لتقديم مطالبات في قطاع مصائد الأسماك و تربية الأحياء البحرية و تجهيزها، طبعة 2014، لندن، 2014، 25 صفحة.

3- الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، دليل المطالبات، طبعة أكتوبر سنة 2016، لندن، 2016، 41 صفحة.

### 3. برنامج الأمم المتحدة للبيئة: [www.unep.org](http://www.unep.org)

1- برنامج الأمم المتحدة للبيئة، خطة العمل للبحر الأبيض المتوسط: "دليل البحر الأبيض المتوسط للتعاون و المساعدة المتبادلة في التصدي لحالات التلوث البحري"، الاجتماع العادي العشرون للأطراف المتعاقدة في الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط و بروتوكولاتها، ألبانيا، 17 ديسمبر 2017، 233 صفحة.

### 4. مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية: [www.unctad.org/rmt](http://www.unctad.org/rmt)

1- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2011، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2011، 247 صفحة.

2- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2013، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2013، 210 صفحة.

3- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية (UNCTAD)، إستعراض النقل البحري لسنة 2016، منشورات الأمم المتحدة، جنيف، نوفمبر 2016، 122 صفحة.

## ثانيا- المصادر والمراجع باللغة الفرنسية:

### I- OUVRAGES :

- 1- **Arnaud MONTAS**, Droit maritime, 1<sup>ère</sup> édition, Vuibert, Paris, 2012.
- 2- **Arnaud MONTAS**, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015.
- 3- **Catherine ROCHE**, L'essentiel du droit de l'environnement, 3<sup>ème</sup> édition, Lextenso, Paris, 2009.
- 4- **Emmanuel LANGAVANT**, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979.
- 5- **Emmanuel LANGAVANT**, Droit de la mer, Tome 3, Cujas, Paris, 1983.
- 6- **Erietta SCALIERIS**, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, A. Pédone, Paris, 2011.
- 7- **Gérard BELLAN et Jean-Marie PERES**, La pollution des mers, Presses Universitaires de France, Paris, 1974.
- 8- **Guy LE BORGNE**, La police en mer en deçà des 200 milles : « Doctrine et pratique françaises », Tome XXIV, Bibliothèque de droit maritime, fluvial aérien et spatial, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1986.
- 9- **Henri COULOMBIE, Claudine LEMARCHAND**, Le droit du littoral et de la montagne, Lexis Nexis, Paris, 2009.
- 10- **Jean-Marc LAVIEILLE, Julien BETAILLE et Michel PRIEUR**, Les catastrophes écologiques et le droit : échecs du droit, appels au droit, Bruylant, Bruxelles, 2012.
- 11- **Jean-Paul PANCRACIO**, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010.
- 12- **Jean-Pierre BEURIER**, Droits maritimes, 3<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2015-2016.
- 13- **Karine LE COUVIOUR**, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2007.
- 14- **Liamine CHEBLI**, La pollution en méditerranée : « Aspects juridiques des problèmes actuels », Office des Publications Universitaires, Alger, 1980.

**15– Marie BONNIN, Ibrahima LY, Betty QUEFFELEC et Moustapha NGAIDO**, Droit de l'environnement marin et côtier au Sénégal, Institut de Recherche pour le Développement (I.R.D), Programme Régional de Conservation de la zone côtière et Marine en Afrique de l'ouest (P.R.C.M), Dakar, Sénégal, 2016.

**16– Martine REMOND–GUILLOUD**, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A. Pédone, Paris, 1993.

**17– Martine REMOND–GUILLOUD**, L'exploration pétrolière en mer et le droit : « Droit maritime–Droit de la mer », Editions Technip, Paris, 1970.

**18– Michel PRIEUR**, Droit de l'environnement, 4<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 2001.

**19– Philippe VINCENT**, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008.

**20– Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL**, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.

**21– René RODIERE**, Droit maritime, huitième édition, Dalloz, Paris, 1979.

**22– René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE**, Droit maritime, 12<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1997.

**23– Yvonne LAMBERT–FAIVRE**, Risques et assurances des entreprises, 3<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1991.

## **II- THESES ET MEMOIRES :**

### **A– Thèses:**

**1– Abdenmour BOUTOUCHENT**, 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 I, Juin 1991.

**2– Ahmed LARABA**, L'Algérie et le droit de la mer, Thèse de Doctorat d'Etat, Institut de droit et des sciences administratives, Université d'Alger, 1985.

**3– Alida Nabobuè ASSEMBONI**, Le droit de l'environnement marin et côtier en Afrique occidentale : « Cas de cinq pays francophones », Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Limoges, 2006.

- 4- **Antidia CITORES**, La contribution des parties prenantes à l'intégration de normes environnementales en droit maritime, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne-Aix-Marseille, 2012.
- 5- **Benoît RIGAUD**, La gouvernance européenne face aux marées noires : « Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige », Thèse de Doctorat, Université Laval, 2014.
- 6- **Eric LE GENTIL**, Pollution par les hydrocarbures en Manche et golfe de Gascogne. Risques et prévention entre 1960 et 2004, Thèse de Doctorat, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2009.
- 7- **Guillaume CHANTELAUVE**, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : « Cas du secteur maritime – Tendances et applications », Thèse de Doctorat, Université de Lyon, 2006.
- 8- **Jean-Claude DAKOURI**, Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, Thèse de Doctorat, Université Pers Maastricht, 2011.
- 9- **Jean-Pelé FOMETE TAMAFO**, Le droit international de l'environnement marin en Afrique occidentale et centrale, Thèse de Doctorat, Institut des relations internationales du Cameroun, Université de Yaoundé, Avril 1990.
- 10- **Jonas KNETSCH**, Le droit de la responsabilité et les fonds d'indemnisation : « Analyse en droits français et allemand », Thèse de Doctorat, Faculté de droit, Université de Cologne, Octobre 2011.
- 11- **Julien HAY**, Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires, Thèse de Doctorat, Université de Bretagne occidentale, 2006.
- 12- **Lilia BOUALI**, La protection de la mer méditerranée contre la pollution (Le système de Barcelone), Thèse de Doctorat d'Etat en droit, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1980.
- 13- **Mohamad ALBAKJAJI**, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011.
- 14- **Pierre ANGELELLI**, La libre immatriculation des navires : Un gain pour les petites économies insulaires ? : Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et d'économie de la Martinique, Université des Antilles et de la Guyane, 2012.

**15– Théophile ZOGNOU**, La protection de l'environnement marin et côtier dans la région du Golfe de Guinée, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Limoges, 2012.

## **B– Mémoires:**

**1– Axelle PRIOR**, La pollution accidentelle par les hydrocarbures, Travail de Licence, Université de Lausanne, Mars 2001.

**2– Diego NUNEZ**, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008–2009.

**3– Dimitrios NASSIOS**, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal, Août 2002.

**4– Emilie CARON**, L'indemnisation des victimes de mines antipersonnel : le FIPOL, un modèle transposable ?, Mémoire pour l'obtention du diplôme d'études supérieures (DES), Institut universitaire d'étude du développement, Mars 2003.

**5– Farah MAHDJOUR**, Les instruments financiers de protection de l'environnement marin contre les pollutions en Algérie : « Cas de pollution marine par les hydrocarbures », Mémoire de Magister, Faculté des sciences économiques, des sciences de gestion, et des sciences commerciales, Université d'Oran, 2011–2012.

**6– Fatou KHOLLE**, Navires doubles coques : « Quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur la flotte maritime mondiale ? », Mémoire de fin d'étude, Ecole Supérieure des Transports (E.S.T), France, 2006.

**7– François LE BORGNE**, La légitimité de l'Etat du port de contrôler la navigation des navires, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal, 2003.

**8– Hilde LØVSKAR**, Pollution causée par les navires – sanctions et compétence de l'Union Européenne, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique, Université Paul Cézanne–Aix–Marseille III, 2008–2009.

**9– Jacqueline BENDEDDOUCHE**, La prévention de la pollution accidentelle des milieux marins : « Etude de la Résolution de l'Institut de Droit international de 1969 », Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme des études

supérieures (D.E.S.) de Droit Public, Faculté de droit et des sciences économiques, Université d'Alger, Septembre 1971.

**10– Jean-François COMMARET**, La responsabilité des sociétés de classification : « Analyse comparative », Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2008-2009.

**11– Jean-Mathieu LUCIANI**, Assurance et pollution par les hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, 2007-2008.

**12– Jean-Philippe MASLIN**, La place du navire dans la faillite internationale, Mémoire de Master II professionnel, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne III, 2009-2010.

**13– Jonathan DUPUIS**, Le développement du trafic maritime arctique et ses impacts environnementaux, Mémoire de Master, Faculté des sciences, Université Libre de Bruxelles, 2009-2010.

**14– Leslie MONTEIL**, L'évolution de la répression pénale de la pollution maritime par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 2008-2009.

**15– Marie-Camille DELAYE**, Les garanties P&I, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2007.

**16– Marine ESVELIN**, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et des sciences politiques, Université de Nantes, 2012-2013.

**17– Micaël LAOTBOZZI**, Répression et prévention de la pollution des navires de commerce en méditerranée, Mémoire technique de fin d'études présenté pour l'obtention du diplôme d'études supérieures de la marine marchande, École Nationale de la Marine Marchande de Marseille (E.N.M.M), 2008-2009.

**18– Michel ESSOU**, Le droit pénal maritime, Mémoire pour l'obtention du D.E.S.S de Droit Maritime et des Transports, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2003-2004.



**19– Pierre GALLAVARDIN**, L'échouement du navire, Mémoire de Master II, Centre de droit maritime et des transports, Université de droit, d'économie et de science politique d'Aix-Marseille III, 2007.

**20– Roseline GUITARD**, Le contrat de gestion du navire ou Contrat de shipmanagement, Mémoire de Master II, Faculté de droit et science politique, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, 2010-2011.

**21– Stéphanie ROY**, La répartition des risques liés à l'exploitation des hydrocarbures d'Old Harry : Etude de la responsabilité en cas de déversement, Mémoire de Master, Faculté de droit, Université McGill, Montréal, 2015.

**22– Théophile MANTEAU**, La rémunération de l'assistance maritime au sein de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, Diplôme technique, Ecole d'Administration des Affaires Maritimes (EAAM), France, Octobre 2015.

**23– Thione Fally SENE**, Le régime de responsabilité et les limites d'indemnisation en cas de pollution marine par les hydrocarbures, Mémoire pour l'obtention du diplôme de capitaine au long cours, Institut Supérieur d'Etudes Maritimes, Casablanca, 2013-2014.

**24– Till OLIVER GROSS**, Le marché du transport maritime de pétrole : une analyse d'un système de stricte responsabilité, Mémoire présenté comme exigence partielle de la maîtrise en économie, Université de Québec à Montréal, Novembre 2004.

**25– Triantafyllos STAVRAKIDIS**, La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de sciences politiques, Université de droit, d'économie et des sciences, Aix-Marseille III, 2008.

### **III- ARTICLES :**

**1– Alexandre-Charles KISS**, « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 22, 1976, pp. 720-742.

**2– Alfred VAN DER ESSEN**, « La protection de l'environnement dans l'Antarctique », in : Revue Belge de Droit International, 1984-1985/2, pp. 617-622.

- 3- **André BRAEN**, « La responsabilité en matière maritime », in : Revue du Barreau, Tome 62, Canada, Automne 2002, pp. 387-430.
- 4- **Andrew TETLEY**, « Pollutions maritimes des zones côtières : comparaison entre les infractions pénales en matière internationale », in : La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement, N°= 8, Octobre 2010, pp. 1-10.  
<http://id.erudit.org/iderudit/045542ar>
- 5- **Arnaud DE RAULIN**, « L'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz », in : Journal du Droit International, N°= 1, Paris, 1993, pp. 41-96.
- 6- **Arnaud MONTAS, Yohann ORTIZ DE ZARATE**, « La force créatrice de droit du fait de la nature – Le risque de mer, fondement du droit maritime – », in : Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, N°= 4, France, 2010, pp. 2085-2098.
- 7- **Arnaud REGLAT-BOIREAU**, « L'équipage et le droit international », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I., A. Pédone, Paris, 1992, pp. 43-65.
- 8- **Aziz SAHEB-ETTABA**, « La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses », in : Revue Juridique Thémis, N°= 32, Canada, 1998, pp. 497-572.
- 9- **Bernard DUJARDIN**, « Le pavillon français au commerce : Un pavillon en devenir », in : La Revue Maritime, N°= 492, France, Décembre 2011, pp. 60-71.
- 10- **Bernard H.OXMAN**, « Le régime juridique des navires de guerre dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 28, N°= 1, 1982, pp. 811-850.
- 11- **Catherine BATTUT**, « Avis sur les conditions de travail et d'emploi des marins de la marine marchande », in : Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Conseil Economique et Social, France, Le 29 mars 2000, pp. 83-110.
- 12- **Catherine FABREGOULE**, « Environnement marin », in : Annuaire du droit de la mer, Tome III, A. Pédone, Paris, 1998, pp. 433-454.

**13– Catherine ROCHE**, « Après l'Erika : La prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I) », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, France, 2002, pp. 373–392.

**14– Catherine ROCHE**, « Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, les derniers développements après les naufrages de l'Erika et du Prestige », in : Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Volume II, N°= 2, France, 2004, pp. 1348–1371.

**15– Cécile ROBIN**, « La réparation des dommages causés par le naufrage de l'Erika : Un nouvel échec dans l'application du principe Pollueur-payeur », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2003, pp. 31–60.

**16– Charles FITERMAN**, « Avis sur la normalisation, la certification et le contrôle effectif des navires de commerce de transport de marchandises dangereuses », in : Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Conseil Economique et Social, France, Le 29 mars 2000, pp. 37–61.

**17– Christian GARIN**, « Politique maritime : Transport maritime et environnement », in : La Revue Maritime, N°= 488, France, Avril 2010, pp. 76–80.

**18– Christophe LEFEBVRE**, « Protection et préservation du milieu marin : Les apports des Conventions Régionales sur les mers aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », in : La Revue Electronique en Sciences de l'Environnement, N°= 8, Octobre 2010, pp. 1–5.  
<http://id.erudit.org/iderudit/045533ar>

**19– Claude DOUAY**, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in : Le nouveau droit international de la mer, Publications de la Revue Général de Droit International Public, N°= 39, A. Pédone, Paris, 1983, pp. 231–267.

**20– Clotilde DEFFIGIER**, « La zone de protection écologique en méditerranée, un outil efficace de lutte contre la pollution par les navires ?, commentaire de la loi n° 2003–346 du 15 avril 2003 relative à la création d'une zone de protection écologique au large des cotes du territoire de la République (2<sup>ème</sup> partie) », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, France, 2004, pp. 257–268.

**21– Daniel ROY**, « Pollution en mer par rejets illicites d'hydrocarbures des navires : trois arrêts de la cour d'appel de Rennes », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, France, 2006, pp. 265–287.

**22– Daniel TARDY**, « Avis sur la sécurité du transport maritime : Prévention, réglementation, application et contrôle », in : Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Conseil Economique et Social, France, Le 29 mars 2000, pp. 63–82.

**23– Daniel VIGNES**, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 127–150.

**24– David GOEURY**, « La pollution marine », in : Bulletin Mers et Océans, N°= 2, France, 2014, pp. 1–15.

**25– Didier LE PRADO**, « Les réponses judiciaires en matière de lutte contre les pollutions maritimes », in : L’Action de l’Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l’autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la Marine nationale, Etudes Marines, N°= 1, Publication du Centre d’études supérieures de la Marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, pp. 116–128.

**26– Djamchid MOMTAZ**, « La Convention des Nations Unies sur les conditions de l’immatriculation des navires », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 32, 1986, pp. 715–735.

**27– Donat PHARAND**, « La contribution du Canada au développement du droit international pour la protection du milieu marin : Le cas spécial de l’Arctique », in : Études Internationales, Volume 11, N°= 3, Montréal, 1980, pp. 441–466. <http://id.erudit.org/iderudit/701074ar>

**28– Edwige BELLIARD**, « Aspects généraux liés au droit international », in : L’Action de l’Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l’autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la Marine nationale, Etudes Marines, N°= 1, Publication du Centre d’études supérieures de la Marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, pp. 72–83.

**29– Elisabeth TERZIC**, « Les alternatives à l’exclusivité du système CLC FIPOLE », in : Revue Juridique de l’Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 5–16.

**30– Emmanuel DAOUD, Clarisse LE CORRE**, « Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières », in : Lamy Droit Pénale des Affaires, Actualités, N°= 122, France, Novembre 2012, pp. 1–7.

- 31– Emmanuel FONTAINE**, « Une fin de partie contestée », in : La Revue Maritime, N°= 495, France, Décembre 2012, pp. 78–90.
- 32– Emilie CORNU THENARD**, « La restauration du dommage écologique selon l’US Oil Pollution Act », in : Revue Juridique de l’Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 27–37.
- 33– Eric LE GENTIL**, « Les effets des accidents sur la mise en œuvre de la Convention MARPOL 73/78 (Annexe 1) et l’évolution des rejets opérationnels d’hydrocarbures des navires au large de la Bretagne », in : Revues Norois, N°= 198, Rennes, 2006/1, pp. 49–62.
- 34– Eric VAN HOOYDONK**, « Les lieux de refuge pour les navires en détresse », in : Droit Maritime Français, N°= 652, Octobre 2004, pp. 808–815.
- 35– Evelyne MONTEIRO**, « Le renforcement de la responsabilité pénale en matière de pollution maritime », in : La Revue Electronique en Sciences de l’Environnement, N°= 8, 2010, pp. 1–9. <http://id.erudit.org/iderudit/045543ar>
- 36– Francis RIGALDIES**, « Le Canada et la pollution de la mer par les navires », in : McGill Law Journal, Volume 23, Montréal, 1977, pp. 334–370.
- 37– François BONNIEUX et Pierre RAINELLI**, « Evaluation des dommages des marées noires : Une illustration à partir du cas de l’Erika et des pertes d’agrément des résidents », in : Revue d’Economie et Statistique, N°= 357–358, France, 2002, pp. 173–187.
- 38– Françoise ODIER**, « L’assistance maritime : Une institution en quête de reconnaissance », in : Droit de la mer, Etudes dédiées au Doyen Claude–Albert COLLIARD, Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Pédone, Monaco, 1992, pp. 65–71.
- 39– Guido STARKLE**, « Les épaves de navires en haute mer et le droit international. Le cas du Mont–Louis », in : Revue Belge de Droit International, 1984/1985–1, pp. 497–528.
- 40– Hocine ZEGHBIB**, « L’assistance maritime face à la Convention de Londres de 1989 », in : Revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, Volume XXXI, N°= 3, 1993, pp. 461–480.
- 41– Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE**, « Les réactions de l’O.M.C.I. au désastre de l’Amoco–Cadiz », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 24, 1978, pp. 755–771.

**42– Jean-Claude MENU**, « Rapport sur les pétroliers géants et les mesures qu'il conviendrait de prendre à la suite du naufrage de l'Amoco-Cadiz », in : La Revue Maritime, N°= 494, France, Septembre 2012, pp. 80-92.

**43– Jean-Loup VELUT**, « Protection de l'environnement et lutte contre les activités illicites : De l'évolution de la norme juridique à l'action en mer. L'exemple de la Méditerranée », in : L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : La place de l'autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la Marine nationale, Etudes Marines, N°= 1, Publication du Centre d'études supérieures de la Marine (C.E.S.M), Paris, Octobre 2011, pp. 38-46.

**44– Jean-Pierre QUENEUDEC**, « Chronique de droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 15, 1969, pp. 737-760.

**45– Jean-Pierre QUENEUDEC**, « Chronique du droit de la mer : La réglementation du passage des navires étrangers dans les eaux territoriales françaises », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 31, 1985, pp. 783-789.

**46– Jean-Pierre QUENEUDEC**, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 14, 1968, pp. 701-718.

**47– Jean-Pierre QUENEUDEC, Jean-Pierre BEURIER, Didier LE MORVAN, Jean-Louis PRAT**, « Chronique de Droit international de la mer », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 28, 1982, pp. 900-913.

**48– Josette BEER GABEL**, « Privilège du pavillon et protection de l'environnement marin dans la convention sur le droit de la mer », in : Le pavillon, Colloque international, Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Pédone, Paris, 2-3 mars 2007, pp. 111-120.

**49– Kamel HADDOUM**, « Le développement des ports face aux exigences des Conventions internationales sur la sécurité de la navigation maritime : L'exemple de la Marpol », in : Revue de Droit des Transports et des Activités Portuaires, Volume VIII, N°= 02, 2021, pp. 100-138.

**50– Laurence REVILOI**, « Erika : Le jugement », in : La Revue Maritime, N°= 481, France, 2009, pp. 64-68.

**51- Laurent LUCCHINI**, « A propos de l'Amoco-Cadiz – la lutte contre la pollution des mers : Evolution ou révolution du Droit international », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 24, 1978, pp. 721-754.

**52- Laurent LUCCHINI**, « Le navire et les navires », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 11-42.

**53- Laurent LUCCHINI**, « Le procès de l'Amoco-Cadiz : présent et voies du futur », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 31, 1985, pp. 762-782.

**54- Louis BALMOND**, « L'épave du navire », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 69-98.

**55- Louis TASCHEREAU**, « La nouvelle convention sur le droit de la mer et la lutte contre la pollution marine d'origine tellurique », in : Les Cahiers de Droit, Volume 24, N°= 2, Canada, 1983, pp. 323-377.  
<http://id.erudit.org/iderudit/042550ar>

**56- Maguelonne DEJEANT-PONS**, « Les conventions du Programme des Nations Unies pour l'environnement relatives aux mers régionales », in : Annuaire Français de Droit International, Volume 33, 1987, pp. 689-718.

**57- Martine REMOND-GOUILLOUD**, « La protection de la mer contre les épaves de navires », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 2, France, 1979, pp. 91-101.

**58- Maryline BOIZARD, André ÉLARD, Marc FOUERE, Sylvain LE BIGRE, Philippe ROUSSEAU, Myriam KERNEIS, Joseph JUGAULT**, « La responsabilité du transporteur maritime pollueur », in : Revue Juridique de l'Ouest, N°= Spécial, France, 1995, pp. 145-167.

**59- Maryse GRANDBOIS**, « La protection et la gestion des zones côtières », in : Revue Québécoise de Droit International, N°= 11.1, Montréal, 1998, pp. 175-227.

**60- Max GOUNELLE**, « L'identification des navires en situation internationale de crise », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 211-227.

**61- Messaoud MENTRI**, « La question de l'applicabilité du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution en mer méditerranée : L'exemple de

l'Algérie », in : Revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, N°= 01, 1998, pp. 9-23.

**62- Michel MARCHAND**, « Les pollutions marines accidentelles. Au-delà du pétrole brut, les produits chimiques et autres déversements en mer », in : Revue Annales des Mines : Responsabilité & Environnement, France, Juillet 2003, pp. 70-92.

**63- Michel VINCINEAU**, « Un imbroglio juridique : La loi du 20 juillet 1976 portant approbation et exécution de la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 », in : Revue Belge de Droit International, N°= 2, 1978-1979, pp. 693-716.

**64- Mohammed BENAMAR**, « La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien », in : Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques et Politiques, Volume 35, N°= 4, 1997, pp. 1203-1211.

**65- Nabila HAMED SIAD**, « La coopération entre Etats pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution par les hydrocarbures », in : Revue Critique de Droit et Sciences Politiques, N°= 2, 2017, pp. 7-39.

**66- Nadia LAMCHICHI**, « La protection environnementale à l'échelle Internationale », in : International Journal of Innovation and Applied Studies, Volume 8, N°= 1, Septembre 2014, pp. 287-293.

**67- Patrick CHAUMETTE**, « Chronique de droit maritime social », in : Revue Juridique de l'Ouest, N°= 1, France, 1993, pp. 73-91.

**68- Patrick CHAUMETTE**, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », in : Les Cahiers Scientifiques du Transport, N°= 35, France, 1999, pp. 55-72.

**69- Philippe GAUTIER**, « Quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le dommage à l'environnement », in : Revue Belge de Droit International, 1992/2, pp. 449-484.

**70- Pierre-Antoine DEETJEN**, « La traduction juridique d'un dommage écologique : Le préjudice écologique », in : Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, France, 2009, pp. 39-50.

**71- Rémi MOREAU**, « Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures », in :



Revue Assurances et Gestion des Risques, Volume 76/1, France, Avril 2008, pp. 99–141.

**72– Robert ANDURAND**, « Pétrole et marées noires : De l’après-guerre à nos jours », in : Revue Risques Technologiques, N°= 114, France, Novembre–décembre 2010, pp. 16–19.

**73– Roberto M. MALKASSIAN**, « Le Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures et le calcul des réparations », in : Revue Belge de Droit International, N°= 2, 1981–1982, pp. 429–433.

**74– Roeland JANSOONE**, « La pratique étatique belge et la zone économique exclusive », in : Revue Belge de Droit International, 1995/1, pp. 93–107.

**75– Thibault SOLEILHAC**, « ERIKA, CLC, QPC : Une exonération de responsabilité civile inconstitutionnelle ? », in : Bulletin du Droit de l’Environnement Industriel, N°= 27, Paris, Mai 2010, pp. 22–25.

**76– Thierry G. JACQUES**, « La pratique belge et le Droit de la mer : La protection de l’environnement marin », in : Revue Belge de Droit International, 1995/1, pp. 127–146.

**77– Tullio TREVES**, « Le navire et la comptabilité entre les utilisations de la mer », in : Le navire en droit international, Colloque de Toulon, S.F.D.I, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 151–168.

**78– Véronique JAWORSKI**, « La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires », in : Revue Juridique de l’Environnement, N°=1, France, 2009, pp. 17–25.

**79– Véronique JAWORSKI**, « L’état du droit pénal de l’environnement français : Entre forces et faiblesses », in : Les Cahiers de Droit, Volume 50, N°= 3–4, Canada, 2009, pp. 889–917. <http://id.erudit.org/iderudit/039344ar>

**80– Vincent HERBERT**, « La gestion terrestre d’une pollution d’origine maritime à l’échelle locale : Quelle intégration ? », in : La Revue Electronique en Sciences de l’Environnement, N°= 8, 2010, pp. 1–16. <http://id.erudit.org/iderudit/045532ar>

**81– Yves TASSEL**, « La responsabilité du propriétaire du navire », in : Revue Générale de Droit, Volume 32, N°= 3, France, 2002, pp. 641–661.

**82- Yves VAN DER MENSBRUGGHE**, « Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant : Etat de la question », in : Droit de la mer, Etudes dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD, Institut du Droit Economique de la Mer (I.N.D.E.M.E.R), Pédone, Monaco, 1992, pp. 51-64.

**83- Yves VAN DER MENSBRUGGHE**, « Le pouvoir de police des Etats en haute mer », in : Revue Belge de Droit International, 1975-1, pp. 57-102.

#### **IV- DOCUMENTS :**

**A- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) :** [www.fipol.org/Publications](http://www.fipol.org/Publications)

**1- FIPOL :** « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2009 », Londres, 2010, 96 pages.

**2- FIPOL :** « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2010 », Londres, 2011, 100 pages.

**3- FIPOL :** « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2011 », Londres, 2012, 97 pages.

**4- FIPOL :** « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2012 », Londres, 2013, 106 pages.

**5- FIPOL :** « Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2013 », Londres, 2014, 113 pages.

**6- FIPOL :** « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement », Édition de 2018, Londres, 2018, 33 pages.

**7- FIPOL :** « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde », Édition de 2018, Londres, 2018, 37 pages.

**8- FIPOL :** « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson », Édition de 2014, Londres, 2014, 25 pages.

**9- FIPOL :** « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson » Édition de 2018, Londres, 2018, 25 pages.

- 10- **FIPOL** : « Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme », Édition de 2018, Londres, 2018, 24 pages.
- 11- **FIPOL** : « Exemple de formulaire de demande d'indemnisation », Édition de 2014, Londres, 2014, 44 pages.
- 12- **FIPOL** : « Manuel des demandes d'indemnisation adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 », Édition d'octobre 2013, Londres, 2013, 43 pages.
- 13- **FIPOL** : « Note explicative », Londres, Décembre 2018, 10 pages.
- 14- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1980 », Londres, 1981, 5 pages.
- 15- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1981 », Londres, 1982, 5 pages.
- 16- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1983 », Londres, 1984, 17 pages.
- 17- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1984 », Londres, 1985, 20 pages.
- 18- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1985 », Londres, 1986, 33 pages.
- 19- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1986 », Londres, 1987, 43 pages.
- 20- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1987 », Londres, 1988, 50 pages.
- 21- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1988 », Londres, 1989, 82 pages.
- 22- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1989 », Londres, 1990, 59 pages.
- 23- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1990 », Londres, 1991, 76 pages.
- 24- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1991 », Londres, 1992, 97 pages.
- 25- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1992 », Londres, 1993, 107 pages.
- 26- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1993 », Londres, 1994, 107 pages.
- 27- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1994 », Londres, 1995, 121 pages.
- 28- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1998 », Londres, 1999, 169 pages.
- 29- **FIPOL** : « Rapport annuel de 1999 », Londres, 2000, 183 pages.
- 30- **FIPOL** : « Rapport annuel de 2000 », Londres, 2001, 175 pages.
- 31- **FIPOL** : « Rapport annuel de 2001 », Londres, 2002, 192 pages.
- 32- **FIPOL** : « Rapport annuel de 2003 », Londres, 2004, 184 pages.
- 33- **FIPOL** : « Rapport annuel de 2004 », Londres, 2005, 181 pages.
- 34- **FIPOL** : « Rapport annuel de 2008 », Londres, 2009, 214 pages.
- 35- **FIPOL** : « Rapport annuel de 2010 », Londres, 2011, 44 pages.

**36- FIPO** : « Rapport annuel de 2011 », Londres, 2012, 48 pages.

**37- FIPO** : « Rapport annuel de 2014 », Londres, 2015, 52 pages.

**38- FIPO** : « Textes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire », Édition 2011, Londres, 2011, 55 pages.

**B- International Petroleum Industry Environmental Conservation Association & International Tanker Owners Pollution Federation Limited (IPIECA/ITOPF):**

**1- IPIECA/ITOPF** : « Indemnisation des pollutions par les hydrocarbures », Guide des Conventions internationales en matière de responsabilité civile et d'indemnisation des dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, Dossier de présentation conjoint IPIECA/ITOPF, Royaume-Uni, Février 2007, 21 pages. [www.ipieca.org/Publications](http://www.ipieca.org/Publications)

**2- ITOPF** : « Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement », Guide d'informations techniques, N°= 13, Londres, 2013, 11 pages. [www.itopf.com/Publications](http://www.itopf.com/Publications)

**C- Organisation Maritime Internationale : [www.omi.org/Publications](http://www.omi.org/Publications)**

**1- OMI** : « Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance », Résolution A.949 (23) adoptée le 5 décembre 2003, Londres, Le 5 mars 2004.

**2- OMI** : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale », Londres, Février 1999, 71 pages.

**3- OMI** : « MARPOL a 25 ans », Londres, Octobre 1998, 40 pages.

**4- OMI** : « Reflets de l'Organisation Maritime Internationale : Responsabilité et indemnisation », Londres, Juin 1998, 15 pages.

**D- Organisation Internationale du Travail : [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns)**

**1- BIT** : « Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la Convention du travail maritime de 2006 », Organisation internationale du Travail, Genève, 2009, 82 pages.

**2- BIT** : « Rapport du Directeur général sur l'évolution du secteur maritime », Conférence internationale du Travail, 94<sup>ème</sup> session (maritime), Organisation internationale du Travail, Genève, 2006, 54 pages.

**3- BIT :** « Rapport final du Groupe de travail ad-hoc mixte OMI/OIT d'experts sur la responsabilité et l'indemnisation pour les créances en cas de décès, de lésions corporelles et d'abandon des gens de mer », ILO/IMO/WGPS/8/2008/5, Organisation internationale du Travail, Genève, 21-24 juillet 2008, 29 pages.

**E- Programme des Nations Unies pour l'Environnement :**

**1- PNUE :** « La lutte contre la pollution marine accidentelle en Méditerranée », Guides opérationnels et documents techniques, Plan d'action pour la méditerranée (PAM), Système régional d'information, Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC), Edition juin 2012, 180 pages. [www.rempec.org](http://www.rempec.org)

**2- PNUE :** « Les mers régionales : Une stratégie de survie pour nos océans et nos côtes », Publication du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (P.N.U.E), Division des Conventions sur l'environnement, Nairobi, Kenya, Octobre 2000, 28 pages. [www.unep.ch/seas/](http://www.unep.ch/seas/)

**3- PNUE :** « Systèmes portuaires d'alerte précoce et de vigilance », Étude documentaire, Genève, 2010, 28 pages. [www.unep.org/conflictsanddisasters](http://www.unep.org/conflictsanddisasters)

**F- Programme des Nations Unies pour l'Environnement et l'Agence Européenne pour l'Environnement : [www.europa.eu.int](http://www.europa.eu.int)**

**1- PNUE, Agence Européenne pour l'Environnement (A.E.E) :** « Le milieu marin et littoral méditerranéen : Etat et pressions », Rapport de l'A.E.E, Copenhague, 1999, 44 pages.

**2- PNUE, Agence Européenne pour l'Environnement (A.E.E) :** « Problèmes prioritaires pour l'environnement méditerranéen », Rapport de l'A.E.E, N°= 4, Office des publications officielles des Communautés européennes (Luxembourg), Copenhague, 2006, 86 pages.

**V- DOCUMENTS DIVERS :**

**A- Rapports :**

**1- Catherine CHABAUD,** « Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ? », Rapport du Conseil économique, social et environnemental, Les éditions des journaux officiels de la république française, France, Juillet 2013, 240 pages. [www.lecese.fr](http://www.lecese.fr)

**2- Commissariat Général au Développement Durable (C.G.D.D), Service de l'Observation et des Statistiques (S.O.S) :** « Évolution des flux polluants à la mer : Synthèse des évaluations réalisées dans le cadre des conventions OSPAR et MEDPOL », Rapport N°= 34, France, Février 2011, 34 pages.  
[www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr)

**3- Commission permanente d'enquêtes sur les événements de mer (C.P.E.M), Bureau d'enquêtes des accidents de mer (B.E.A-mer) :** « Rapport d'enquête sur le naufrage du pétrolier ERIKA survenu au large de la Bretagne le 12 décembre 1999 », France, Novembre 2000, 191 pages.  
[www.mer.equipement.gouv.fr/actual/Rapports\\_Erika\\_definitif.pdf](http://www.mer.equipement.gouv.fr/actual/Rapports_Erika_definitif.pdf)

**4- Cour des comptes :** « La sécurité des navires et de leurs équipages : Des résultats inégaux, un contrôle inadapté », Rapport public thématique, Paris, Novembre 2012, 161 pages. [www.ccomptes.fr](http://www.ccomptes.fr)

**5- Elisa-Noémie LAURENT, Frédéric CASTELLANET,** « 2003 : 20 Prestige souilleront la méditerranée cette année ! », Rapport sur la pollution marine par hydrocarbures et les dégazages sauvages en méditerranée, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), France, Janvier 2003, 21 pages.

**6- Institut maritime de Québec – Innovation maritime :** « Examen des mesures de prévention, de préparation et d'intervention en cas d'accident majeur résultant du transport maritime d'hydrocarbures », Rapport final présenté au : Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, Canada, Le 23 octobre 2015, 134 pages. [www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GTVS02.pdf](http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GTVS02.pdf)

**7- Marie-Henriette ESQUIVIÉ, Laurent RAVERAT,** « L'assistance en mer : état des lieux et perspectives – Quelle place pour le secteur privé ? », Rapport organisé par le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et l'Inspection Générale des Affaires Maritimes, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France, Juillet 2014, 85 pages.

[www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf)

**8- Michel FALICON,** « La protection de l'environnement marin par les Nations-Unies : Programme d'Activités pour les Mers Régionales », Rapports économiques et juridiques, N°= 09, Les Publications Scientifiques et Techniques du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O), Centre Océanologique de Bretagne (C.O.B), 1981, 136 pages.  
[www.archimer.ifremer.fr/doc/1981/rapport-4800.pdf](http://www.archimer.ifremer.fr/doc/1981/rapport-4800.pdf)

**9- Michel MARCHAND**, « Amoco-Cadiz : Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution accidentelle par hydrocarbures, Brest – Novembre 1979 », Rapports Scientifiques et Techniques, N°= 44, Publications du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O), Brest, 1981, 98 pages.

[www.abernet.fr/wakka\\_file=Amoco\\_Cadiz\\_Bilan\\_du\\_colloque\\_1981.pdf](http://www.abernet.fr/wakka_file=Amoco_Cadiz_Bilan_du_colloque_1981.pdf)

**10- Patrick LAGADEC**, « De l'accident à la crise : L'affaire du TANIO, une marée noire de trop », Rapport technique, Laboratoire d'Econométrie de l'Ecole Polytechnique, Paris, Décembre 1983, 51 pages. [www.patricklagadec.net/fr/pdf/Affaire.pdf](http://www.patricklagadec.net/fr/pdf/Affaire.pdf)

**11- Pierre DELFAUD**, « La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises », Rapport organisé par le Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, Mai 2005, 94 pages. [www.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2008-12/rta-atn-securite-maritimefr.pdf](http://www.bretagne.bzh/upload/docs/application/pdf/2008-12/rta-atn-securite-maritimefr.pdf)

**12- Sandra KLOFF, Clive WICKS**, « Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier », Rapport réalisé dans le cadre du Programme Régional de Conservation de la zone côtière et Marine en Afrique de l'ouest, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), Dakar, Sénégal, Octobre 2004, 81 pages. [www.cmsdata.iucn.org/downloads/offshore\\_oil\\_fr.pdf](http://www.cmsdata.iucn.org/downloads/offshore_oil_fr.pdf)

**13- Service de l'Inspection Générale de l'Environnement, l'Inspection Générale des Services des Affaires Maritimes, Conseil Général des Ponts et Chaussées** : « Navires en difficulté et recours aux lieux de refuge », Rapport N°= 2003-0031-02, France, Le 19 juin 2003, 115 pages. [www.cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004227-02.pdf](http://www.cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004227-02.pdf)

## **B- Etudes :**

**1- Claudiane CHEVALIER**, « Gouvernance de la mer méditerranée : Régime juridique et perspectives », Union Mondiale pour la Nature (U.I.C.N), Centre de Coopération pour la Méditerranée (C.C.M), Programme Global Marin (P.G.M), Málaga, Espagne, 2005. [www.cmsdata.iucn.org/downloads/d1\\_frances\\_final.pdf](http://www.cmsdata.iucn.org/downloads/d1_frances_final.pdf)

**2- Dossou Rodrigue AKOHOU**, « Exploitation pétrolière en mer et droit international : Aspects juridiques et environnementaux pour les Etats côtiers du Golfe de Guinée », Étude réalisée dans le cadre du Programme de Bourses de



Recherche Nations Unies–Fondation Nippon du Japon, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies, New York, 2008.

[www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/akohou\\_0708\\_benin.pdf](http://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/akohou_0708_benin.pdf)

**3– Laura–Roussy BARSOUSKAS**, « Analyse des suivis environnementaux et des méthodes d'intervention lors de déversements pétroliers en milieux aquatiques tempérés et nordiques », Essai présenté au Centre universitaire de formation en environnement et développement durable en vue de l'obtention du grade de maître en environnement (M. Env.), Université de Sherbrooke, Mai 2014.

[www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais\\_2014/Roussy-Barsauskas L\\_2014-06-02\\_.pdf](http://www.usherbrooke.ca/environnement/fileadmin/sites/environnement/documents/Essais_2014/Roussy-Barsauskas_L_2014-06-02_.pdf)

**4– Laurent LUCCHINI, Michel VOELCKEL**, « Les Etats et la mer : Le nationalisme maritime », Notes et études documentaires, La Documentation Française, Paris, 1977.

**5– Marjorie ALLAIRE–VERVILLE**, « État des connaissances sur l'impact des accidents pétroliers et des méthodes d'intervention utilisées pour les systèmes côtiers nordiques », Étude réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale stratégique globale sur les hydrocarbures, Institut des Sciences de la mer de Rimouski, Université du Québec à Rimouski, Juillet 2015. [www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GENV24.pdf](http://www.mern.gouv.qc.ca/energie/filiere-hydrocarbures/etudes/GENV24.pdf)

**6– M'madi Ahamada MOHAMED**, « Vers une politique maritime et océanique comorienne au XXI<sup>ème</sup> siècle », Étude réalisée dans le cadre du Programme de Bourses de Recherche Nations Unies–Fondation Nippon du Japon, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, Bureau des affaires juridiques, Nations Unies, New York, 2008.

[www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/mohamed\\_0708\\_comoros.pdf](http://www.un.org/Depts/los/nippon/unnnff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/mohamed_0708_comoros.pdf)

**7– Pierre EDORH**, « Le transport pétrolier maritime : Risques et performances – une approche par la qualité totale », Documents de travail N°= 103, Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation, Université du Littoral Côte d'Opale, Juillet 2005.

[www.riifr.univ-littoral.fr/wp-content/uploads/2007/04/doc%20103.pdf](http://www.riifr.univ-littoral.fr/wp-content/uploads/2007/04/doc%20103.pdf)

## **C– Séminaires et conférences :**



**1- Institut du développement durable et des relations internationales**

(I.D.D.R.I) : « Vers une nouvelle gouvernance de la biodiversité en haute mer », Compte-rendu du séminaire international organisé en Principauté de Monaco, Les 20 et 21 mars 2008.

[www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/id\\_0808\\_cr-seminaire-monaco\\_fr.pdf](http://www.iddri.org/sites/default/files/import/publications/id_0808_cr-seminaire-monaco_fr.pdf)

**2- Jean-Jacques LAVENUE**, « Pour une responsabilité du propriétaire de la

cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures ? », 5<sup>ème</sup> Conférence Internationale de Droit Maritime, Le Pirée, France, 29 septembre au 2 octobre 2004.

[www.droit.univ-lille2.fr > fileadmin > user\\_upload > enseignants > lavenue-5emeconférenceinternationalededroitmaritime.pdf](http://www.droit.univ-lille2.fr/fileadmin/user_upload/enseignants/lavenue-5emeconférenceinternationalededroitmaritime.pdf)

**3- Laurence BOISSON DE CHAZOURNES**, « La protection de

l'environnement marin dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer », Séminaire de droit international public, Faculté de droit, Université de Genève, 1999-2000.

**4- M'Hamed MOUFFOK**, « Le dispositif national de prévention contre

la pollution par les navires », in : Problèmes récurrents du droit maritime algérien, Journée d'Etude, Faculté de Droit, Université d'Oran, Samedi 22 avril 2006.

**5- Rüdiger WOLFRUM**, « La liberté de navigation : Nouveaux défis »,

Conférence présentée au Tribunal international du Droit de la Mer (T.I.D.M), Hambourg, Allemagne, 2011.

[www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements\\_of\\_president/wolfrum/freedom\\_navigation\\_080108\\_fr.pdf](http://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/wolfrum/freedom_navigation_080108_fr.pdf)

**6- Suzanne LALONDE**, « Protection de l'environnement marin : Le contexte

juridique international », Symposium sur l'environnement, Université Dalhousie, Canada, Octobre 2016.

[www.live-](http://www.live-cirl.ucalgary.ca/sites/default/files/Oct%202016%20Symposium/FR_Protection%20of%20the%20Marine%20Environment%20-%20The%20International%20Legal%20Context.pdf)

[cirl.ucalgary.ca/sites/default/files/Oct%202016%20Symposium/FR\\_Protection%20of%20the%20Marine%20Environment%20-%20The%20International%20Legal%20Context.pdf](http://www.live-cirl.ucalgary.ca/sites/default/files/Oct%202016%20Symposium/FR_Protection%20of%20the%20Marine%20Environment%20-%20The%20International%20Legal%20Context.pdf)

**D- Divers :**

**1- Accord de Bonn**, « Manuel sur la pollution des mers par les

hydrocarbures : La poursuite efficace des contrevenants », Lignes directrices

de la coopération internationale, 2<sup>ème</sup> partie, Londres, 2000.  
[www.bonnagreement.org](http://www.bonnagreement.org)

**2- Bureau du directeur régional (PM), Sécurité maritime, Transports Canada :** « Plan d'urgence sur les lieux de refuge (Région de l'Ontario) », TP 14707-F (09/2010), Première version, Canada, Le 1 septembre 2010.  
[www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/tp14707f-ontario.pdf](http://www.tc.gc.ca/media/documents/securitemaritime/tp14707f-ontario.pdf)

**3- Commission des Communautés Européennes (CCE) :** « Proposition de règlement du Parlement Européen et du Conseil relatif au financement pluriannuel de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime dans le domaine de la lutte contre la pollution causée par les navires et modifiant le règlement (CE) n° 1406/2002 », Bruxelles, Le 16 Juin 2005.  
[www.eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20130301&from=SL](http://www.eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20130301&from=SL)

**4- Fédération « Armateurs de France » :** « Le contrôle des navires par l'Etat du port », Paris, 2017. [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

**5- Fédération « Armateurs de France » :** « Livret Shipping et environnement en 50 leçons », Paris, 2014. [www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

**6- Plan d'Organisation de la Réponse de Sécurité Civile (O.R.S.E.C) :** « Exercice ORSEC 2012 », Préfecture Maritime de l'Atlantique, Saint-Nazaire, France, 19-20 Juin 2012.  
[www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/dossiers/1366829994-dossiers-exercice-orsec-maritime-2012-large-saint-nazaire.pdf](http://www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/dossiers/1366829994-dossiers-exercice-orsec-maritime-2012-large-saint-nazaire.pdf)

**7- Préfecture maritime de l'Atlantique, Division Action de l'Etat en mer :** « Plan d'accueil des navires en difficulté en zone maritime Atlantique », Edition 2007, France, 2007.  
[www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/aem-memento/1\\_me-769-mento-a-768-l-usage-des-maires-2007.pdf](http://www.premar-atlantique.gouv.fr/uploads/atlantique/aem-memento/1_me-769-mento-a-768-l-usage-des-maires-2007.pdf)

## فهرس الموضوعات

مقدمة.....1

### الباب الأول

## الأدوات القانونية الدولية للحد من تلوث البيئة البحرية جراء نشاط النقل البحري للمحروقات

الفصل الأول: الدور المحوري للمنظمة البحرية الدولية في إقرار الأدوات القانونية  
الهادفة إلى الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....10

المبحث الأول: التوصل إلى إرساء إطار قانوني دولي للوقاية من تلوث البيئة البحرية بفعل  
النقل البحري للمحروقات.....13

المطلب الأول: الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954: أول أداة قانونية  
دولية تبرم بهدف حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بالمحروقات.....13

الفرع الأول: تحديد نطاق تطبيق أحكام الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة  
1954.....15

أولاً- أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة  
1954.....15

ثانياً- أنواع المحروقات الخاضعة لتطبيق قواعد الإتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات  
لسنة 1954.....19

ثالثاً- النظام الإتفاقي الخاص بعملية تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية.....20

أ- تحديد المناطق البحرية التي يحظر فيها تصريف السفن للمحروقات.....20

ب- الحالات الاستثنائية الواردة على قاعدة حظر تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية.....21

1- التصريف المباح المشروط.....21

2- التصريف المباح غير المشروط.....22

- ج- تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة ثبوت خرق السفن للنظام الإئتفاقي الذي يحكم عملية تصريف المحروقات في البيئة البحرية.....22
- الفرع الثاني: النقاط الإيجابية المميزة للإئتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.....23
- أولاً- نص الإئتفاقية على إلتزام الدول المتعاقدة بإنشاء محطات على اليابسة لاستقبال مخلفات المحروقات.....23
- ثانياً- نص الإئتفاقية على إلزامية توافر سجلا للمحروقات على متن السفينة.....24
- ثالثاً- تبني الإئتفاقية طريقة شحن المحروقات فوق المخلفات.....24
- الفرع الثالث: نقاط القصور التي شابت الإئتفاقية الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات لسنة 1954.....25
- أولاً- عدم تطبيق قواعد الإئتفاقية على التلوث الناجم على إثر الحوادث البحرية.....25
- ثانياً- تمسك الإئتفاقية بالدور التقليدي لدولة العلم باعتبارها صاحبة الإختصاص الخالص إزاء السفن التابعة لها.....26
- ثالثاً- كثرة الإستثناءات التي أنقصت من فعالية الإئتفاقية.....27
- المطلب الثاني: الإئتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973: هدف المجتمع الدولي في إقرار نظام قانوني متكامل للوقاية من التلوث المترتب عن الملاحة البحرية.....28
- الفرع الأول: القواعد الخاصة بالمعايير التقنية لتشييد السفن.....34
- أولاً- المعايير التقنية الواجب توافرها في السفن للوقاية من التلوث التشغيلي.....34
- أ- ضرورة تجهيز السفن بصهاريج الصابورة المنفصلة.....34
- ب- ضرورة تزويد السفن بصهاريج نظيفة مخصصة لمياه الإلتزان.....35
- ج- ضرورة توافر السفن على صهاريج خاصة لاستقبال نفايات المحروقات.....35
- ثانياً- المعايير التقنية الواجب توافرها في السفن للوقاية من التلوث العرضي.....37
- أ- ضرورة تصميم صهاريج الصابورة المنفصلة في موقع يكفل حماية صهاريج البضاعة من التضرر في حالة تعرض السفينة لحادث بحري.....37
- ب- ضرورة تشييد السفن بهيكل مزدوج.....37
- ج- ضرورة تزويد السفن بمخطط للطوارئ.....39
- ثالثاً- تقييم مدى نجاعة المعايير التقنية لتشييد السفن الواردة في الملحق الأول من الإئتفاقية في الحد من العواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....40
- الفرع الثاني: القواعد المتعلقة بالمعاينات التي تجريها الدول الأطراف في الإئتفاقية على السفن التابعة لها.....43

- أولاً- إلزام الدول الأطراف في الاتفاقية بإخضاع سفنها للمعاينات اللازمة.....43
- أ- المعاينة الأولية.....43
- ب- المعاينة الدورية.....44
- ج- المعاينة البيئية.....44
- ثانياً- إلزام دولة العلم بتزويد السفينة التابعة لها بشهادة دولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية.....45
- ثالثاً- إلزام الدول الأطراف في الاتفاقية بممارسة الرقابة على الشهادات الدولية للوقاية من تلوث البيئة البحرية.....46
- الفرع الثالث: القواعد الخاصة بمنع تصريف السفن للمحروقات في البيئة البحرية.....47
- أولاً- منع تصريف السفن للمحروقات داخل المناطق البحرية الخاصة.....47
- ثانياً- منع تصريف السفن للمحروقات خارج المناطق البحرية الخاصة.....49
- أ- بالنسبة لناقلات النفط.....49
- ب- بالنسبة للسفن الأخرى.....49
- ثالثاً- عدم تضمن الاتفاقية أية أحكام تتعلق بإمكانية إثارة المسؤولية الدولية لمعاقبة حالات خرق قواعدها.....50
- المطلب الثالث: الحاجة إلى خضوع السفن للقواعد الدولية لسلامة الملاحة البحرية بهدف تحقيق وقاية ناجعة ضدّ التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....53
- الفرع الأول: الحرص على مراعاة السفينة للمعايير التقنية لسلامة البحرية التي تمكنها من القيام برحلاتها بصورة آمنة.....53
- أولاً- الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974.....54
- ثانياً- الاتفاقية الدولية المتعلقة بخطط الشحن لسنة 1966.....57
- ثالثاً- الاتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن لسنة 1969.....58
- الفرع الثاني: أهمية خضوع السفينة للقواعد الدولية الخاصة بالوقاية من التصادمات في البحر بهدف حماية البيئة البحرية من التبعات الوخيمة المترتبة عن الحوادث الملاحية.....58
- الفرع الثالث: طاقم السفينة كطرف محوري في تجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بتحقيق سلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن.....60
- أولاً- ينبغي على الدول إيلاء الاهتمام اللازم لتكوين و تأهيل طواقم السفن التابعة لها.....61
- ثانياً- ينبغي على الدول إيلاء العناية الضرورية للشؤون الاجتماعية و المهنية لطواقم السفن التابعة لها.....64
- ثالثاً- أهمية التطبيق الصارم لاتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 بشأن المعايير الدنيا الواجب مراعاتها على متن السفن التجارية.....67

## المبحث الثاني: التوصل إلى إرساء إطار قانوني دولي للمكافحة الميدانية لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات.....68

المطلب الأول: تخويل الدولة الساحلية حق التدخل ضد السفن في أعالي البحار لحماية سواحلها من مخاطر التلوث بالمحروقات.....68

الفرع الأول: شروط تطبيق الدولة الساحلية لحق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات.....71

أولاً- الشروط الموضوعية اللازمة لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات.....71

أ- يجب أن تكون الدولة الساحلية أمام حادث بحري.....71

ب- يجب أن يصدر خطر التلوث الذي تواجهه الدولة الساحلية عن سفينة خاصة.....72

ج- يجب أن يترتب عن الحادث البحري الذي تواجهه الدولة الساحلية سواء وقوع تلوث بالمحروقات أو وجود تهديدا بوقوعه.....73

ثانياً- الشروط الشكلية اللازمة لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات.....76

أ- يجب أن تقوم الدولة الساحلية بالتشاور المسبق مع الأطراف المعنية بالحادث البحري.....76

ب- يجب أن تقوم الدولة الساحلية بإبلاغ الأشخاص المعنيين بالتدابير التي تسعى إلى إتخاذها.....77

الفرع الثاني: كيفية ممارسة الدولة الساحلية لحق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات.....78

الفرع الثالث: الآثار المترتبة في حالة مخالفة الدولة الساحلية لشروط ممارسة حق التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات.....79

المطلب الثاني: الإلتزام بعدم الإضرار بالبيئة البحرية عند تنفيذ عمليات المساعدة البحرية.....80

الفرع الأول: الإهمال التام لمقتضيات حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث في ضوء القواعد الدولية التقليدية للمساعدة و الإنقاذ في البحر.....80

الفرع الثاني: مراعاة الإهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث في ضوء القواعد الدولية الجديدة للمساعدة البحرية.....84

أولاً- إلزام الإتفاقية لكل من مالك و ريان السفينة المنكوبة بالتعاون مع المساعد لحماية البيئة البحرية من التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة.....85

ثانياً- إقرار الإتفاقية بمنح تعويضا خاصا لفائدة مقدم المساعدة الذي يحاول تفادي وقوع التلوث البحري حتى في حالة عدم تمكنه من إنقاذ السفينة المنكوبة.....86

ثالثاً- تخويل الإتفاقية للدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث سلطة التدخل لإعطاء توجيهات بخصوص عمليات المساعدة البحرية.....87

- الفرع الثالث: مشكلة أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد في البحر..... 88
- المطلب الثالث: ضرورة التأكيد على أهمية التأهب الدائم للدولة الساحلية بهدف مكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 92
- الفرع الأول: حرص الدولة الساحلية على إرساء منظومة طوارئ وطنية تكفل التصدي الفعال لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 93
- الفرع الثاني: العمل على تشجيع التعاون الدولي في ميدان مكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 95
- أولاً- تشجيع التعاون الدولي في مجال البحث العلمي و التطوير التكنولوجي للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 96
- ثانياً- تشجيع التعاون الدولي في المجال التقني للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 97
- ثالثاً- تشجيع التعاون الدولي في مجال تمويل عمليات التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات بالوسائل و المعدات الضرورية..... 97
- الفرع الثالث: حرص الاتفاقية على إدراج كل من دولة العلم و دولة الميناء ضمن دائرة الأطراف الفاعلة في ميدان الإستعداد و التصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 98
- أولاً- تأكيد الاتفاقية على أهمية تفعيل دور دولة العلم بهدف مكافحة حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات بصورة فعالة..... 98
- أ- إلزامية توافر خطط طوارئ ضدّ التلوث بالمحروقات على متن كافة السفن التابعة للدول الأطراف في الاتفاقية..... 98
- ب- ضرورة إبلاغ الدولة الساحلية عن طريق رفع تقارير عن أية وقائع من شأنها الإضرار ببيئتها البحرية..... 99
- ج- التدابير التي ينبغي على الدولة الساحلية أن تتخذها عقب إبلاغها بوجود حالة تلوث بالمحروقات..... 99
- ثانياً- تركيز الاتفاقية على ضرورة خضوع دولة الميناء لالتزاماتها الدولية المتعلقة بفرض الرقابة على السفن الراسية في موانئها للتحقق من مدى توافرها على خطط طوارئ ضدّ التلوث بالمحروقات..... 99
- ثالثاً- الصعوبات التي تحول دون التجسيد العملي للمقاربة التعاونية المقررة من طرف الاتفاقية للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 100
- أ- حالة عدم مراعاة دولة العلم للالتزامات المفروضة على عاتقها من طرف الاتفاقية للتصدي لحوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 100
- ب- حالة إهمال دولة الميناء لمتطلبات الاتفاقية المتعلقة بضرورة ممارسة الرقابة على السفن الراسية في موانئها للتحقق من مدى توافرها على خطط طوارئ ضدّ التلوث بالمحروقات..... 101
- ج- حالة عدم تدخل الدولة الساحلية المعنية في الوقت المناسب للتصدي لحادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات..... 101

## الفصل الثاني: ضرورة تكثيف المجتمع الدولي لجهوده على كافة الأصعدة للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات بصورة فعالة.....103

المبحث الأول: مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار: فرصة مواتية للتأكيد على أهمية حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث.....104

المطلب الأول: تعزيز الإطار القانوني الدولي الهادف إلى الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات عقب إبرام الاتفاقية الجديدة لقانون البحار لسنة 1982.....105

الفرع الأول: إقرار مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....106

أولاً- الإلتزام باتخاذ التدابير الضرورية لمنع تلوث البيئة البحرية.....107

ثانياً- الإلتزام بالامتناع عن الأفعال التي من شأنها نقل الضرر أو المخاطر أو تحويل نوع من التلوث إلى نوع آخر.....108

ثالثاً- الإلتزام بعدم توظيف التكنولوجيات التي يمكن أن تؤدي إلى الإخلال بسلامة البيئة البحرية.....108

الفرع الثاني: الأهمية القانونية لمبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....109

أولاً- مساهمة هذا المبدأ في تقنين و تطوير قواعد القانون الدولي العام.....109

ثانياً- تفوق هذا المبدأ على كافة الإلتزامات المقررة في ضوء الإتفاقيات الدولية السابقة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث.....111

ثالثاً- مخاطبة هذا المبدأ للمجتمع الدولي بأكمله.....112

الفرع الثالث: آليات تنفيذ مبدأ الإلتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....113

أولاً- التعاون الدولي على أساس عالمي أو إقليمي لحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....113

ثانياً- تقديم المساعدة العلمية و التقنية للدول النامية.....114

ثالثاً- إقامة نظم الرصد و التقويم البيئي.....115

رابعاً- إرساء ما يلزم من القواعد الدولية و التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه والسيطرة عليه.....116

أ- سلطة الدولة الساحلية في إقرار قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن في بحرها الإقليمي.....117

1- حق الدولة الساحلية في منع المرور غير البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي لحماية أمنها البيئي.....118

2- حق الدولة الساحلية في تنظيم المرور البريء للسفن الأجنبية في بحرها الإقليمي لحماية بيئتها البحرية من التلوث و خفضه و السيطرة عليه.....119

3- حق الدولة الساحلية في فرض شروطا خاصة على بعض أصناف السفن عند ممارستها لحق المرور البريء في بحرها الإقليمي.....119



- ب- سلطة الدولة الساحلية في إقرار قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن في المنطقة الاقتصادية الخالصة.....121
- ج- سلطة الدولة الساحلية في إقرار تدابير إلزامية خاصة لمنع التلوث من السفن فيما يتعلق بقطاع معين داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة.....121
- المطلب الثاني: الحرص على التنفيذ الفعلي للقوانين و الأنظمة الهادفة إلى حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.....123
- الفرع الأول: محاولة تحقيق التوازن المناسب بين مصالح الدول المدافعة عن مبدأ حرية البحار ومصالح نظيراتها المطالبة بضرورة حماية سواحلها من مخاطر التلوث.....123
- أولاً- إعادة التأكيد على قاعدة الاختصاص الشخصي لدولة العلم عند تواجد السفينة التابعة لها فيما وراء حدود المياه الإقليمية لأية دولة.....124
- أ- الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار.....124
- ب- مدى صمود مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار أمام التحديات البيئية الجديدة للمجتمع الدولي.....127
- 1- حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها كقيد جوهري يرد على مبدأ الولاية الخالصة لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار.....127
- 2- ظهور ولاية تنافسية بين دولة العلم و الدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....129
- 3- إعادة الإقرار بحق الدولة الساحلية في التدخل ضد السفن في أعالي البحار بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الحوادث البحرية.....133
- ج- أعلام المجاملة كملاذ متاح أمام السفن للتهرب من الالتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....134
- ثانياً- توسيع نطاق الاختصاصات التنفيذية المخولة للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.....139
- ثالثاً- إقرار مفهوم دولة الميناء كجهة ثالثة بعد دولة العلم و الدولة الساحلية لتعزيز الرقابة على الامتثال للالتزامات الدولية الهادفة إلى منع التلوث الناجم عن السفن.....142
- الفرع الثاني: تقييد الاختصاصات التنفيذية المخولة للدول في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها بجملة من الضمانات المقررة لصالح الملاحة البحرية.....144
- أولاً- بالنسبة للضمانات المتصلة بممارسة الدولة لصلاحيات التنفيذ.....144
- ثانياً- بالنسبة للضمانات المتصلة بالدعوى الجنائية التي تقيمها الدولة ضد السفينة التي تنتهك القواعد والمعايير الخاصة بمنع التلوث من السفن.....145
- ثالثاً- بالنسبة للضمانات المتعلقة بالمضايق المستخدمة للملاحة الدولية.....147

الفرع الثالث: الدولة مسؤولة طبقا لقواعد القانون الدولي عن إخلالها بالالتزامات الملقاة على عاتقها في مجال حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها.....147

أولا- التعويض العيني.....148

ثانيا- التعويض النقدي.....148

ثالثا- الترضية.....148

المطلب الثالث: التمسك بمبدأ الحصانة السيادية للسفن الحكومية من شأنه أن يقف عائقا أمام إرساء حماية دولية شاملة ضد مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية.....149

**المبحث الثاني: التعاون على الصعيد الإقليمي و المثابرة على الصعيد الوطني: ضرورة ملحة لتحقيق حماية أكثر فعالية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....151**

المطلب الأول: التعاون الإقليمي يشكل عنصرا ضروريا في الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....151

الفرع الأول: أهمية تعاون الدول على الصعيد الإقليمي للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....152

أولا- التعاون الإقليمي يسمح للدول الساحلية بتجنيد إمكانيات كبيرة و التنسيق الميداني السريع مع غيرها من الدول المطلة على نفس البحار الجهوية للتصدي لخطر التلوث.....152

ثانيا- التعاون الإقليمي يسمح للدول الساحلية بتوفير الحماية الضرورية لبعض المناطق البحرية الهشة ضد خطر التلوث.....153

ثالثا- التعاون الإقليمي يمكن الدول الساحلية من تحقيق الردع القضائي الصارم للانتهاكات التي ترتكبها السفن ضد البيئة البحرية.....153

الفرع الثاني: أساليب تعاون الدول على الصعيد الإقليمي للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....154

أولا- أسلوب الاتفاقيات الدولية الإقليمية.....154

أ- الاتفاقيات الدولية الإقليمية المبرمة خارج إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة.....154.

1- الاتفاق الخاص بالتعاون لحماية مياه بحر البلطيق من التلوث التشغيلي بالمحروقات لسنة 1967.....155.

2- الاتفاق الخاص بالتعاون لمكافحة تلوث بحر الشمال بالمحروقات لسنة 1969.....155.

3- الاتفاقية الخاصة بحماية البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق من التلوث لسنة 1974.....155.

ب- الاتفاقيات الدولية الإقليمية المبرمة في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة.....156.

1- الأحكام المقررة في الاتفاقية الإطار المبرمة سنة 1976.....160.

- 1/1- النطاق الجغرافي لسريان أحكام الاتفاقية الإطار لسنة 1976 ينحصر في منطقة البحر الأبيض المتوسط.....161.
- 2/1- تعتبر الاتفاقية الإطار لسنة 1976 من أكثر الاتفاقيات الدولية شمولاً من ناحية مصادر التلوث المدرجة ضمن نطاق سريان أحكامها.....161.
- 3/1- الاتفاقية الإطار لسنة 1976 ألقت بجملة من التعهدات العامة على عاتق الدول المتعاقدة لتحقيق أهدافها.....162.
- 2- الأحكام المقررة في البروتوكول المتعلق بالتعاون في ميدان مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة لسنة 1976.....162.
- 3- أهم التغييرات التي طرأت على أحكام كل من الاتفاقية الإطار و البروتوكول عقب تعديلها.....163.
- 1/3- بالنسبة للاتفاقية الإطار.....163.
- 1/3/1- النطاق الجغرافي لتطبيق الاتفاقية الإطار بعد تعديلها سنة 1995 صار أوسع من السابق...163.
- 2/3/1- حلول "الالتزامات العامة" محل "التعهدات العامة" بعد تعديل الاتفاقية الإطار سنة 1995....164.
- 3/3/1- الاتفاقية الإطار في صيغتها المعدلة سنة 1995 أخذت بعين الاعتبار التطورات الحاصلة في مجال القانون الدولي للبيئة.....164.
- 2/3- بالنسبة للبروتوكول.....165.
- 1/2/3- هدف البروتوكول الجديد في تفعيل دور المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث الطارئ في منطقة البحر الأبيض المتوسط.....165.
- 2/2/3- تركيز البروتوكول الجديد على "مسألة الوقاية" من وقوع التلوث إلى جانب "مسألتي الاستعداد والاستجابة" للحالات الطارئة التي تتسبب في تلوث البحر الأبيض المتوسط أو تهدد بتلويثه.....166.
- 3/2/3- سعي البروتوكول الجديد إلى التجسيد العملي للأحكام المقررة في ضوء الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990.....166.
- ثانياً- أسلوب برامج و خطط العمل الإقليمية.....167.
- أ- برنامج البحار الإقليمية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة: الإطار الشامل للتعاون فيما بين البحار الإقليمية لمواجهة التلوث البحري.....167.
- ب- هدف برنامج البحار الإقليمية في توفير منهاجاً عملياً للتنفيذ الإقليمي للاتفاقيات الدولية العالمية المتعلقة بالتأهب و الاستجابة لحالات التلوث البحري بالمحروقات.....169.
- 1- بالنسبة للتعاون الثنائي.....170.
- 1/1- الخطة المعتمدة سنة 1978 بين فرنسا و المملكة المتحدة البريطانية للتعاون المشترك في المجالات المتعلقة بالبحث و الإنقاذ البحري و مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة LE MANCHE « PLAN ».....170.

- 2/1- الخطة المعتمدة سنة 1999 بين فرنسا و إسبانيا للتعاون المشترك في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة « LE BISCAYE PLAN ».....170.
- 3/1- الخطة المعتمدة سنة 2002 بين فرنسا و إسبانيا للتعاون المشترك في مجال مكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة « LE LION PLAN ».....171.
- 2- بالنسبة للتعاون المتعدد الأطراف.....171.
- 1/2- التعاون في إطار الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية لمكافحة التلوث البحري في الحالات الطارئة.....171.
- 2/2- الخطة المعتمدة بين إيطاليا و فرنسا و إمارة موناكو للتعاون المشترك في مجالي الوقاية والمكافحة الميدانية للتلوث البحري في الحالات الطارئة « LE PLAN RAMOGEPOL ».....172.
- 3/2- المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط.....172.
- ج- خطة عمل البحر الأبيض المتوسط كمثال نموذجي للتعاون الإقليمي في ميدان حماية البيئة البحرية من التلوث.....172.
- 1- الإطار القانوني لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط.....173.
- 2- الإطار الاقتصادي و الاجتماعي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط.....173.
- 1/2- الخطة الزرقاء كآلية للتوفيق بين التنمية الاقتصادية و مقتضيات حماية البيئة في منطقة البحر الأبيض المتوسط.....173.
- 2/2- برنامج التدابير ذات الأولوية: أداة للتخطيط المشترك بين الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط في مجال حماية البيئة.....173.
- 3- الإطار العلمي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط.....174.
- 4- الإطار المؤسسي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط.....174.
- 5- الإطار المالي لخطة عمل البحر الأبيض المتوسط (المشاكل التمويلية تظل على الدوام عائقا كبيرا أمام الدول في سعيها وراء نجاح سياسات حماية البيئة و التنمية المستدامة في منطقة البحر الأبيض المتوسط).....176.
- ثالثا- أسلوب مذكرات التفاهم المتعلقة بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء.....176.
- أ- مذكرات التفاهم منهاج عملي للتعاون الدولي على الصعيد الإقليمي للكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الناجم عن السفن.....176.
- ب- مذكرة التفاهم بشأن الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء المعتمدة في "باريس" سنة 1982.....177.
- 1- إرساء المذكرة نظاما صارما للتفتيش للكشف عن السفن غير المستوفية للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث البحري.....178.

- 2- إعداد المذكرة لقائمة سوداء تتضمن أسماء السفن الممنوعة من دخول موانئ الدول الأطراف.....180.
- 3- إلزام المذكرة للسفن عالية المخاطر و السفن ذات الحمولات الخطيرة بالإبلاغ المبكر بوصولها إلى موانئ الدول الأطراف.....180
- 4- تعزيز تدابير الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء في أوروبا عقب كارثة ناقلة النفط « Erika » سنة 1999.....181.
- 1/4- "حزمة « Erika » 1".....181.
- 2/4- "حزمة « Erika » 2".....182.
- 3/4- "حزمة « Erika » 3".....182.
- ج- مذكرة التفاهم بشأن الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء المعتمدة في "مالطا" سنة 1997.....182
- المطلب الثاني: موقع الجزائر في دائرة التعاون الدولي الإقليمي للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....183
- الفرع الأول: الجزائر دولة ساحلية في عرضة دائمة لخطر التلوث بالمحروقات.....184
- الفرع الثاني: الجزائر طرف فاعل في نظام برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.....184
- الفرع الثالث: تشابه المشاكل البيئية في الدول المغاربية يستدعي إيجاد إطارا مناسباً للتعاون المشترك لمواجهة تلك المشاكل.....185
- المطلب الثالث: التشريع الوطني يمثل دعامة أساسية للتشريع الدولي في سبيل الحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....185
- الفرع الأول: جهود المشرع الجزائري للحد من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....186
- أولاً- عن تدابير الوقاية من التلوث البحري بالمحروقات المعتمدة من طرف المشرع الجزائري.....186
- أ- التدابير الوقائية المنصوص عليها في القانون البحري.....187
- ب- التدابير الوقائية المنصوص عليها في التشريع المنظم لحماية البيئة.....187
- ج- التدابير الوقائية المنصوص عليها في التشريع المنظم للموانئ.....189
- ثانياً- عن تدابير المكافحة الميدانية للتلوث البحري بالمحروقات في الحالات الطارئة المعتمدة من طرف المشرع الجزائري.....190
- ثالثاً- عن التدابير العقابية المعتمدة من طرف المشرع الجزائري لردع منتهكي قواعد منع التلوث البحري بالمحروقات.....191
- أ- العقوبات المقررة في ضوء القانون البحري ضد منتهكي قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....191
- ب- العقوبات المقررة في ضوء القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ضد منتهكي قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....192

- الفرع الثاني: حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في بعض التشريعات الوطنية.....193
- أولاً- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع الفرنسي.....193
- ثانياً- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع الانجليزي.....195
- ثالثاً- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع المصري.....195
- رابعاً- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات في ضوء التشريع السعودي.....195
- الفرع الثالث: القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 كنموذج رائد في مجال الوقاية من التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات.....196
- أولاً- لمحة تاريخية عن القوانين المعتمدة من طرف المشرع الأمريكي للحد من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات قبل سنه لقانون سنة 1990.....196
- ثانياً- كارثة ناقلة النفط « Exxon-Valdez » سنة 1989: نقطة التحول التي وضعت المشرع الأمريكي أمام ضرورة إصدار قانونا جديدا يضمن الحماية الكافية للبيئة البحرية من التلوث بالمحروقات.....197
- ثالثاً- أبرز التدابير الوقائية التي تضمنها القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990.....198

## الباب الثاني

# الآليات القانونية الدولية للتعويض عن الأضرار الناجمة جراء حوادث تلوث البيئة البحرية بالمحروقات

- الفصل الأول: النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....203
- المبحث الأول: تحديد الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....205
- المطلب الأول: الشخص المعين من طرف الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 لتحمل تبعة أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....205

- الفرع الأول: تباين آراء وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969 حول مسألة تحديد الشخص المسؤول عن تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....206
- أولاً- الدول المنادية بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات.....206
- ثانياً- الدول المطالبة بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة.....207
- الفرع الثاني: تسهيلات للمهمة أمام ضحايا حادث التلوث للحصول على التعويض المناسب أُلقت الاتفاقية بعبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة.....208
- أولاً- عدم سريان قواعد الاتفاقية على مستأجر السفينة.....209
- ثانياً- الاتفاقية أخذت بالتسجيل كمعيار لتحديد مالك السفينة المسؤول عن أضرار التلوث.....210
- ثالثاً- المسؤولية تضامنية بين الملاك في حالة تعدد السفن المتسببة في ضرر التلوث.....211
- الفرع الثالث: موقف الفقه بخصوص الحل الذي تبنته الاتفاقية بتحميلها مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....212
- أولاً- الفقه المؤيد لتحميل الاتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات...212
- ثانياً- الفقه المعارض لتحميل الاتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....213
- ثالثاً- الدعوة إلى ضرورة تحميل كافة المتدخلين و المستفيدين من مكاسب نشاط النقل البحري للمحروقات مسؤولية الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث.....215
- المطلب الثاني: مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات تتميز بذاتية خاصة تجعلها تختلف عن المسؤولية المدنية طبقاً للقواعد العامة.....215
- الفرع الأول: خاصية المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة الصادر عنها التلوث.....215
- أولاً- الهدف الرئيسي الذي أبرمت من أجله الاتفاقية يتعارض مع فكرة الأخذ بنظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ كأساس لانعقاد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....218
- ثانياً- نظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ لا يتلاءم مع المخاطر الاستثنائية الناشئة عن نشاط النقل البحري للمحروقات.....219
- ثالثاً- الخصائص الطبيعية للمحروقات تؤدي إلى مصاعب جمة قد يصطدم بها الضحايا أثناء بحثهم عن السفينة التي صدر عنها الخطأ المفضي إلى وقوع أضرار التلوث.....221
- الفرع الثاني: خاصية المسؤولية المركزة على عاتق مالك السفينة الصادر عنها التلوث.....222
- أولاً- المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات طبقاً للاتفاقية موجهة إلى شخص مالك السفينة دون غيره.....223
- ثانياً- الحكم الصادر في قضية ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » كان له الأثر الكبير في توسيع قائمة الأشخاص الذين تمنع الاتفاقية إقامة دعوى التعويض ضدهم.....225

- ثالثاً- قضية ناقلة النفط « Erika » و رحلة البحث عن مسؤولية أطراف أخرى غير معنية بمبدأ تركيز المسؤولية المقرر في الاتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.....230
- الفرع الثالث: خاصية المسؤولية المحدودة لمالك السفينة الصادر عنها التلوث.....233
- أولاً- الأسباب الرئيسية لإقرار الاتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث.....233.
- 1- مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة يعتبر من المبادئ التقليدية الراسخة في ميدان القانون البحري...233.
- 2- إقرار مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث يعد شرطاً ملازماً لاعتماد مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر.....235.
- 3- عدم تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث من شأنه أن يعيق نشاط النقل البحري الدولي للمحروقات.....236
- 4- إقرار مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة الصادر عنها التلوث تبرره الإمكانيات المالية التي يوفرها سوق التأمين على مسؤولية ملاك السفن.....236
- ثانياً- الشروط الواجب توافرها لاستفادة مالك السفينة الصادر عنها التلوث من حق تحديد المسؤولية....237
- أ- يجب ألا يكون ضرر التلوث قد نتج بسبب الخطأ الشخصي لمالك السفينة الصادر عنها التلوث.....237
- ب- يجب على مالك السفينة الصادر عنها التلوث إنشاء صندوق تحديد مسؤوليته المتولدة عن حادث التلوث بالمحروقات.....239.
- 1- إنشاء الصندوق كشرط ثاني لاستفادة مالك السفينة الصادر عنها التلوث من حق تحديد المسؤولية وكضمانة لوفائه بالتزاماته إزاء الضحايا.....239
- 2- الأموال المودعة في صندوق تحديد المسؤولية هي المصدر الوحيد لتغطية الديون الواقعة على مالك السفينة و لا يمكن للدائنين ممارسة هذا الحق إزاء الممتلكات الأخرى له.....241
- 3- توزيع حصيلة صندوق تحديد المسؤولية بين الدائنين يكون تناسبياً مع مبلغ الديون المحددة في طلباتهم.....241
- ثالثاً- الحدود المالية القصوى للمسؤولية المقررة طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.....242
- أ- حدود مسؤولية مالك السفينة المطبقة في ظل الاتفاقية أفصحت عن أنها جاءت لرعاية مصلحة المجهزين على حساب مصلحة ضحايا حوادث التلوث.....242
- ب- كارثة ناقلة النفط « Amoco-Cadiz » : المناسبة التي كشفت النقاب عن ضآلة حدود مسؤولية مالك السفينة المطبقة في ظل الاتفاقية.....244
- ج- كارثة ناقلة النفط « Erika » دفعت المنظمة البحرية الدولية إلى زيادة حدود مسؤولية مالك السفينة المطبقة في ظل بروتوكول سنة 1992.....247
- المطلب الثالث: توسع القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 في نطاق الأشخاص الذين تتعقد مسؤوليتهم عن أضرار التلوث مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها.....248



الفرع الأول: المسؤولية عن أضرار التلوث وفقا للقانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 تشمل كل من مالك السفينة و المجهز و المستغل والغير.....248

الفرع الثاني: القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 سار على ذات النهج المتبع من طرف الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها بإقرار المسؤولية الموضوعية للتلوث.....251

الفرع الثالث: حدود مسؤولية الملوث طبقا للقانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 مرتفعة جدا مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها.....252

**المبحث الثاني: أركان قيام مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....254**

المطلب الأول: حادث التلوث البحري بالمحروقات: أول ركن تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....254

الفرع الأول: ينبغي أن يصدر التلوث من سفينة محددة المعالم.....254

أولا- أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969.....255

أ- حمولة السفينة كمعيار أساسي تركز عليه الاتفاقية لتحديد أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعدها...255

ب- عدم تطلب الاتفاقية حدا أدنى لحمولة السفينة الخاضعة لتطبيق قواعدها من شأنه أن يجعل السفن الصغيرة لا تقلت من المسؤولية عن أضرار التلوث.....258

ج- الاتفاقية سايرت الاتفاقيات الدولية السابقة بعدم سريان قواعدها على السفن الحربية و سفن الدولة المشغلة في أغراض حكومية غير تجارية.....258

ثانيا- أنواع السفن الخاضعة لتطبيق قواعد بروتوكول سنة 1992.....259

أ- تأثير حادث ناقله النفط « Olympic-Bravery » على الصيغة التي جاء وفقها تعريف السفينة في ضوء بروتوكول سنة 1992.....260

ب- سريان قواعد البروتوكول على ناقلات النفط التي تبحر و هي فارغة من بضاعة المحروقات.....261

ج- سريان قواعد البروتوكول على السفن المختلطة التي تنقل فعلا وقت وقوع حادث التلوث سواء بضاعة المحروقات أو فقط مخلفات للمحروقات.....263

ثالثا- موقف الاتفاقية و البروتوكول المعدل لها حول التلوث الصادر عن الحطام البحري.....264

أ- مفهوم الحطام البحري في ضوء القواعد العامة.....264

ب- مدى تطبيق قواعد الاتفاقية أو البروتوكول المعدل لها في حالة تسرب المحروقات من حطام السفن الغارقة.....266

1- الرأي الذي يعتقد أن قواعد الاتفاقية أو البروتوكول المعدل لها يمكن تطبيقها على التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة.....266

- 2- الرأي الذي يقر بعدم إمكانية تطبيق قواعد الاتفاقية أو البروتوكول المعدل لها على التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة.....266.
- 3- التجربة العملية تظهر لنا إمكانية تطبيق قواعد الاتفاقية أو البروتوكول المعدل لها على التلوث الصادر عن حطام السفن الغارقة.....267.
- الفرع الثاني: ينبغي أن تتعرض السفينة لواقعة مادية تكون السبب في تسرب حمولتها من المحروقات إلى مياه البحر.....269.
- أولاً- ضيق نطاق الواقعة المسببة للتلوث في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.....270.
- ثانياً- توسع نطاق الواقعة المسببة للتلوث في ضوء بروتوكول سنة 1992.....271.
- ثالثاً- ديباجة الاتفاقية تثير التساؤل حول ما إذا كانت قواعدهما تغطي التلوث الإرادي أم أنها تسري فقط على التلوث الطارئ.....272.
- الفرع الثالث: ينبغي أن تؤدي الواقعة المسببة للتلوث إلى تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر.....273.
- المطلب الثاني: الضرر المترتب عن الحادث: ثاني ركن تقوم عليه مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....275.
- الفرع الأول: تعريف ضرر التلوث في ظل الاتفاقية جاء عاماً و غامضاً بشكل يترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره.....275.
- أولاً- أشكال أضرار التلوث القابلة للتعويض في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.....276.
- أ- الأضرار الواقعة خارج السفينة الصادر عنها التلوث.....276.
- 1- فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث بالمحروقات.....277.
- 2- الأضرار المعنوية الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات.....279.
- 3- الأضرار البيئية المحضة الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات.....280.
- 1/3- الأضرار البيئية المحضة غير قابلة للتعويض وفقاً للاتفاقية لاستحالة تقدير العناصر الطبيعية للبيئة البحرية تجارياً.....280.
- 2/3- حادث ناقله النفط « ANTONIO GRAMSCI » سنة 1979: التجربة العملية الأولى التي أفصحت عن أن الأضرار البيئية المحضة مستبعدة من نطاق الأضرار المغطاة بالتعويض وفقاً للاتفاقية.....282.
- 3/3- إعادة التأكيد على عدم تغطية أحكام الاتفاقية للأضرار البيئية المحضة في حادث ناقله النفط « PATMOS » سنة 1985.....284.
- ب- تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من ضرر التلوث.....287.
- 1- يجب أن تكون الإجراءات الوقائية معقولة.....287.

- 2- يجب أن تتخذ الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث.....288.
- 3- يجب أن تتخذ الإجراءات الوقائية بهدف منع أو الحد من التلوث.....289
- ج- الأضرار الناجمة بسبب الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من ضرر التلوث.....289
- ثانيا- شروط قابلية أضرار التلوث للتعويض في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.....290
- أ- يجب أن تقع أضرار التلوث خارج السفينة الناقلة للمحروقات.....290
- ب- يجب أن يصاب الشيء المتضرر بعدوى المحروقات.....291
- ثالثا- النطاق الجغرافي لضرر التلوث بالمحروقات في ظل الاتفاقية يتحدد في البحر الإقليمي للدولة المتعاقدة.....291
- الفرع الثاني: الاختلاف في تفسير تعريف ضرر التلوث من طرف المحاكم الوطنية دفع المجتمع الدولي إلى توضيح معالمه في إطار بروتوكول سنة 1992.....293
- أولا- فيما يتعلق بالخسائر الاقتصادية الخالصة الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات.....294
- ثانيا- فيما يتعلق بالأضرار البيئية المحضة الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات.....294
- ثالثا- النطاق الجغرافي لضرر التلوث بالمحروقات في إطار البروتوكول تمدد ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المتعاقدة.....295
- الفرع الثالث: القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 يتميز بالوضوح و التوسع في نطاق الأضرار الخاضعة لقواعده مقارنة بالاتفاقية و البروتوكول المعدل لها.....296
- أولا- قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يقر بحق التعويض عن الأضرار اللاحقة بالأموال والمصاريف المبذولة لتطهير المناطق المتعرضة للتلوث.....296
- ثانيا- قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يقر بحق التعويض عن فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث.....297
- ثالثا- قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يقر بحق التعويض عن الأضرار البيئية المحضة الناجمة عن حوادث التلوث.....298
- المطلب الثالث: مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالمحروقات لا تقوم إلا إذا توافرت رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الضرر الذي يدعي الشخص تكبده.....300
- الفرع الأول: الضحايا يواجهون صعوبات في إقامة رابطة السببية المباشرة في حالة جهلهم للمصدر الحقيقي للمحروقات المتسربة إلى مياه البحر.....301
- الفرع الثاني: الضحايا يواجهون صعوبات في إقامة رابطة السببية المباشرة بين حادث التلوث والخسائر الاقتصادية الخالصة الناجمة عنه.....302
- الفرع الثالث: الضحايا يواجهون صعوبات في إقامة رابطة السببية المباشرة بين حادث التلوث والأضرار المعنوية الناجمة عنه.....303

**الفصل الثاني: جسامة الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث تقتضي توافر الضمانات اللازمة لكفالة حصول الضحايا على العلاج القانوني المناسب لإصلاح الأضرار اللاحقة بهم.....305**

**المبحث الأول: آلية التأمين على المسؤولية المدنية لمالك السفينة ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....306**

المطلب الأول: إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....307  
الفرع الأول: تباين مواقف وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لسنة 1969 حول مسألة إقرار الاتفاقية نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....308

أولاً- الحجج المقدمة من طرف وفود الدول المعارضة لإقرار الاتفاقية نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....308

ثانياً- الحجج المقدمة من طرف وفود الدول المؤيدة لإقرار الاتفاقية نظام إجبارية التأمين ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....309

الفرع الثاني: الاتفاقية فرضت على كل مالك سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة الاحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث.....310

أولاً- التأمين فرض فقط على السفن المسجلة في دولة متعاقدة و يزيد مقدار حمولة المحروقات التي تنقلها عن 2000 طن.....311

ثانياً- الاتفاقية لم تقصر الضمان المقدم من طرف مالك السفينة الذي تسري عليه المادة 7/ فقرة 1 على عقد تأمين فقط.....312

ثالثاً- الدولة المتعاقدة ملزمة بفرض رقابتها للتثبت من مدى مراعاة مالك السفينة للالتزام بتقديم شهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....312

الفرع الثالث: المتضرر من التلوث يمكنه الرجوع بالدعوى المباشرة على مؤمن مالك السفينة مصدر التلوث أو على ضامنه.....315

أولاً- مصلحة المتضرر من حادث التلوث تقتضي تسهيل المهمة أمامه لإقامة دعوى التعويض مباشرة ضد مؤمن مالك السفينة مصدر التلوث أو ضامنه.....315

ثانياً- مواعيد سقوط الحق في إقامة دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....318

ثالثاً- المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....319

أ- مكان تحقق الضرر كميّار لتحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....319

ب- التقييم الفقهي للحل الذي أخذت به الاتفاقية بتعيينها للمحكمة التابعة للدولة المتضررة من الحادث كصاحبة الاختصاص بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث.....321

- ج- الاتفاقية لم تتضمن أي نص يمنع المتضرر من التلوث من إقامة دعوى التعويض خارج إطارها أمام محاكم موطن المدعى عليه.....321
- المطلب الثاني: جمعيات التأمين التعاوني لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن: أفضل بديل لشركات التأمين التجارية بهدف تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث.....322
- الفرع الأول: التأمين في إطار نوادي الحماية و التعويض يقوم على أساس تعاوني فيما بين الأعضاء المكونة للنادي.....322
- أولاً- الجذور التاريخية لنشأة نوادي الحماية و التعويض.....323
- ثانياً- نوادي الحماية و التعويض لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح.....325
- ثالثاً- إجراءات الانخراط في ناد للحماية و التعويض.....327
- الفرع الثاني: الدور المحوري الذي تضطلع به نوادي الحماية و التعويض في ضمان المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري.....330
- الفرع الثالث: نوادي الحماية و التعويض كان لها دورا محوريا في إنشاء نظاما إراديا خاصا غايته التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....336
- أولاً- الاتفاق الإرادي لملاك ناقلات النفط بشأن المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969.....337
- ثانياً- الاتفاق التكميلي لمسؤولية ملاك ناقلات النفط عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1971.....338
- ثالثاً- المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض لم تتوقف عن بذل جهودها للإفصاح عن أنها طرف محوري في تعويض ضحايا حوادث التلوث.....339
- المطلب الثالث: القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 ساير الاتفاقية بإقراره لنظام إجبارية التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث.....340
- الفرع الأول: يجب على كافة السفن المترددة على المياه الأمريكية الاحتفاظ بتأمين يعادل مبلغ الحد الأقصى لمسؤوليتها طبقا لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990.....340
- الفرع الثاني: قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 يتيح للمتضرر من التلوث ممارسة الدعوى المباشرة ضد مؤمن أو ضامن مسؤولية السفينة الصادر عنها التلوث.....341
- الفرع الثالث: موقف نوادي الحماية و التعويض إزاء المبالغ المالية المرتفعة للتأمين الذي يتطلبه قانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 من السفن المترددة على المياه الأمريكية.....342
- المبحث الثاني: تحسبا للعجز الذي قد تعاني منه آلية المسؤولية الملقاة على عاتق مالك السفينة أقر المجتمع الدولي آلية مكملة لها تمثلت في آلية الصناديق الدولية للتعويض.....344**
- المطلب الأول: الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لا تتدخل إلا في ضوء الإطار القانوني المحدد من طرف الاتفاقيات المحدثه لها.....346

- الفرع الأول: ثمة جملة من الشروط الواجب توافرها بداءة قبل تدخل الصناديق الدولية للتعويض لتأدية وظيفتها.....346
- أولاً- الشروط الواجب توافرها لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....347
- أ- الاختلاف المتعلق بالسفن المندرجة ضمن نطاق سريان قواعد الاتفاقية.....347
- ب- الاختلاف المتعلق بالمحروقات المندرجة ضمن نطاق سريان قواعد الاتفاقية.....348
- ج- الدعوة إلى توسيع النطاق الجغرافي لأضرار التلوث القابلة للتعويض طبقاً للاتفاقية إلى البحر العالي باءت بالفشل.....350
- ثانياً- الشروط اللازمة لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.....351
- الفرع الثاني: الدور المنوط بالصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....351
- أولاً- مجال تدخل الصناديق الدولية للتعويض مرتبط بتحقيق غاية مسطرة لا يجوز الخروج عنها.....352
- أ- الوظيفة التي يؤديها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....352
- 1- تكفل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 بتعويض المتضررين من تبعات حادث التلوث.....352
- 1/1- عندما لا تثور مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث في ظل الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.....353
- 2/1- عندما يعجز مالك السفينة مادياً على الوفاء بالتزاماته طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.....354
- 3/1- عندما تتجاوز الأضرار الحاصلة حدود مسؤولية مالك السفينة مصدر التلوث.....355
- 2- التكفل بجزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث طبقاً للاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969.....358
- 1/2- كيفية تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث.....358
- 2/2- أمثلة عملية عن تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث.....359
- 3/2- شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث.....360
- ب- الوظيفة التي يؤديها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.....360
- ج- الوظيفة التي يؤديها الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....361
- ثانياً- الحدود القصوى لمبالغ التعويض المعتمدة في إطار الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....361
- أ- الحد الأقصى لمبلغ التعويض المقرر في ضوء الاتفاقية المحدثه للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....361

- ب- الحد الأقصى لمبلغ التعويض المقرر في ضوء البروتوكول المحدث للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.....364
- ج- الحد الأقصى لمبلغ التعويض المقرر في ضوء البروتوكول المحدث للصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....365
- الفرع الثالث: حالات إعفاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات من أداء الوظيفة المسندة إليها.....366
- أولاً- حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 من تنفيذ الالتزامات الواقعة على عاتقه.....366
- أ- حالات إعفاء صندوق سنة 1971 من الالتزام بتعويض المتضررين من التلوث.....366
- ب- حالات إعفاء صندوق سنة 1971 من التدخل لتحمل جزء من العبء المالي الواقع على عاتق مالك السفينة مصدر التلوث.....366
- 1- حالة صدور خطأ عمدي من مالك السفينة كان السبب في وقوع ضرر التلوث.....366
- 2- حالة خرق السفينة مصدر التلوث للمتطلبات الواردة في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن.....367
- ثانياً- حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 من أداء الوظيفة المسندة إليهما.....368
- المطلب الثاني: أداء التعويضات بواسطة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات...368
- الفرع الأول: الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات ككيانات دولية مؤسساتية للتعاون لتحقيق مصلحة دولية عامة.....369
- الفرع الثاني: النظام الإداري للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....370
- أولاً- التركيبة الإدارية للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....370
- أ- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....370
- 1- جمعية الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....370
- 2- اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....371
- 3- الأمانة العامة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....371
- ب- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....372
- ثانياً- مصدر تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....372
- أ- الأشخاص المشتركون في تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....372
- 1- يلتزم بالاشتراك في تمويل الصناديق الدولية للتعويض كل شخص يستورد كمية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من المحروقات في الدول المتعاقدة.....373

- 2- الالتزام بالاشتراك في تمويل الصناديق الدولية للتعويض يقع فقط على عاتق الأشخاص المستورة للنفط الخام و زيت الوقود الثقيل.....373.
- 3- الضمانات المقررة لتمكن الصناديق الدولية للتعويض من تحصيل الاشتراكات من الأشخاص المعنية بدفعها.....374.
- ب- أنواع الاشتراكات الواجبة الدفع للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....375.
- 1- الاشتراكات الواجبة الدفع للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.....376.
- 1/1- الاشتراكات الأولية.....376.
- 2/1- الاشتراكات السنوية.....376.
- 2- الاشتراكات الواجبة الدفع للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....376.
- الفرع الثالث: طرق التسوية المتاحة أمام المتضررين من تبعات حادث التلوث لاستيفاء تعويضاتهم من الصناديق الدولية للتعويض.....378.
- أولاً- التسوية الودية لطلبات التعويض عن أضرار التلوث.....378.
- أ- في حادث السفينة الصهرجية البنمية « BRADY MARIA » سنة 1986.....380.
- ب- في حادث السفينة السويدية « THUNTANK 5 » سنة 1986.....380.
- ج- في حادث السفينة الصهرجية اليونانية « NISSOS AMORGOS » سنة 1997.....380.
- د- في حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999.....380.
- هـ- في حادث السفينة الصهرجية « KWANG MIN N°7 » التابعة للجمهورية الكورية سنة 2005.....381.
- ثانياً- التسوية القضائية لطلبات التعويض عن أضرار التلوث.....381.
- أ- المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض عن أضرار التلوث.....382.
- ب- مواعيد سقوط الحق في رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث.....384.
- ثالثاً- حق الصناديق الدولية للتعويض في متابعة الأطراف المتسببة في وقوع ضرر التلوث قضائياً لاسترداد حقوقها منهم.....384.
- أ- في حادث السفينة الصهرجية الملغاشية « TANIO » سنة 1980.....384.
- ب- في حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » سنة 1999.....385.
- ج- في حادث السفينة الصهرجية « Prestige » سنة 2002.....385.
- المطلب الثالث: صندوق التعويض المحدث بموجب القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990.....386.
- الفرع الأول: حالات تدخل الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....386.



|                                                                                                      |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| الفرع الثاني: مصدر تمويل الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....                    | 386 |
| الفرع الثالث: إجراءات الحصول على التعويض من الصندوق الأمريكي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات..... | 387 |
| خاتمة.....                                                                                           | 389 |
| ملحق.....                                                                                            | 394 |
| قائمة المراجع.....                                                                                   | 398 |
| فهرس الموضوعات.....                                                                                  | 431 |

## ملخص الأطروحة باللغة العربية:

تعد مشكلة التلوث الناجم عن النقل البحري للمحروقات، أبرز المشاكل التي شغلت المجتمع الدولي في العقود الزمنية الأخيرة، حيث أنه في سنة 1948، تم إنشاء المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات (تحوّلت إلى المنظمة البحرية الدولية سنة 1982)، بهدف تشجيع و تيسير سبل إقرار المعايير الدولية المتعلقة بالحد من تلوث البيئة البحرية من جراء السفن. و في سنة 1954، أبرمت أول اتفاقية دولية في هذا المجال.

وفي الحقيقة، لقد كان لكل كارثة بحرية نصيب من المساهمة في تطوير القانون الدولي في مجال التلوث بالمحروقات، إذ تمخضت كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Torrey-Canyon » في شهر مارس سنة 1967، عن إقرار اتفاقيتين دوليتين سنة 1969: الأولى تخص القانون العام، تركز حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات. أما الثانية فتخص القانون الخاص، جاءت لتنظيم المسؤولية المدنية لملاك السفن عن أضرار التلوث بالمحروقات، ثم تمت بموجب الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، المبرمة بتاريخ 18 ديسمبر سنة 1971. من جهته أدّى حادث « Amoco-Cadiz »، إلى مراجعة الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و دخول الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن حيز التنفيذ، علاوة عن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992. كما كان حادث « Exxon-Valdez »، الدافع الرئيسي في إقرار الولايات المتحدة الأمريكية للقاعدة المتضمنة إلزامية تشييد ناقلات النفط مزدوجة الهيكل، ناهيك عن إقرار المجتمع الدولي للاتفاقية المتعلقة بالاستعداد، التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990، في الوقت الذي ساهم كل من حادث « Erika » و حادث « Prestige » في إحداث الصندوق التكميلي لسنة 2003.

## Résumé de la thèse en langue française :

Au cours des dernières décennies, la pollution due au transport maritime des hydrocarbures est devenue un problème majeur, préoccupant de plus en plus la communauté internationale. En 1948, L'OMCI (devenue l'OMI en 1982) a été créée, entre autres, pour encourager et faciliter l'adoption de normes internationales concernant la pollution de l'environnement marin par les navires. C'est en 1954 que la première Convention internationale dans ce domaine a été adoptée.

En réalité chaque catastrophe maritime a contribué au développement du droit international relatif à la pollution par les hydrocarbures. L'accident du pétrolier libérien « Torrey-Canyon » en mars 1967, allait amener à établir deux Conventions internationales en 1969 : l'une de droit public consacre le droit de l'Etat côtier d'intervenir en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, l'autre de droit privé retient la responsabilité civile des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Convention du 18 décembre 1971 portant création du FIPOL de 1971 complète le dispositif. Celui de l' « Amoco-Cadiz », à la révision de la Conventions CLC de 1969, à l'entrée en vigueur de la Convention MARPOL, ainsi qu'à la création du FIPOL de 1992. La pollution de l' « Exxon-Valdez » allait mettre en avant l'obligation des pétroliers double-coque aux Etats-Unis et à la conclusion de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990. Les accidents de l' « Erika » et du « Prestige » à l'instauration du Fonds complémentaire de 2003.