الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة مولود معمري -تيزي وزو-

كلية الحقوق و العلوم السياسية

المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969

مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الخاص

فرع: "قانون النشاطات البحرية و الساحلية"

من إعداد الطالب:

تيغلت فرحات كمال

تحت إشراف الأستاذ:

د- تاجر محمد

لجنة المناقشة:

د- بوتشنت عبد النور، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو....رئيسا،

د- تاجر محمد، أستاذ؛ كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفا و مقررا،

د- يسعد حورية، أستاذة محاضرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنة.

تاريخ المناقشة: 2016/06/28

إهداء

أهدي ثمرة هذا الجهد:

إلى أمي و أبي حفظهما الله لي و رعاهما و أطال في عمرهما.

إلى أخي و أخواتي.

إلى جميع أفراد عائلتي الكريمة.

إلى أحبائي و كل أصدقائي.

تيغلت فرحات كمال

شكر و تقدير

لا يسعني في هذا المقام إلا أن أتقدم بخالص عبارات الشكر و التقدير لأستاذنا الفاضل الدكتور "تاجر محمد"، على قبوله بكل صدر رحب الإشراف على هذه المذكرة، و لأنه لم يبخل عليا بشيء من نصائحه النيرة التي ساعدتني على إنجاز هذا البحث العلمي المتواضع، فجزاه الله عني خير جزاء و أطال الله في عمره.

كما أتقدم بخالص عبارات الشكر و عظيم الإمتنان لجميع أساتذة الماجستير، فرع "قانون النشاطات البحرية و الساحلية" دفعة 2013-2014، على جميع ما قدموه لي و لزملائي الطلبة من نصائح مفيدة و إرشادات قيمة طوال السنة النظرية، فأطال الله في عمرهم و أدام لنا عملهم و جزآهم عنا أعظم الجزاء.

لا يفوتني أيضا في هذه المناسبة السعيدة أن أبدي شكري العميق للأساتذة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة، على قبولهم مناقشة هذا البحث و إثراءه.

تيغلت فرحات كمال

قائمة المختصرات:

أولا- باللغة العربية:

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

ص: صفحة.

ص ص: من صفحة إلى صفحة.

ثانيا- باللغات الأجنبية:

BP: British Petroleum.

CLC: Civil Liability Convention.

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

DTS: Droit de tirage spécial.

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

IGPI: International Group of Protecting and Indemnity Clubs.

IMO: International Maritime Organization.

IPIECA: International Petroleum Industry Environmental Conservation Association.

ISM: International Safety Management Code.

ITIA: International Tanker Indemnity Association.

ITOPF: International Tanker Owners Pollution Federation Limited.

N°= : Numéro.

OCDE: Organisation de Coopération et de Développement Economique.

OCIMF: Oil Companies International Maritime Forum.

OMCI: Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale.

OMI: Organisation Maritime Internationale.

OPA: Oil Pollution Act.

Op-cit.,: Ouvrage précédemment cité.

P: Page.

PP: de Page à Page.

P&I: Protecting and Indemnity Clubs.

RINA: Registro Italiano Navale.

S: Suivantes.

SFDI: Société Française pour le Droit International.

STOPIA: Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.

TOPIA: Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.

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

Vol.: Volume.

« …CONSCIENTS des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

CONVAINCUS de 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 de navires,

DESIREUX d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable… ».

Paragraphe (01, 02, 03), de la préambule de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969.

مقدمة:

يشكل موضوع حماية البيئة الطبيعية بعناصرها المختلفة، أولى إنشغالات المجتمع الدولي في الوقت الراهن الذي أصبحت فيه مشكلة تلوث البيئة على رأس المشكلات البارزة التي تواجه كافة دول العالم، ذلك بعدما أدركت الشعوب درجة المخاطر المحدقة بالبيئة، خاصة الأضرار التي تمس بسلامة البحار و المحيطات، بما لها من تداعيات سلبية على الحياة البحرية و على صحة الإنسان و مستقبله فوق كوكب الأرض.

تغطي البحار و المحيطات حوالي 71% من المساحة الإجمالية لكوكب الأرض، حيث تلعب وظيفة هامة في الحفاظ على توازنه البيولوجي و الإيكولوجي، فضلا عن تزويد الإنسان بالكم الهائل من الخيرات من موارد حية و غير حية التي تلبي إحتياجاته الإستهلاكية في حياته اليومية. و عليه فإن إلحاق الضرر بالبيئة البحرية عن طريق تلويثها يعد إخلالا بالنظام البيولوجي و الطبيعي للأرض، و يهدد البشرية فيها بالفناء[1].

بالرغم من قدم ظاهرة تلوث البحار و المحيطات، حيث كانت و لا تزال المستودع العام للنفايات و السموم التي خلفتها الحضارة الإنسانية، إستطاعت مياه البحر إحتواء مختلف هذه الآثار السلبية، و ظلت و لفترة طويلة من الزمن محتفظة بنقائها الطبيعي و توازنها البيئي بحكم إتساعها و قدرتها على إضعاف مختلف الملوثات التي تستقبلها. غير أن تطور نشاط الإنسان سواء في البر أو في البحر بدخوله عصر الصناعة، مع إستعماله لوسائل تكنولوجية جد متطورة لتوسيع و تكثيف الأنشطة الإقتصادية المرتبطة بالبحر[2]، علاوة عن إستنزافه المستمر للموارد البحرية، كل ذلك ترتبت عنه مجموعة من الآثار الوخيمة جعلت الإنسان يصطدم بمشكلة فعلية تمثلت في **"مشكلة التلوث البحري"**[3].

في واقع الأمر تعددت مصادر التلوث البحري بتعدد الأنشطة الإنسانية فوق كوكب الأرض، حيث يمكن أن يترتب التلوث بفعل الملاحة و التجارة البحرية، أو بفعل النقل البحري للمحروقات و المواد الضارة الأخرى مثل المواد الكيميائية، زيادة عن تلويث البيئة البحرية من جراء الرمي المباشر للمخلفات الصناعية و المنزلية في البحار بدون معالجة، أيضا من خلال التلوث الإشعاعي بفعل النشاطات النووية المقامة بالبحر أو عقب التفجيرات الذرية الممارسة في قاع البحار، ناهيك عن التلوث الذي يسببه الإستغلال السياحي المفرط و التلوث الناجم عن

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 1.

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

3- عرفت المادة 1/ فقرة 4 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تلوث البيئة البحرية على أنه: **"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 غيرها من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار، و الحط من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال، و الإقلال من الترويح"**.

سرقة الرمال و تعرية الشواطئ[1]. و من الملاحظ أنه حظيت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالمحروقات من إهتمام الدول و المنظمات الدولية و الهيئات العلمية، ما لم تحظ به مشكلة أخرى من مشكلات التلوث، إذ يرجع السبب في ذلك إلى أن البحر لم يعد ينظر إليه كطريق للنقل و المواصلات فحسب، بل أيضا كخزان هائل للثروات الطبيعية، كما أن المحروقات تعد من أهم مصادر التلوث البحري، حيث أن ملايين الأطنان من هذه الطاقة تتسرب سنويا إلى البحار و المحيطات من ناقلات النفط و غيرها من السفن من جراء تعرضها للحوادث البحرية مثل التصادم (L'abordage) و الجنوح (L'échouement)، علاوة عن الإلقاء العمدي لمياه الإتزان الملوثة في البحر و إلى عمليات غسيل خزانات هذه الناقلات و إلقاء مخلفاتها في البحر، هذا إلى جانب ما يتسرب من عمليات التنقيب عن النفط و أنابيب البترول و مصافي التكرير و بعض الأنشطة الأخرى[2].

تندرج مشكلة التلوث البحري بالمحروقات في خانة المشاكل المعقدة، ذلك لأنه من الصعب على دول العالم الإستغناء على المحروقات باعتبارها شريان الحياة بالنسبة للكثير من القطاعات، في الوقت ذاته تسعى هذه الدول جاهدة إلى تمتعها ببيئة بحرية مصونة لكونها مورد هام لدخلها القومي. فمن أجل تحقيق التوازن بين هاتين الوضعيتين المتناقضتين، كان على المشرع الدولي سن قواعد تهدف إلى الوقاية من التلوث قبل وقوعه، ثم في أخرى لتنظيم المسؤولية و التعويض عن الأضرار التي يسببها في حالة وقوعه.

قبل حلول عام 1969، لم يكن ثمة تنظيم قانوني لمشاكل المسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري الدولي للمحروقات بشكل سائب (صبًّا)، حيث تخضع هذه المسؤولية آنذاك للقوانين الوطنية، مما يستتبع التنازع فيما بينها و عدم إستقرار المراكز القانونية[3]. و لقد كان وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Torrey Canyon » قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية في 18 مارس عام 1967، بمثابة الناقوس الذي نبه المجتمع الدولي بشدة إلى أبعاد مشكلة التلوث البحري بالمحروقات، إذ أنه عندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 121.000 طن من النفط الخام بشكل سائب، تعرضت لحادث جنوح قبالة السواحل البريطانية، تسبب في تسرب كامل حمولتها في مياه البحر، مما أدى إلى إلحاق أضرار تلوث على درجة كبيرة من الجسامة لكل من السواحل الإنجليزية و الفرنسية. و بعد فشل محاولات الإنقاذ، قام سلاح الطيران البريطاني بقصف السفينة لغاية إحراق باقي بضاعة المحروقات العالقة في الحطام[4].

1- جمال واعلي، مشكلة التلوث البحري و الآليات القانونية الكفيلة لمحاربته (دراسة في القانون الجزائري)، مجلة الحجة، العدد الأول، تلمسان، جويلية 2007، ص 110-129.

2- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 128.

3- أنظر: محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 6 و ما يليها.

4- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008, p. 188.

فعلى إثر التبعات الوخيمة المترتبة عن هذه الكارثة، إنعقد تحت رعاية المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات (OMCI)[1] مؤتمر دولي في العاصمة البلجيكية بروكسل إمتدت أشغاله من 10 إلى 29 نوفمبر عام 1969، حيث أنه في اليوم الأخير أثمرت أشغال المؤتمر عن إبرام إتفاقيتين دوليتين: الأولى هي الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات[2]، إذ تخول هذه الأخيرة كل دولة ساحلية الحق في التدخل ضد السفن في الحالات الطارئة باتخاذ التدابير الضرورية لحماية مصالحها المهددة بالتلوث. أما الثانية فهي الإتفاقية موضوع دراستنا، المتمثلة في الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات[3]، التي أبرمت بهدف كفالة تعويض عادل و منصف للمتضررين من تبعات التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من ناقلات النفط[4].

صحيح أن إتفاقية بروكسل لعام 1969[5]، قد شكلت قفزة نوعية في مجال كفالة تعويض عادل للمتضررين من حوادث التلوث البحري بالمحروقات، إلا أنها لم تستطع أن تضمن لهم تعويضا كاملا عما يتكبدونه من أضرار، مما دفع المشرع الدولي بعد مرور سنتين فقط من إبرام هذه الإتفاقية، إلى إبرام إتفاقية أخرى مكملة لها، حيث نخص هنا بالذكر الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات المعتمدة في بروكسل بتاريخ 18 ديسمبر 1971[6]، هدفها، من جهة، ضمان تعويض لضحايا التلوث في الحدود التي تكون فيها الحماية المتولدة عن إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 غير كافية، و من جهة أخرى مساعدة مالك السفينة المنبعث منها التلوث بتعويضه عن جزء من العبء المالي الذي يقع على عاتقه إتجاه الضحايا.

ظلت القواعد الدولية المنظمة للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لفترة زمنية معتبرة خاضعة لإتفاقية بروكسل لعام 1969 و إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، غير أنه سرعان ما ستكشف حوادث التلوث التي وقعت في السنوات

1- يعود تاريخ إنشاء هذه المنظمة إلى 6 مارس 1948، و هي منظمة دولية متخصصة في مجال الملاحة البحرية تابعة للأمم المتحدة، و يقع مقرها في لندن، كما تحولت تسميتها إنطلاقا من 22 ماي 1982 إلى المنظمة البحرية الدولية (OMI).

2- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 6 ماي 1975، و إنضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246، المؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، ج.ر.ج.ج عدد 45 الصادرة في 14 أوت 2011.

3- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 19 جوان 1975، و قد صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 72-17، المؤرخ في 7 جوان سنة 1972، ج.ر.ج.ج عدد 53 الصادرة في سنة 1972. (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

4- Francis RIGALDIES, Le Canada et la pollution de la mer par les navires, McGill Law Journal, Vol. 23, 1977, pp. 340-346.

5- نلفت العناية إلى أنه نقصد في هذه المذكرة سواء باتفاقية بروكسل لعام 1969، أو إتفاقية 1969، أو إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969: **"الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات المعتمدة في العاصمة البلجيكية بروكسل في 29 نوفمبر عام 1969"**.

6- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 16 أكتوبر 1978، و صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 74-55، المؤرخ في 13 ماي سنة 1974، ج.ر.ج.ج عدد 45 الصادرة في 4 جوان 1974. (لم ينشر مضمون الإتفاقية). و للإشارة فإن هذه الإتفاقية لم تعد حيز التنفيذ بعد تاريخ 24 ماي سنة 2002.

التالية لتاريخ إبرام هاتين الإتفاقيتين[1]، عن الفراغات و نقاط القصور التي كانت تشوب بعض أحكامهما، مما ولد ضرورة خضوعهما للمراجعة[2].

ذلك ما حدث بالفعل بإقرار بروتوكولي لندن في 26 ماي سنة 1984، اللذان كرسا أحكاما جديدة وسعت من نطاق تطبيق الإتفاقيتين سالفتي الذكر بالمقارنة بنطاقهما قبل التعديل، غير أنهما كانا يتطلبان شروطا معقدة لغاية دخولهما حيز التنفيذ، الأمر الذي حال دون نفاذهما دوليا لعدم تصديق مجموعة من الدول عليهما[3].

عندما تبين بصورة متضحة أن بروتوكولي سنة 1984 لن يدخلا حيز التنفيذ في المستقبل القريب، و بعد طول إنتظار، أثمر المؤتمر الدولي المنعقد في لندن تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية في 27 نوفمبر سنة 1992، عن إعتماد بروتوكولين جديدين يعيدان النص على الأحكام الجوهرية لبروتوكولي سنة 1984، و لكن بشروط أقل قسوة لغاية تسهيل دخولهما حيز التنفيذ. و لقد أطلقت على البروتوكول المعدل لإتفاقية بروكسل لعام 1969[4]، بما في ذلك نموذج شهادة تأمين المسؤولية، تسمية الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992[5]. أما بروتوكول تعديل إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971[6]، فأصبح يسمى بالإتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992[7]. و عليه فقد أسفرت هذه المراجعة عن وجود إتفاقيتين على المستوى الدولي تنظمان موضوع المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث

1- من أبرز تلك الحوادث نذكر حادث ناقلة النفط الليبيرية « Amoco Cadiz »، الذي تعود وقائعه إلى تاريخ 16 مارس سنة 1978، حينما تعرضت هذه السفينة لحادث جنوح تسبب في تسرب ما يزيد عن 230.000 طن من المحروقات من صهاريجها، مما أدى إلى تلوث 360 كلم من سواحل ناحية « la Bretagne » الفرنسية، و هلاك آلاف الأسماك و الطيور البحرية، و التسبب في إحداث كارثة بيئية و إقتصادية ألمت بالمنطقة المتضررة. و للإشارة فإنه عقب إنتهاء المسار القضائي لهذه القضية و الذي دام 14 سنة بأكملها (1978-1992)، تبين أن تكاليف إصلاح أضرار التلوث الناجمة عن هذه الكارثة تتجاوز بشكل شاسع الحدود المالية القصوى للتعويض المعتمدة في كل من إتفاقية بروكسل لعام 1969 و إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، لمزيد من المعلومات، راجع:
Arnaud DE RAULIN, L'épopée judiciaire de l'Amoco Cadiz, Journal du Droit International, N°= 1, 1993, pp. 41-96.

2- 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, 2ème édition, A. Pédone, Paris, 1993, p. 271.

3- حيث لم تصادق على بروتوكولي لندن لسنة 1984 كبرى الدول المستوردة للمحروقات في العالم، و على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، التي لم تقتنع خاصة بالحدود المالية القصوى لتعويض ضحايا التلوث المكرسة سواء في إطار إتفاقيتي بروكسل لعامي 1969 و 1971، أو في ضوء البروتوكولين، أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 356.

4- حيث صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-123، المؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، ج.ر.ج.ج عدد 25 الصادرة في 26 أفريل 1998.
- و لغاية الإختصار سنوظف في المذكرة عبارة "بروتوكول سنة 1992" للتعبير عن بروتوكول تعديل إتفاقية 1969.

5- أنظر: نص المادة 11/ فقرة 2 من بروتوكول سنة 1992.

6- حيث صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، ج.ر.ج.ج عدد 25 الصادرة في 26 أفريل 1998.

7- دخلت كلتا الإتفاقيتين حيز التنفيذ في 30 ماي سنة 1996.

بالمحروقات: الأولى هي الإتفاقية الأصلية المتمثلة في إتفاقية عام 1969، و التي إستمرت في النفاذ بالنسبة للدول الأطراف فيها غير المصادقة على بروتوكول سنة 1992 المعدل لها. أما الثانية فهي إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992، التي تسري أحكامها على الدول المنسحبة من إتفاقية عام 1969 و المصادقة على البروتوكول المعدل لهذه الأخيرة[1].

فضلا عن ذلك أصبح يوجد صندوق دولي ثاني للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات مستقل عن صندوق عام 1971، يتمثل في صندوق سنة 1992، الذي يتكفل بصفة أساسية بتعويض المتضررين من التلوث في حالة عدم إستيفائهم تعويضا كاملا عند تطبيق إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992. كما نشير إلى أنه في 16 ماي سنة 2003، و نتيجة للأضرار الكارثية المترتبة عن حوادث التلوث الحاصلة خاصة في أواخر التسعينات و بداية الألفية الجديدة[2]، و تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، تم إعتماد بروتوكول آخر لتعديل إتفاقية إنشاء صندوق سنة 1992، مهد الطريق لميلاد صندوق ثالث في هذا المجال، حيث نخص هنا بالذكر الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الذي دخل حيز التنفيذ في 3 مارس سنة 2005[3].

على الرغم من أهمية هذه النصوص الإتفاقية في بناء نظام دولي موحد يحكم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، إلا أن الولايات المتحدة الأمريكية عزفت منذ البداية عن التصديق عليها، إذ سلكت طريقا خاصا بها في هذا الميدان، دفعها إليه وقوع كارثة السفينة « Exxon-Valdez » بتاريخ 23 مارس سنة 1989 في ألاسكا، حيث نتج عن الآثار المدمرة لهذه الكارثة سن المشرع الأمريكي لتشريع شديد الصرامة تمثل في قانون التلوث بالمحروقات « Oil Pollution Act » لسنة 1990[4].

من المبادئ الثابتة في الأنظمة القانونية الوطنية لمختلف دول العالم، أن كل حق يقابله واجب، و على صاحب الحق أن يراعي الواجب الملازم لحقه و يفي بمتطلباته، و إلا تحمل تبعة المسؤولية و الجزاء. و إذا كان القانون قد إعترف للأشخاص بحقوق معينة، فإنه بالمقابل

1- Philippe VINCENT, Droit de la mer, op-cit., p. 190.

2- من بين أكبر حوادث التلوث جسامة في التاريخ الحديث نذكر كارثة « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، حيث تعرضت هذه السفينة ذات الجنسية المالطية لحادث تحطم على مستوى خليج "Gascogne" الواقع على بعد حوالي 60 ميلا بحريا من سواحل ناحية « la Bretagne » الفرنسية، مما أدى إلى تسرب حوالي 19800 طن من المحروقات منها مباشرة إلى مياه البحر و إحداث تلوث واسع النطاق إمتد على طول 400 كلم 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 تضرر عدة مراكب للصيد و سفن النزهة الموجودة في الموانئ القريبة، علاوة عن الأضرار البيئية الخطيرة التي حلت على المنطقة محيط الكارثة و الأضرار الإقتصادية الهائلة المتكبدة من طرف القطاع السياحي، لمزيد من المعلومات، راجع:

FIPOL: rapport annuel de 2000, pp. 101-113.

- الموقع الإلكتروني للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

www.fipol.org

3- Arnaud MONTAS, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, p. 241.

4- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12ème édition, Dalloz, Paris, 1997, pp. 157-158.

قيد ممارستها بعدم الإضرار بالغير، حيث أنه إذا ترتب ضرر للغير من جراء ممارسة هذه الحقوق يلتزم محدث ذلك الضرر بتعويض المتضرر.

تعرف المسؤولية المدنية على أنها: **"نظام بمقتضاه يلتزم كل من إقترف خطأ أو صدر عنه عملا ضارا بتعويض من أضره في نفسه أو في ماله"**. و بالتالي فإن العمل الضار يخلق الرابطة القانونية بين المسئول و المتضرر، و هو الذي يفرض الإلتزام بإصلاح ما يتكبده الغير من ضرر[1].

بما أن المشرع الدولي قد وجد في **"نظام المسؤولية المدنية"** السبيل الأمثل و الآلية الملائمة لغاية متابعة المسئول عن أضرار التلوث و كفالة تعويض عادل للمتضررين، حيث تجلى ذلك عند صياغته لنصوص إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، مما يدفعنا للتساؤل: **هل تخضع هذه المسؤولية لنفس الأحكام التي تخضع لها المسؤولية المدنية في ضوء القواعد العامة؟ و هل نجح المشرع الدولي من خلال هذه الإتفاقية و التعديلات التي أعقبتها في ضمان حصول المتضررين من تبعات حوادث التلوث على تعويض ملائم لعلاج جميع الأضرار التي يتكبدونها؟**

تقتضي الإجابة على الإشكالية المطروحة دراسة أحكام المسؤولية المدنية في ضوء هذه الإتفاقية و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها (الفصل الأول)، ثم التطرق لأنظمة الضمان المعتمدة للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات (الفصل الثاني).

1- أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، معهد الإدارة العامة للطباعة و النشر، الرياض، 2010، ص 192.

الفصل الأول

أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

أوردنا فيما سلف أنه في السنوات السابقة لعام 1969، لم يكن ثمة تنظيم قانوني خاص لمشكلة المسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار الناجمة عن النقل البحري الدولي للمحروقات بشكل سائب، حيث كانت هذه المسؤولية آنذاك تخضع للقوانين الوطنية و القواعد التي تحكم مسؤولية مالك السفينة على وجه العموم.

لكن وقوع حادث ناقلة النفط « Torrey Canyon » في 18 مارس عام 1967، كشف بصورة جلية عن عدم توافق القواعد العامة للمسؤولية المدنية و القواعد العامة للقانون البحري مع إمكانية حصول المتضررين من التلوث 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، كما ثبت أيضا عدم الأخذ في عين الإعتبار بالأضرار البيئية سواء بوصفها مصدر للأضرار غير المباشرة للإنسان أو باعتبارها ضررا خاصا قائما بذاته.

زيادة عن ذلك أفصحت التبعات الخطيرة المترتبة عن هذه الكارثة، عن أنه في غياب صك دولي يحكم المسألة، أصبح مفروضا على المتضررين من التلوث الخضوع للقوانين الوطنية لمطالبة المسئول بأداء التعويض، و التي في الغالب ما تكون قواعدها غير موحدة فضلا عن الإجراءات المعقدة التي يواجهها الضحايا سعيا وراء حصولهم على التعويض.

تأسيسا على هذه الإعتبارات أبرم المجتمع الدولي إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، ليغطي من خلال أحكامها الفراغ القانوني الموجود على المستوى الدولي المتعلق بنظام المسؤولية، كذلك ليتجاوز بمقتضاها الإختلافات الموجودة بين القوانين الوطنية فيما يتعلق بمشكلة المسؤولية، الأمر الذي يستدعي بالضرورة دراسة أركان قيام هذه المسؤولية (المبحث الأول)، ثم تسليط الضوء على النظام القانوني الذي يحكمها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

أركان قيام المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

طبقا للقواعد العامة، ينبغي لقيام المسؤولية المدنية توافر أركان ثلاثة هي 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 كليا عند قيامها عنصر الخطأ، فلا يظهر إلا أثناء تقدير التعويض الذي يقع على عاتق الشخص المسئول عن التلوث. و منه يشترط في ضوء أحكام إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 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

وقوع حادث التلوث البحري بالمحروقات

يعتبر حادث التلوث الركن المحوري الذي لا تقوم عند غيابه المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها. و للقول بأن حادثا بحريا في مفهوم التلوث بالمحروقات قد وقع، يجب في بداية الأمر أن يصدر التلوث من سفينة معينة المعالم (الفرع الأول)، ذلك لأن للسفينة في مجال التلوث البحري مفهوم خاص يختلف عن مفهومها في 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

صدور التلوث من سفينة

من الخصائص المميزة للمسؤولية المدنية المنعقدة في ميدان التلوث البحري بالمحروقات، ضرورة أن يصدر التلوث من سفينة، بحيث يخرج من نطاق تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 و على غرار بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، التلوث الذي يتسبب فيه أي مصدر آخر خلاف السفينة[1]، مما يستدعي معه التطرق لأنواع السفن الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 (أولا)، ثم لتلك الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام بروتوكول سنة 1992 المعدل لها (ثانيا)، مع التعرض لموقف إتفاقية بروكسل و البروتوكول المعدل لها حول التلوث الصادر عن الحطام البحري (ثالثا).

أولا- أنواع السفن الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969:

ورد تعريف السفينة في نصوص إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 على أنها: **"أي عمارة أو أداة بحرية، أيا ما كانت، تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة"**[2]. من القراءة الأولى لنص التعريف، نقول أن هذه الإتفاقية ربما تكون بهذه البداية من أكثر الإتفاقيات الدولية التي تبنت تعريفا واسعا للسفينة، فهذا الأخير يشمل كافة العمارات و الأدوات البحرية، التي يمكن أن تدخل في التعريف العام للسفينة كما ورد في القوانين الوطنية[3]. لكن نتساءل هل بالفعل كافة أنواع العمارات و الأدوات البحرية يشملها نطاق تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، أم هناك معيار معين ركزت عليه هذه الأخيرة لخضوع السفينة لأحكامها؟[4]

مما يستشف عند قراءة أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، أن هذه الأخيرة لم تخصص تعريفا للأداة البحرية، و من ثم يتعين الرجوع في شأنه إلى القوانين الوطنية[5]. و عند مطالعة أحكام القانون البحري الجزائري[6]، نجد المادة 13 منه قد عرفت 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"**. لكن المشرع الجزائري بهذا التعريف لم يحدد لنا بصريح العبارة ماذا يقصد بالآليات العائمة. و تطبيقا لذلك، يمكن القول مثلا أنه تندرج ضمن طائفة **"أي أداة بحرية من أي نوع كانت"** الواردة في تعريف الإتفاقية للسفينة،

1- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 470.

2- نص المادة 1/ فقرة 1 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 22.

4- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, Cujas, Paris, 1983, pp. 12-13.

5- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 22-23.

6- الأمر رقم 76-08، المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل و المتمم بقانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان سنة 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج عدد 47 الصادرة في 27 جوان سنة 1998.

الزحافات الهوائية (les aéroglisseurs)[1]، و هي المركبات التي تسير منزلقة على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها، في اللحظة التي تمارس فيه نشاطها فوق سطح البحر[2]، علما أنه لم يتفق فقه القانون الدولي و لا فقه القانون التجاري على وضع معيار معين لتعريف السفينة و تمييزها عن غيرها من المركبات، و ذلك بالنظر للصعوبات القانونية التي تحول دون إيجاد تعريف محدد لها. فقد كان معيار الطوفان على سطح الماء كافيا في السابق لتحديد صفة السفينة، غير أن هذا المعيار كما هو واضح لا يمكن الإعتماد عليه وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت[3]. و حسب التعريفات العامة المتبعة في التشريعات الوطنية، فإن معيار ممارسة الملاحة البحرية هو الذي يسمح بوصف المنشأة العائمة بكونها سفينة من عدمه، إذ تكتسب السفينة وصفها القانوني منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية، و إعتيادها على ذلك، كيفما كانت حمولتها و أسلوب بناءها، و أيا كانت طريقة سيرها، بالشراع أو بقوة محركة ذاتية، بخارية أو ذرية، أو كانت تسير بوسائلها الخاصة أو مقطورة، أو كان هدفها هو التجارة أو الصيد أو النزهة، أو البحث العلمي...[4]. بعبارة أخرى يشترط في المنشأة العائمة لاكتسابها وصف السفينة أن تكون مؤهلة للقيام بالملاحة البحرية و مخصصة لذلك على وجه الإعتياد[5]، الأمر الذي يؤدي إلى إستبعاد من هذا الوصف كل منشأة لا تتوافر فيها القدرة على ممارسة الملاحة البحرية و خوض غمار مخاطرها، كذلك المراكب المخصصة بصورة معتادة للملاحة الداخلية و الملاحة النهرية حتى في حالة قيامها بملاحة بحرية من فترة إلى أخرى بصفة عرضية[6].

من الملاحظ أن إتفاقية بروكسل لعام 1969، 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 الإتفاقية ركزت على معيار حمولة السفينة لتحديد نطاق السفن الخاضعة لأحكامها[7]، و عليه فإنها تستبعد من مجال تطبيقها كافة العمارات و الأدوات البحرية السابقة الذكر، إذا لم تشيد أو لم تكيف للقيام بنقل المحروقات سائبة كبضاعة[8]. فعند إشتراطها أن تنقل السفينة فعلا المحروقات سائبة كبضاعة لحظة وقوع

1- حول ظهور و تطور، علاوة عن الخلافات الفقهية و القضائية التي صاحبت تكييف هذه الآليات، أنظر:
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 16-18.
- راجع أيضا: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008-2009، ص 53-57.
2- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 23.
3- أنظر: محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر، عمان، 2008، ص 64 و ما يليها.
4- أنظر: مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، مرجع سابق، ص 31-33.
5- راجع كل من: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 47-53.
Laurent LUCCHINI, Le navire et les navires : « Le navire en droit international », in : S.F.D.I, colloque de Toulon, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 11-42.
6- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, op-cit., pp. 37 et s.
7- راجع: صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري...، مرجع سابق، ص 473.
8- FIPOL: rapport annuel de 2001, p. 86.

حادث التلوث، يتضح أن إتفاقية بروكسل لعام 1969 أدخلت في تعريف السفينة عاملا خارجيا يتمثل في الحمولة التي تنقلها، مما يعني أنها جعلت من حمولة السفينة لا من هيكلها، المعيار الذي يميزها عن باقي العمارات و الأدوات البحرية الأخرى[1].

من الوهلة الأولى يظهر لنا أن أحكام هذه الإتفاقية يقتصر تطبيقها فقط على ناقلات النفط دون غيرها[2] (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[3]، حيث أن نطاق الإتفاقية يمكن أن يمتد ليشمل السفن التي تنقل بضائع أخرى و تستطيع أن تنقل في صهاريجها المحروقات سائبة كبضاعة (السفن المختلطة)، شريطة أن تكون هذه السفن محملة فعلا بالمحروقات سائبة كبضاعة لحظة وقوع حادث التلوث[4]. و بالتالي يقتضي الأمر فهم عبارة "ناقلات النفط" بالمعنى الواسع للكلمة و ليس بمعناها الضيق.

لا تثير السفن المشيدة خصيصا لنقل المحروقات أو السفن المكيفة للقيام بمثل هذه الوظيفة أية مشكلة في مفهوم السفينة في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، إذا كانت تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة وقت وقوع حادث التلوث[5]. و نتيجة لذلك فإن الإتفاقية تستبعد من نطاق تطبيقها كل من ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في صهاريجها بضاعة من المحروقات[6]، و ناقلات النفط التي تنقل المحروقات معبئة في براميل، و الناقلات التي تنقل فقط رواسب المحروقات لحظة وقوع الحادث[7]، 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 في البحر[8]. و عليه فإن أضرار التلوث المنبعثة من جميع السفن المذكورة، أيضا عن تسرب زيت وقود تشغيل هذه الناقلات الفارغة أو تلك السفن العادية، لا تخضع المسؤولية المترتبة عنها لأحكام إتفاقية 1969[9].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 24.

2- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975، ص 337.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 24-25.

4- أنظر: أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995، ص 201.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 473.

- أنظر أيضا: سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الإتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 123-124.

6- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 266.

7- FIPOL: rapport annuel de 2008, p. 15.

8- أنظر كل من:

- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994، ص 164.

René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., p. 161.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 472.

9- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2011-2012، ص 169.

يرى بعض الفقه أن إشتراط النقل الفعلي للمحروقات لحظة وقوع الحادث، و ما يترتب عليه من عدم خضوع التلوث الناجم عن زيت وقود تشغيل الناقلات الفارغة للإتفاقية، يتناقض مع تعريف المحروقات الوارد في المادة 1/ فقرة 5 منها، و التي تأخذ في عين الإعتبار المحروقات التي تنقلها السفينة كبضاعة و تلك الموجودة في عنابرها و المخصصة لتشغيلها. بينما ذهب رأي آخر إلى عدم وجود أي تناقض بين الفقرتين متى تم قراءتهما معا: فالتلوث الناتج من زيت وقود تشغيل السفينة تغطيه الإتفاقية، بشرط أن تفهم السفينة على أنها تلك التي تحمل شحنة من المحروقات كبضاعة وقت الحادث. و يرجع السبب في هذه التسوية، إلى صعوبة التعرف لحظة الحادث على ما إذا كان التلوث قد نتج عن تسرب المحروقات المنقولة كشحنة أو تلك الموجودة في عنابر السفينة و المستعملة كوقود لتشغيلها[1].

نشير إلى أن إتفاقية بروكسل لعام 1969، تستبعد من نطاق تطبيق قواعدها السفن الحربية و السفن الأخرى المملوكة للدولة أو المستغلة بواسطتها و المخصصة لخدمة غير تجارية[2]. أما السفن الحكومية التي تستغل في أغراض تجارية فهي تخضع لأحكامها، و بالتالي لا تتمتع بأية حصانة[3]. و في الواقع يعد هذا الإستبعاد للسفن الحربية و السفن المملوكة للدولة و المخصصة لأغراض غير تجارية من نطاق تطبيق هذه الإتفاقية، السبب المباشر لنجاحها و نفاذها دوليا بمقارنتها مع الإتفاقية الدولية بشأن مسؤولية مستغلي السفن الذرية لعام 1962، التي لم تصادق عليها الولايات المتحدة الأمريكية و الإتحاد السوفييتي و بعض الدول الأخرى، لأنها أخضعت السفن الحربية و تلك المملوكة للدولة لتطبيق أحكامها[4].

صحيح أن إتفاقية 1969 قد أخذت بمعيار حمولة السفينة لغرض تطبيق أحكامها على السفن مصدر التلوث، و هي أن تكون هذه الأخيرة لحظة وقوع الحادث تنقل فعلا شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة[5]. غير أنها لم تشترط حدًّا أدنى من الحمولة إلا في التأمين الإجباري للمسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات[6]، و بالتالي تسري أحكامها على حالات التلوث الذي تحدثه تلك السفن بصرف النظر عن مقدار الحمولة المنقولة عليها[7]. و في حقيقة الأمر لقد لقي تكريس هذه الإتفاقية لمثل هذا الموقف ترحيبا فقهيا واسع النطاق، ذلك من جهة

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 25.
- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 473-474.
2- أنظر: نص المادة 11/ فقرة 1 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
3- أنظر: نص المادة 11/ فقرة 2 من نفس الإتفاقية.
- أنظر أيضا كل من: سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 164.
René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., p. 154.
4- أنظر: خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 169-170.
- راجع أيضا: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 28-30.
5- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., p. 12.
6- أنظر في ذلك كل من: كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 258-259.
FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., p. 15.
7- حتى بروتوكول سنة 1992، لم يشترط حد أدنى لحمولة السفينة إلا في التأمين الإجباري على المسؤولية، راجع:
Michel PRIEUR, Droit de l'environnement, 4ème édition, Dalloz, Paris, 2001, p. 882.

لأن جسامة الضرر لا تتوقف بالضرورة على كمية المحروقات المتسربة. و من جهة أخرى هذا النص يجعل السفن ذات الحمولة الصغيرة لا تفلت من تطبيق أحكام هذه الإتفاقية في حالة تسببها في أضرار تلوث نتيجة لتسرب المحروقات منها[1].

ثانيا- أنواع السفن الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام بروتوكول سنة 1992:

لقد كان وقوع حادث ناقلة النفط "OLYMPIC BRAVERY"[2] على مستوى السواحل الفرنسية في شهر مارس سنة 1976، السبب الأساسي الذي دفع المشرع الدولي لمعرفة أحد العيوب التي كانت تشوب إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969[3]، إذ لم يتفطن واضعي أحكام هذه الأخيرة إلى خطورة الأضرار الناجمة عن التلوث بوقود تشغيل ناقلات النفط العملاقة التي تبحر دون أن تنقل في أحواضها بضاعة من المحروقات، علما أن هذه الناقلات يمكن أن تتسبب بما تحتويه من كميات ضخمة من زيت الوقود اللازم لتشغيلها في أضرار تلوث جسيمة[4]. فمن هذه الواقعة كان من الضروري أن يأتي بروتوكول سنة 1992 المعدل لهذه الإتفاقية متضمنا تعديلا لتعريف السفينة يغطي من خلاله الفراغ القائم سابقا[5]، حيث قضت المادة 2/ فقرة 1 منه بأن 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"**. و منه يتضح جليا أن البروتوكول يتسع في نطاقه إلى ناقلات النفط التي تبحر فارغة من بضاعة المحروقات، و إلى السفن المختلطة التي تنقل فعلا وقت وقوع حادث التلوث سواء بضاعة المحروقات أو فقط مخلفات للمحروقات[6].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 27.

2- تتلخص وقائع هذا الحادث في أن ناقلة النفط الليبيرية « OLYMPIC BRAVERY »، و التي تسع حمولتها الإجمالية حوالي 280000 طن، كانت تبحر فارغة عندما توقفت جميع أجهزة الدفع و التسيير داخل السفينة، إذ بدأت بفعل الرياح في التحول عن مجراها و الاتجاه صوب إحدى السواحل الفرنسية، مما أدى إلى جنوحها على الصخور. و بعد مضي شهر كامل على ذلك، و قبل تنفيذ الإتفاق المبرم بين المجهز و شركة هولندية لضخ زيت وقود تشغيل الناقلة بيوم واحد فقط و بالتحديد في 13 مارس 1976، هبت عاصفة هوجاء أدت إلى تحطم السفينة و عنابر ماكيناتها التي كانت تحتوي على حوالي 1200 طن من المحروقات تسربت بأكملها إلى البحر، مما تسبب في تلوث مساحة كبيرة من تلك المنطقة. و قد تبين من تفاصيل وقائع الحادث وجود لا مبالاة من جانب كل من المجهز و السلطات الفرنسية خلال الفترة التي كان فيها البحر هادئا، حيث كان بالإمكان أن تتخذ الإجراءات السريعة المناسبة لمنع تسرب المحروقات من عنابر الناقلة. و هذا الموقف قد يبرر على أساس أن السلطات الفرنسية ربما تكون قد خشيت من عدم تعويض تكاليف الإجراءات المشار إليها في حالة ما إذا قامت باتخاذها، في الوقت الذي لم يشعر فيه المجهز بمسؤولية قانونية بسبب عدم تطبيق إتفاقية بروكسل لعام 1969 على التعويضات الناشئة عن هذا الحادث، بحكم أن الناقلة في هذه اللحظة كانت تبحر فارغة دون حمولة، في حين أن الإتفاقية تتطلب لتطبيق أحكامها أن تحمل السفينة فعلا المحروقات كبضاعة لحظة الحادث، نقلا عن: المرجع ذاته، ص 35-36.

3- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 270-271.

4- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 170.

5- حول أهم التعديلات التي طرأت على أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1996, pp. 12-14.

FIPOL: rapport annuel de 1999, pp. 12-18.

6- Arnaud MONTAS, Droit maritime, op-cit., p. 237.

يتبين إتساع نطاق تطبيق بروتوكول سنة 1992 إلى ناقلات النفط الفارغة، عند التدقيق في الجزء الأول من المادة المذكورة أعلاه، و على وجه التحديد العبارة القائلة بأن السفينة هي: "أي مركب بحري أو منشاة بحرية، من أي نوع كانت، تم بناؤها أو تكييفها لنقل المحروقات السائبة باعتبارها بضاعة...". فمن هذه العبارة نستشف أن قواعد البروتوكول تسري على ناقلات النفط التي تنقل لحظة وقوع الحادث شحنة من المحروقات[1]، و في ذات الوقت تغطي الناقلات الفارغة[2]، إذ أنه من جهة يشترط النص أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مشيدة أو مكيفة لنقل المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و من جهة أخرى لم يشترط لتطبيق البروتوكول، أن تحمل الناقلة بالفعل وقت الحادث شحنة من المحروقات على هذه الكيفية، كما إستقر عليه الحال في ظل إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، الأمر الذي يسمح بتطبيقه على ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها بضاعة من المحروقات[3]، حيث أنه في حادث « OLYMPIC BRAVERY » كانت هذه الاشتراطات متوفرة تماما في هذه السفينة، مما دفع المشرع الدولي إلى التركيز على الحادث المذكور لتبرير تمديد نطاق تطبيق الإتفاقية لحالات التلوث بواسطة زيت وقود التشغيل المتسرب من عنابر ماكينات ناقلات النفط الفارغة[4].

نشير إلى أن بروتوكول سنة 1992 كرس نفس موقف إتفاقية عام 1969، حيث إستبعد من نطاقه، إلى جانب محطات التنقيب عن النفط المقامة بالبحر، 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. و بالتالي في حالة وقوع حادث أدى إلى تسرب المحروقات من هذا النوع من السفن، فلا تخضع المسؤولية عن الأضرار الناجمة عنه لأحكام البروتوكول[5]. و في الحقيقة إن تبني مثل هذا الموقف وضع منتقد، خاصة بالنسبة لسفن الركاب و سفن نقل البضائع الجافة، فطالما أن هذه الإتفاقيات قد قامت أساسا إدراكا لمخاطر التلوث الناشئة عن تسرب المحروقات إلى مياه البحر، و بما أن الهدف الأسمى الذي تسعى من وراءه يتمثل في كفالة تعويض مناسب للمتضررين من مثل هذا التلوث، فمنطق الأمور يقتضي تمديد نطاق تطبيق البروتوكول أيضا إلى التلوث الناشئ عن تسرب زيت وقود تشغيل السفن العادية غير ناقلات النفط، خاصة أنه مع التطور الهائل الحاصل في ميدان صناعة

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 474.

2- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 237.

3- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., p. 14.

4- أنظر في ذلك كل من:

- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 37-38.

Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 271.

FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 12.

5- Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, mémoire master II professionnel, droit des activités transnationales, faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, université Lille 2, 2008-2009, p. 21.

السفن، أصبحت تجوب البحار سفن عملاقة تحتاج لتشغيل محركاتها لكميات ضخمة من طاقة المحروقات[1]. و لم يستدرك المشرع الدولي هذا الفراغ القانوني القائم حتى تاريخ 23 مارس سنة 2001[2]، من خلال إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بوقود عنابر السفن[3]، الغرض منها دفع تعويض مناسب للمتضررين من بقع المحروقات المتسربة من عنابر السفن العادية غير ناقلات النفط[4].

إلى جانب سريان أحكام بروتوكول سنة 1992 على ناقلات النفط الفارغة، فإنه يغطي أيضا التلوث الصادر عن السفن المختلطة، حيث يظهر ذلك واضحا فيما ورد في الجزء الثاني من المادة 2/ فقرة 1 السالفة الذكر عندما نصت على ما 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".

إن السفن المقصودة هنا ليست من قبيل السفن المصممة بصفة خاصة لنقل المحروقات سائبة كبضاعة[5]، و إنما تلك المعروفة بالسفن المختلطة (navires mixtes)، و هي السفن التي تنقل المحروقات و البضائع الأخرى معا[6]، أو تنقل تارة المحروقات و تارة تنقل بضائع أخرى[7]. 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، هذا الشرط هو ذاته الذي تتطلبه إتفاقية بروكسل لعام 1969 لتغطيتها للسفن المختلطة. غير أن الشرط الثاني يبرز الفرق الكامن بين الإتفاقية و البروتوكول، إذ أن هذا الأخير يعتبر السفن المختلطة داخلة في مفهوم السفينة 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 لأحكامه، خلال أية رحلة تعقب عملية النقل، شريطة أن يثبت وجود رواسب و مخلفات للمحروقات في أحواضها لحظة الحادث[8]. و يتعين التذكير أن الرحلة التي يقصدها البروتوكول

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 39.

2- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 244.

3- Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques…, op-cit., pp. 48-49.

- لقد دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ في 21 نوفمبر سنة 2008.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, pp. 322-323.

5- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 40.

6- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, Risques et assurances des entreprises, 3ème édition, Dalloz, Paris, 1991, p. 571.

7- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 474.

8- FIPOL: rapport annuel de 2008, op-cit., p. 15.

Marine ESVELIN, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, mémoire master II, droit et sécurité des activités maritimes et océaniques, faculté de droit et des sciences politiques, université de Nantes, 2012-2013, pp. 58 et s.

ليست بالضرورة أن تكون الرحلة التالية مباشرة لميناء تفريغ بضاعة المحروقات، و إنما 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[1]. أما فيما يخص من يقع عليه عبء إثبات وجود أو عدم وجود بقايا المحروقات في السفينة لحظة وقوع حادث التلوث، فنقول أن 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، حيث أنه في صالح مالك السفينة مصدر التلوث إثبات عدم وجود مخلفات المحروقات في سفينته، الأمر الذي سيعفيه من دفع تعويض للمتضررين، و ذات الشيء يقال بالنسبة للصندوق الدولي للتعويض، حيث لا يكون في هذه الحالة مطالبا بأداء التعويضات لضحايا التلوث. زيادة على ذلك فإن الإستحالة العملية التي يمكن أن تواجه الضحايا عند إقامتهم الدليل على مدى وجود بقايا المحروقات في السفينة وقت وقوع الحادث، جعلت أغلبية الدول المشاركة في مؤتمر لندن لسنة 1992، تلقي عبء الإثبات على عاتق مالك السفينة و الصندوق الدولي للتعويض[2].

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 في أغراض غير تجارية، أما السفن التابعة للدولة و المستغلة في أغراض تجارية، فتخضع لأحكامه و لا تتمتع بأية حصانة[3].

ثالثا- موقف إتفاقية بروكسل لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها حول التلوث الصادر عن الحطام البحري:

في الواقع نتساءل حول ما إذا تعرضت إحدى السفن الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول تعديلها لحادث بحري أفضى إلى غرقها و أصبحت حطاما بحريا، و بعد فترة من الزمن، لسبب أو لآخر، تسربت المحروقات العالقة في الحطام، فهل تخضع المسؤولية عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا التسرب لهذه الإتفاقيات أم لا؟

تستدعي الإجابة على هذا التساؤل التطرق إلى مفهوم الحطام البحري في ضوء القواعد العامة، ثم الإنتقال لدراسة مدى تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 أو البروتوكول المعدل لها في حالة تسرب المحروقات من الحطام البحري.

1- أنظر في ذلك كل من:

Marine ESVELIN, La France et le monde maritime…, op-cit., p. 60.

Jean-Mathieu LUCIANI, Assurance et pollution par les hydrocarbures, mémoire présenté dans le cadre du master II, droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, université Paul Cézanne-Aix-Marseille III, 2007-2008, pp. 48 et s.

2- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 41-42.

3- Diego NUNEZ, op-cit., p. 21.

أ- مفهوم الحطام البحري في ضوء القواعد العامة:

سبق لنا التعرض لمسألة ميلاد السفينة، حيث ذكرنا أن هذه الأخيرة تكتسب وصفها القانوني منذ الوقت الذي تصبح فيه صالحة و مؤهلة للقيام بالملاحة البحرية من الناحيتين الفنية و القانونية، بمعنى أن تكون مجهزة بما يكفي من الإمكانيات و الأدوات التي تمكنها من خوض غمار البحار و مواجهة مخاطرها، أضف إلى ذلك معيار التخصيص و الإعتياد على ممارسة الملاحة البحرية و تكرارها[1]. و تظل السفينة محتفظة بصفتها، حتى في حالة قيامها بملاحة داخلية مرة واحدة أو عدة مرات لا إتصال بينها. و على عكس ذلك لا يمكن إضفاء وصف السفينة على المراكب المخصصة لممارسة الملاحة الداخلية أو الملاحة النهرية على وجه الإعتياد، حتى إذا جابت البحر من وقت إلى آخر بصورة إستثنائية[2]. و لما كانت الصلاحية للملاحة البحرية بمثابة بداية حياة السفينة، فإنه بالمقابل تنتهي حياة هذه الأخيرة في حالة فقدانها لتلك الصلاحية، كحالة تعرضها للغرق أو صارت حطاما بحريا[3].

نصت المادة 358 من التقنين البحري الجزائري على أنه: "تعد حطاما:

أ- السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعُد حراستها أو مراقبتها جارية، و كذلك حمولتها و مئونتها،

ب- الآلات و العتاد أو آلات الرّسو و السّلاسل، وعتاد الصّيد البحري المهملة و شظايا السفن و الطائرات،

ج- الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت فيه، لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو التاريخي التي فقدها 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 حطاما، الآليات و المواد المذكورة في المادة السالفة و التي أهملت طوعا أو ألقيت في البحر، أو على الشاطئ، بما يخالف التشريع المعمول به".

1- **راجع في هذا الصدد كل من:**
- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 64-67.
- عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 10-12.
- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية و مسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة للنشر، بيروت، 1990، ص 133 و ما يليها.

2- أنظر كل من: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 31-33.
René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 43-45.

3- راجع كل من: كمال حمدي، القانون البحري، مرجع سابق، ص 33.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 9-16.
Louis BALMOND, L'épave du navire : « Le navire en droit international », in : S.F.D.I, colloque de Toulon, op-cit., pp. 69-98.

نستنتج من هذه المادة أنه بصفة عامة لكي تأخذ السفينة حكم الحطام البحري يجب توافر شرطين أساسين: يتمثل الشرط الأول في فقدانها لصلاحية الطوفان فوق المياه[1]، بمعنى أن تكون في حالة غير صالحة لممارسة الملاحة البحرية بصفة نهائية[2]، و لا يمكن إقتيادها إلى أي مرسى حتى عن طريق القطر[3]. و تجدر الإشارة إلى أن السفينة التي تكون في حالة عدم صلاحية مؤقتة للملاحة، لا تعد حطاما بحريا إذا كان بالإمكان أن تستعيد قدرتها لممارسة الملاحة البحرية بواسطة بعض الإصلاحات[4]. أما الشرط الثاني فيتجسد في ترك أو إهمال السفينة، حيث لا تتم حراستها أو مراقبتها سواء من طرف مالكها أو من طرف الطاقم العامل فيها[5]. 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 طبقا لمضمون الفقرة الثانية من النص السالف الذكر، السفن أو الأجهزة أو الآليات التي أهملت طوعا أو التي تم إلقاءها في البحر. و يذكر أنه ينتفي شرط الترك أو الإهمال إذا وجد أحد البحارة على ظهر السفينة[6].

ب- مدى تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها في حالة تسرب المحروقات من الحطام البحري:

لقد تولد عن هذه المسألة جدل فقهي، إذ إنقسم الفقه حولها إلى رأيين متباينين: رأي يعتقد بأن أحكام هذه الإتفاقيات لا يمكن تطبيقها على التلوث الصادر من الحطام البحري، بينما ذهب الرأي الآخر إلى الإقرار بإمكانية تطبيقها على مثل هذا التلوث.

فيما يخص الرأي الذي يعتقد بأن أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها لا يمكن تطبيقها على التلوث الصادر من الحطام، برر موقفه بحجة أنه من الصعب إعتبار المحروقات التي يحتويها حطام السفينة شحنة بالنظر لعدم قابلية التصرف فيها، كما أن السفينة في هذه الحالة تكون غير قادرة على نقل المحروقات كبضاعة[7]. أما عن الرأي الآخر الذي ينادي إلى إمكانية تطبيق هذه الإتفاقيات على التلوث الصادر من الحطام، فقد قدم بدوره حججا لتبرير موقفه، حيث أسس رأيه على أن هذا التسرب يدخل أساسا في الواقعة المسببة للتلوث، و التي عرفتها

1- Elisabeth TERZIC, Les alternatives à l'exclusivité du system CLC FIPOL, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 14-16.

2- راجع كل من: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 33.
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 33.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 13-16.

3- René RODIERE, Droit maritime, huitième édition, Dalloz, Paris, 1979, pp. 60-62.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 32.

5- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., p. 70.

6- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 32.
René RODIERE, op-cit., p. 61.

7- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 475.

إتفاقية بروكسل لعام 1969 في مادتها 1/ فقرة 8 بأنها: **"كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر و ينتج عنها تلوث"**. و عرفها بروتوكول سنة 1992 في نص 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 الإتجاه الفقهي أن أحكام كل من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 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[1]، خاصة أنه بالرجوع لاستقراء قواعد هذه الإتفاقيات، 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[2].

عمليا طرحت هذه المسألة في قضية السفينة « AL JAZIAH 1 »، التي تعرضت لحادث غرق بتاريخ 24 جانفي سنة 2000، و في صهاريجها حمولة من زيت الوقود، على مستوى ميناء زايد في أبو ظبي (الإمارات العربية المتحدة)، مما أدى إلى تسرب ما يقارب 200 طن من تلك المحروقات من الحطام. و بسبب الرياح العاتية الموجودة آنذاك، الأمر الذي سمح لبقع المحروقات في الإنتشار بسرعة فائقة، لتتسبب في إلحاق أضرار تلوث بالسواحل المجاورة للميناء و بعض الجزر الصغيرة. فعلى إثر هذه الواقعة تبنت إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، عندما عرضت أمامها طلبات التعويض، قرار يقضي بقابلية إنطباق تعريف السفينة الوارد في نص المادة 1/ فقرة 1 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 مع السفينة « AL JAZIAH 1 »، لأن العبرة من وصف السفينة هي بلحظة وقوع الحادث المسبب في التلوث و ليس للوضعية التي آلت إليها فيما بعد، حيث أن هذه السفينة تم تكييفها لنقل المحروقات، فضلا على أنها لحظة تعرضها لحادث الغرق، كانت تنقل فعلا شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و بالتالي فإن الأوصاف التي تشترطها هذه الإتفاقية 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 إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 على حد سواء، باعتبار أن هذه الأخيرة كرست نفس التعريف الذي إعتمدته إتفاقية بروكسل لعام 1969 للسفينة[3].

بالرغم من ذلك فإن أحكام كل من إتفاقية بروكسل لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها لا تغطي جميع الحالات التي يترتب عنها التلوث نتيجة لتسرب المحروقات من حطام ناقلات النفط، حيث يشترط أن تتوافر هناك علاقة سببية مباشرة بين الحادث الذي أدى بالسفينة إلى

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 33.
2- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 476.
3- لمزيد من التفاصيل حول هذا الحادث، راجع:

FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 90-92.
FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 90-93.

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 الإعتبار عند تقدير مدى وجود علاقة السببية، حيث أن هذه الأخيرة تظهر مباشرة مثلا في حالة ما إذا إصطدمت 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 الإتفاقيات[1]. 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، مرتبطة أولا بإثبات المدعي توافر علاقة سببية مباشرة بين ذلك التسرب و ما تكبده من ضرر. ثانيا مرتبطة بمواعيد رفع دعوى التعويض المقررة بمقتضى المادة الثامنة من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، التي أشارت إلى أنه: **"تسقط حقوق رفع دعوى التعويض بموجب هذه الإتفاقية 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"**[2]. فعندما نصت هذه الإتفاقية على إنقضاء 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[3]. فإذا إفترضنا أن سفينة غرقت على إثر تصادمها بسفينة أخرى في نهاية سنة 2010، دون أن يصدر عنها أي ضرر تلوث في ذلك الحين، بينما حطامها سبب هذا الضرر بعد الغرق بأربع سنوات - أي في نهاية سنة 2014، فإن حق الضحايا في رفع دعوى التعويض يستمر إلى نهاية سنة 2016.

سبق أن واجه الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 ما يماثل هذه الوضعية في قضية السفينة الصهريجية اليابانية « KASUGA MARU N° 1 »، حيث أنه أدت الظروف الجوية السيئة التي ميزت يوم 10 ديسمبر سنة 1988، إلى تعرض هذه السفينة للغرق على مستوى المياه اليابانية، و 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 لما إنتهت إدارة الصندوق من معالجة طلبات التعويض الناشئة عن هذا الحادث و سداد التعويضات للمتضررين، طرح إستفسار يتعلق 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 إتفاق بين المتضررين و إدارة صندوق عام 1971، يقضي بتكفل هذا الأخير بتعويضهم في حالة بروز

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 33-34.
2- أنظر: أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 205.
3- أنظر: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 340.

تسربات أخرى للمحروقات مستقبلا، على أن يتنصل الصندوق من إلتزام سداد أي تعويض بعد مرور مدة ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث، أي بعد 10 ديسمبر سنة 1994[1].

لا يفوتنا التذكير في هذا المقام، أنه في العقود الأخيرة، و نتيجة لتنامي مؤشر الثقافة البيئية لدى الشعوب في جميع أرجاء المعمورة، تعالت أصوات الفقهاء و المنظمات غير الحكومية فضلا عن الجمعيات الناشطة في مجال حماية البيئة بوجه عام، على ضرورة تكفل السلطات المعنية في الدول بضخ المحروقات العالقة في صهاريج ناقلات النفط الغارقة مباشرة بعد تعرضها للحادث، تأسيسا على 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[2]، حيث شبهها هؤلاء بالقنبلة الموقوتة للتلوث[3].

مثل هذا الموقف في الحقيقة ظهر جليا في التقرير الذي أعده معهد أبحاث السفن و الهندسة البحرية للجمهورية الكورية في قضية السفينة الكورية « OSUNG N°3 »، التي تعرضت بتاريخ 3 أفريل سنة 1997 لحادث أدى إلى غرقها على مستوى المياه الإقليمية للجمهورية الكورية، و على متنها حوالي 1700 طن من المحروقات. فعلى إثره تسربت منها كمية معتبرة من هذه الحمولة، مما ترتب عنه إلحاق أضرار جسيمة بالمناطق البحرية المجاورة، و على وجه التحديد لشواطئ جزيرة « Tsushima » التابعة لليابان. 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 إلى إعداد تقرير بين في النهاية أن حوالي 1400 طن من المحروقات لا تزال عالقة في صهاريج الحطام. كما أشار في التقرير إلى أن حطام السفينة « OSUNG N° 3 » يهدد بالفعل سلامة البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها و سلامة الدول المجاورة، بحيث إذا تعرض لإحتكاك بسيط مع السفن المارة في تلك المنطقة، خاصة أنها منطقة تعرف نشاطا مكثفا للصيد البحري، فسوف يؤدي ذلك دون أدنى شك إلى كارثة بيئية و إقتصادية لا يحمد عقباها، نتيجة تسرب هذه الكمية الهائلة من المحروقات إلى مياه البحر. و كتدبير وقائي لتجنب وقوع الكارثة، سارعت حكومة الجمهورية الكورية إلى إسناد مهمة إستخراج تلك المحروقات من حطام السفينة لشركة هولندية مختصة في هذا المجال، حيث أتممت هذه الأخيرة عمليات الضخ بنجاح في 9 نوفمبر سنة 1998[4].

1- FIPOL: rapport annuel de 1992, p. 45.

2- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 476-477.

3- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 60.

4- لمزيد من التفاصيل حول هذا الحادث، راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1998, pp. 98-102.
FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., pp. 102-104.

الفرع الثاني

تعرض السفينة لواقعة مادية أدت إلى تسرب حمولتها من المحروقات

لغاية إنعقاد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها، يستدعي الأمر أن ينجم التلوث بسبب تعرض السفينة لواقعة مادية معينة، أدت إلى تسرب حمولتها من المحروقات في مياه البحر، لذلك سنتعرض لهذه الواقعة على مرحلتين: ندرسها طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969 (أولا)، ثم نبين تطور مفهومها في ضوء بروتوكول سنة 1992 المعدل لها (ثانيا).

أولا- الواقعة المسببة للتلوث طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969:

عرفت المادة 1/ فقرة 8 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، الواقعة المسببة للتلوث بأنها: **"كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر و ينتج عنها تلوث"**. نستنتج من ذلك أن هذه الإتفاقية تتطلب في الواقع لوقوع الحادث المؤدي إلى التلوث، أن تتعرض السفينة لحادث معين كالتصادم أو الجنوح أو الغرق أو الإصطدام بصخرة...إلخ، يتبعه تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة، الأمر الذي ينتج عنه في النهاية وقوع تلوث. و نتيجة لذلك يتضح لنا أن قواعدها لا تنطبق على ما يسمى بحالات "التهديد المحض بالتلوث"، بمعنى على الحالات التي تنشأ قبل حدوث أي تسرب أو إلقاء للمحروقات[1]، مما يدل على أنه لكي يتم التعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية في ضوء هذه الإتفاقية، يتعين الأمر أن يقع فعلا تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة إلى مياه البحر، فتطبق أحكامها على الإجراءات الوقائية المتخذة بعد الحادث لغرض منع أضرار التلوث أو التقليل منها[2]. لكن بالمقابل في حالة تعرض سفينة معينة لحادث بحري، و تسبب هذا الأخير في وجود فقط تهديد بتسرب أو إلقاء بضاعتها من المحروقات[3]، فإن تكاليف الإجراءات المتخذة في سبيل منع وقوع هذا التسرب أو الإلقاء لا تغطيها أحكام هذه الإتفاقية[4] و بالتالي غير قابلة للتعويض[5].

1- **أنظر في ذلك كل من:**
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 53.
- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون تاريخ، ص 212-213.
Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 270.

2- أنظر في ذلك: نص المادة 1/ فقرة 7 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
- ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، الشنهابي للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1993، ص 257.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 482.

4- أنظر كل من:
FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 12.
Arnaud MONTAS, op-cit., p. 237.

5- حول مدى تعويض تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة قبل تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة طبقًا لإتفاقية بروكسل لعام 1969، راجع على سبيل المثال حادث جنوح ناقلة النفط ذات الجنسية البنمية « SANTA ANNA »، بالقرب من السواحل البريطانية بتاريخ 1 يناير سنة 1998، مشار إليه في تقرير الصناديق الدولية للتعويض:
FIPOL: rapport annuel de 1998, op-cit., pp. 114-116.

يتضح لنا من تعريف إتفاقية بروكسل لعام 1969 للواقعة المسببة للتلوث، أنها كرست مفهوما ضيقا لهذه الواقعة[1]، فهي تأخذ فقط في عين الإعتبار بالعبارة الأخيرة و المتمثلة في "لحظة ظهور التلوث"، بحيث أنها تحدثت عن الفعل أو سلسلة الأفعال التي ينتج عنها التلوث و ليس عن الفعل أو سلسلة الأفعال التي يمكن أن ينتج عنها التلوث[2]. لهذا السبب، و كما أشرنا إليه سابقا، فإن تكاليف التدابير الوقائية التي تتخذ قبل وقوع الحادث، سواء من جانب مالك السفينة أو من طرف الدولة الساحلية، بهدف منع حدوث التلوث، مستبعدة من مجال تطبيق الإتفاقية[3]، مما يعني أن هذه الأخيرة لا تشجع الأفراد و الدول على مجابهة مثل هذه الكوارث البيئية و التصدي لها[4]. و يذكر أنه في دورة إنعقادها الثانية و الثلاثون، بادرت مجموعة من الدول بتقديم إقتراح إلى اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الإستشارية للحكومات، يقضي بمد مضمون الإجراءات الوقائية إلى تلك المتخذة قبل وقوع الكارثة، أي حالات التهديد المحض بالتلوث، لكن هذا المطلب لم يلاقي ترحيب اللجنة و رُدَّ عليه بالسلب[5].

كذلك علق الأستاذ "محمد السيد الفقي" على تعريف إتفاقية 1969 للواقعة المسببة في التلوث، بأن المشرع الدولي أخذ بمبدأ وحدة هذه الواقعة عندما إشترط 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 تلوث، ثم و في وقت لاحق أثناء إستكمال 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، مما يؤدي إلى حدوث 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[6].

1- أنظر كل من:
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 482.
- كمال كيحل، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 5، 2009، ص 209-210.

2- راجع: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 212.

3- أنظر في ذلك: جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 46-47.
- راجع أيضا: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 255-256.

4- أنظر: سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 24-25.

5- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 212-213.

6- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 54-55.

زيادة على ما تقدم ذكره حول مفهوم الواقعة المسببة للتلوث في ظل أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، نثير تساؤل مهم يتعلق بتحديد نوع التلوث الذي تتكفل بتغطيته هذه الإتفاقية: هل تغطي فقط التلوث العرضي أو الطارئ الذي تكون أسبابه الحوادث البحرية، أم يمتد نطاقها إلى التلوث الإرادي الذي ينجم عن الإلقاء المتعمد للمحروقات في مياه البحر[1]؟

فعلا يثار مثل هذا التساؤل و خاصة عند العودة لقراءة مضمون ما ورد في الفقرة الثانية من ديباجة هذه الإتفاقية، حينما أكدت على أن الغاية الأساسية الكامنة من وراء إبرامها تتمثل في: **"ضمان تعويض عادل يُمنح للأشخاص الذين تلحقهم أضرار بسبب التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن"**. هذه العبارة في الحقيقة تزرع في أذهاننا فكرة أن هذه الإتفاقية تسري على التلوث الطارئ و ذلك بالإستناد إلى فحوى مصطلح "تسرب"، علاوة عن تغطيتها حالات التلوث الإرادي إذا أخذنا في عين الإعتبار بمدلول مصطلح "إلقاء".

لكن بالرجوع إلى الواقع العملي، نرى أن إتفاقية بروكسل لعام 1969 تغطي فقط أضرار التلوث الطارئ المترتب بسبب حوادث الملاحة البحرية، 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 لوقوع حوادث بحرية مثل الجنوح، التصادم، أو الغرق. و على العكس تماما لا نجد أي مثال في أي من هذه الحوادث يثبت لنا تكفل هذه الإتفاقية بتعويض الأضرار المترتبة عن الإلقاء المتعمد للمحروقات في مياه البحر[2]. لهذا السبب يقر بعض الفقه بأنه ما كان لواضعي إتفاقية 1969، الحاجة إلى توظيف لفظي "التسرب" و "الإلقاء"، إذا كان في قصدهم أن تغطي فقط التلوث العرضي، و ذلك إكتفاء منهم باستخدام لفظ "التسرب" الدال على ذلك القصد، حيث أن مصطلح "إلقاء" ينطوي على سلوك إرادي على عكس مصطلح "التسرب" الذي لا يتضمن هذا المعنى[3].

ثانيا- تطور مفهوم الواقعة المسببة للتلوث في ضوء بروتوكول سنة 1992:

كشفت حوادث التلوث البحري بالمحروقات التي وقعت سنوات قليلة عقب إبرام إتفاقية بروكسل لعام 1969، على إحدى نقاط القصور السائدة في هذه الإتفاقية، و المتمثلة في ضيق

1- حول صور التلوث البحري بالمحروقات، راجع كل من:
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 485-493.
- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 18-23.
- أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر-، مجلة الباحث، عدد 12، 2013، ص 19-27.
Daniel ROY, Pollution en mer par rejets illicites d'hydrocarbures des navires : trois arrêts de la cour d'appel de Rennes, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, 2006, pp. 265-287.
2- FIPOL: « Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2009 », pp. 3 et s.
FIPOL: « Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2011 », pp. 6 et s.
3- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 56-57.

نطاق الواقعة المسببة للتلوث، و عدم شموله لحالات التهديد المحض بوقوع التلوث[1]، حيث إعتبر إتجاه من الفقه أن موقف الإتفاقية في هذه المسألة، متعارض مع واقع أن الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب، فيما يتعلق بسفينة تواجه صعوبات و تهدد بتسرب المحروقات منها، من شأنها أن تؤدي إلى تفادي أو على الأقل تقليل التلوث بشكل فعال[2]. فانطلاقا من ذلك تولدت لدى المشرع الدولي قناعة قادته إلى مراجعة و إستحداث مفهوم الواقعة المسببة للتلوث، من خلال توصله إلى تكريس مفهوم واسع لها، يمتد في نطاقه ليشمل كذلك حالات التهديد بالتلوث، حيث تجسدت هذه المراجعة في بروتوكول لندن لسنة 1992، الذي عرف الواقعة المسببة للتلوث في مادته 2/ فقرة 4 بأنها: **"كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر، ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما و محدقا به"**[3].

نستنتج من نص هذه المادة، أن نطاق الواقعة المسببة للتلوث بعد التعديل تطور و أصبح أوسع مما كان عليه سابقا[4]، حيث لم تعد هذه الواقعة تقتصر على الفعل أو سلسلة الأفعال ذات المصدر الواحد، و التي يترتب عليها تلوث، و إنما توسعت في مجالها لتشمل الفترة التي تسبق حدوث أي تسرب أو إلقاء فعلي للمحروقات من السفينة إلى مياه البحر[5]، أي حالات التهديد الجسيم و المحدق بوقوع التلوث[6]. و عليه إعتبر بروتوكول سنة 1992، الإجراءات و التدابير الوقائية اللازمة التي تتخذ سواء من طرف مالك السفينة أو الدولة الساحلية لغرض منع وقوع التلوث مندرجة ضمن مفهوم حادث التلوث[7]، و بالتالي فإن تكاليف هذه الإجراءات و الأضرار الناجمة عند إتخاذها يجري تعويضها حتى في حالة عدم وقوع أي ضرر تلوث، شريطة أن يكون هناك تهديد جسيم و محدق بوقوعه[8].

1- و من أمثلة هذه الحوادث نذكر حادث السفينة الصهريجية « TARPENBEK » ذات الجنسية الألمانية، التي كانت بصدد نقل حوالي 1600 طن من المحروقات، حينما تعرضت بتاريخ 21 جوان سنة 1979، لحادث تصادم مع سفينة مساعدة تابعة للأسطول البريطاني على مستوى السواحل الإنجليزية. هذه الواقعة في الحقيقة كشفت بشكل واضح و ملموس، عن عدم تكفل إتفاقية بروكسل لعام 1969 بتغطية تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة قبل الحادث للحد من وقوع التلوث، حيث رفض الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 في هذه القضية، طلب تعويض مصاريف التدابير الوقائية المبذولة من طرف كل من مالك هذه السفينة و الحكومة الإنجليزية في سبيل تفادي وقوع كارثة تلوث، و التي كانت تهدد السواحل الإنجليزية، لمزيد من المعلومات راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1985, op-cit., pp. 11-12.

2- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 58.

3- جدير بالإشارة إلى أن مراجعة تعريف الواقعة المسببة للتلوث تمت لأول مرة بمقتضى بروتوكول لندن لسنة 1984، لكن بحكم أن هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ، صيغ ذلك التعديل بشكل حرفي في نص المادة الثانية، فقرة رابعة، من بروتوكول سنة 1992، راجع في ذلك:

Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 571.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 24.

5- كمال كيحل، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري، مرجع سابق، ص 210.

6- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 59-60.

7- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 483-484.

8- أنظر في ذلك كل من:

Arnaud MONTAS, op-cit., p. 237.
Martine REMONDGOUILLOUD, op-cit., p. 271.
FIPOL: rapport annuel de 1998, op-cit., p. 12.

الفرع الثالث

تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر

لا يكفي لقيام المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، أن نكون فقط بصدد سفينة معينة تعرضت لواقعة مادية، بل يقتضي الأمر لإكتمال عناصر حادث التلوث، أن تؤدي هذه الواقعة إلى تسرب أنواع محددة من المحروقات من تلك السفينة إلى مياه البحر.

يقصد بالمحروقات طبقا لنص المادة 1/ فقرة 5 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969: **"كافة المحروقات الثقيلة، و خاصة البترول الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، زيت التشحيم و زيت الحوت، سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو كوقود في عنابرها"**[1].

أول فكرة تنصرف إلى أذهاننا عند قراءة هذا النص، أن هذه الإتفاقية تغطي فقط أضرار التلوث المترتبة عن تسرب المحروقات من السفن إلى مياه البحر، حيث تستبعد من نطاقها أضرار التلوث الناتجة عن تسرب المواد الكيماوية و غيرها من المواد الضارة التي تشكل تهديدًا محدقا بالبيئة البحرية أثناء عملية النقل[2].

و إذا كانت إتفاقية 1969 قد حددت نطاق تطبيقها بالمحروقات فقط، فإنها مع ذلك لم تترك الباب مفتوحا ليدخل فيها كافة ما يمكن أن يحمل هذه الصفة، حيث أن نص المادة أعلاه أعطى لنا إجابة صريحة على أن المحروقات أو الزيوت الثقيلة أو الثابتة (persistants) هي فقط التي تخضع للإتفاقية[3]. و كلمة خاصة الواردة في النص تدل على أن المحروقات المشار إليها جاءت على سبيل البيان لا الحصر، فضلا على أن الإتفاقية أجرت تفرقة بين ما جرت العادة على تسميتها بالمنتجات السوداء، و بين المنتجات البيضاء التي تدخل فيها منتجات النفط المكررة مثل البنزين، الكيروسين...، و أخضعت الأولى دون الثانية لأحكامها[4].

1- لقد سبق لنا التطرق لمسألة دواعي تسوية إتفاقية بروكسل لعام 1969 بين المحروقات المنقولة على السفينة كبضاعة و تلك المنقولة في عنابرها و المستخدمة كوقود لتشغيل ماكيناتها، أنظر: ص 17 من هذه المذكرة.

2- أنظر في ذلك كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 356.

- سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 164.

3- يلاحظ من خلال هذا التصنيف، أن زيت الحوت هو الوحيد الذي لا يعتبر في الأصل من المحروقات، و لكنه أدخل في فئة المحروقات الثقيلة و تم النص عليه صراحة في نص المادة 1/ فقرة 5 من الإتفاقية بناء على طلب من اليابان بحكم أنه يمتلك ذات لزوجة المحروقات الثقيلة و يتم نقله بصورة سائبة، أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 48 (هامش 3).

4- أنظر: المرجع ذاته، ص 46.

- أنظر أيضا كل من: خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 170-171.

Arnaud MONTAS, op-cit., p. 237.

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

كذلك تضمنت المادة 2/ فقرة 2 من بروتوكول سنة 1992 النص على أن: **"المحروقات تعني كافة المحروقات الثقيلة المعدنية، خاصة البترول الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل و زيت التشحيم، سواء كانت منقولة على السفينة كبضاعة أو في عنابرها"**. و عليه يظهر لنا جليا أنه لا يختلف بروتوكول سنة 1992 عن إتفاقية 1969 فيما يتعلق بتعريف المحروقات، سوى قصر المحروقات التي يغطيها البروتوكول على تلك التي تتمتع بأصل معدني، مما يؤدي ذلك إلى إستبعاد زيت الحوت من ذلك التعداد[1]. و إذا كانت أحكام البروتوكول تغطي فقط أضرار التلوث بالمحروقات الثقيلة، فإن الإشكال يثور حول معنى كلمة "مخلفات" الواردة في تعريفه للسفينة[2]، بحيث أنه رغم وضوح فكرة أن قواعده تغطي أيضًا أضرار التلوث الناجمة بسبب تسرب مخلفات المحروقات من السفينة خلال أية رحلة تعقب عملية النقل الرئيسية[3]، إلا أن التساؤل يبقى مطروحا عند تحديد المقصود بالمخلفات: هل يقصد بها مياه الموازنة، أو مزيج المحروقات، أو أي صورة أخرى من صور المخلفات، إذ كان من المفروض على واضعي البروتوكول النص بشكل دقيق على معنى المخلفات[4].

لقد تعرضت إتفاقية بروكسل لعام 1969 و من ثم البروتوكول المعدل لها لإنتقاد فقهي حاد بسبب إهمالهما لأضرار التلوث الناشئة على إثر تسرب المنتجات النفطية البيضاء و المسماة بالمحروقات الخفيفة أو المكررة (مثل البنزين، الكيروسين، زيت الديزل الخفيف...). فمع تقدم الدراسات العلمية المقامة في هذه المسألة، ثبت أن المحروقات الخفيفة أكثر سمية بالنسبة لثروات البحر بمقارنتها مع المحروقات الثقيلة، و أن آثارها على الحيوانات و النباتات البحرية و الحياة في قيعان البحار يمثل كارثة حقيقية ذات درجة عالية من الجسامة[5].

مما يلاحظ أن مثل هذه الثغرات لم يقع فيها المشرع الأمريكي عند سنه لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990، الذي ينبسط ليشمل كافة أشكال المحروقات و أنواعها، حيث تسري أحكامه سواء ترتب التلوث بسبب تسرب المحروقات غير النظيفة و 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 في مياه البحر[6].

1- **أنظر في ذلك كل من:**
- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 171.
Michel PRIEUR, Droit de l'environnement, op-cit., p. 881.

2- أنظر: نص المادة 2/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992.

3- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 59-60.

4- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 479.

5- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 46-47.

6- أنظر: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 76-77.
- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 683-684.

المطلب الثاني

إقتران الحادث بوقوع ضرر التلوث

يعتبر الضرر الركيزة الأساسية التي تنبني عليها المسؤولية المدنية بصفة عامة، كما أنه العنصر الذي يميز هذه المسؤولية عن المسؤولية الجزائية، التي تقوم بمجرد إرتكاب الإنسان للفعل المعاقب عليه قانونا، حتى و لو لم يترتب عليه ضرر بالغير[1]. و بالمقابل لا تنعقد المسؤولية المدنية بمجرد توافر ركن الخطأ وحده، حيث تستدعي أن يقترن هذا الأخير بركن الضرر الذي يعد بمثابة النتيجة التي تحصل جراء قيام شخص ما بإرتكاب الخطأ أو الفعل المنشئ للمسؤولية. و الضرر بشكل عام هو: **"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"**[2].

من هذا المنطلق يظهر واضحا أنه لا يكفي في ميدان التلوث البحري بالمحروقات، لترتيب المسؤولية على شخص معين، أن يقع فقط حادث تلوث، بل يجب أن يترتب عن ذلك الحادث ضرر. فهذا الأخير هو الركن الثاني الذي يتطلبه المشرع الدولي لإنعقاد المسؤولية المدنية عن هذا النوع من أنواع التلوث[3]، بحكم أنه الشرارة الأولى التي ينبعث منها التفكير في مساءلة محدثه و تحريك دعوى التعويض في مواجهته[4]. لذلك كان من الأساسي أن تتضمن كل من إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، تحديد كل من مفهوم ضرر التلوث بالمحروقات (الفرع الأول)، و نطاقه الجغرافي (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحديد مفهوم ضرر التلوث بالمحروقات

مرَّ مفهوم الضرر الناجم عن حادث التلوث البحري بالمحروقات في مجمله في إطار موضوع دراستنا بمرحلتين أساسيتين، حيث كرست إتفاقية بروكسل لعام 1969 مفهوما تقليديا له (الفقرة الأولى) جاء بصبغة غامضة تثير نوعا من الإبهام. لكن عندما تباينت التفسيرات الفقهية و القضائية حول قابلية بعض الأضرار للتعويض في ظل أحكام هذه الإتفاقية، تم إستحداث مفهوم ضرر التلوث بمقتضى بروتوكول سنة 1992 (الفقرة الثانية)، أين زال بعض الغموض حوله و برزت معالمه أكثر من السابق.

1- أنظر: أصالة كيوان كيوان، تعويض الضرر المتغير، مجلة دمشق للعلوم الإقتصادية 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، المسؤولية عن فعل الأشياء و مسؤولية مالك السفينة...، مرجع سابق، ص 46-47.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 62.

4- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 237.

الفقرة الأولى- المفهوم التقليدي لضرر التلوث بالمحروقات:

قضت المادة 1/ فقرة 6 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، بأن ضرر التلوث بالمحروقات يعني: **"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، و يشمل تكاليف الإجراءات الوقائية و أي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات"**. من هذا التعريف يتبين لنا أن ضرر التلوث وفقا لهذه الإتفاقية يأخذ ثلاثة أنماط أساسية تتمثل فيما يلي: الخسارة أو الضرر الذي يقع خارج السفينة بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات منها (أولا)، و تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة (ثانيا)، و الأضرار الناجمة بسبب هذه الإجراءات (ثالثا).

أولا- الخسارة أو الضرر الواقع خارج السفينة بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات منها:

عند تحليل العبارة القائلة بأن ضرر التلوث يعني: "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات..."، نستنتج أن هذه الإتفاقية قد أرست المعنى التقليدي للضرر[1]، حيث أنها من جهة لم تحدد لنا صراحة ما هي صور الأضرار التي تتكفل بتعويضها[2]، و من جهة أخرى إشترطت لقابلية تعويض أضرار التلوث، أن تتحقق آثارها خارج السفينة، فضلا عن إلزامية إصابة الشيء المتضرر بعدوى المحروقات[3]. و من ثم يتعين البحث عن أشكال أضرار التلوث المغطاة بالتعويض في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969، ثم التعريج على شروطها لتعويض تلك الأضرار.

أ- أشكال أضرار التلوث المغطاة بالتعويض في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969:

من بين المسائل التي أثارت الجدل على المستويات الفقهية و القضائية و في الممارسة الدولية، نجد مسألة تعريف إتفاقية بروكسل لعام 1969 لضرر التلوث، حيث يلاحظ أن هذه الأخيرة لجأت إلى تقديم تعريف عام و مبهم للضرر، و أحالت مهمة التفسير في ذلك إلى المحاكم الوطنية للدول المتعاقدة، مما تولد عنه تباين في التأويلات، و بالتالي إختلاف في التطبيق على المستوى الداخلي[4].

حقيقة إذا أخذنا في عين الإعتبار بمنظور التعريف السابق لضرر التلوث، نقول أنه يمكن أن تترتب عن حادث التلوث بالمحروقات أنواع مختلفة من الأضرار القابلة للتعويض[5]. و لا خلاف على أن التشريعات الوطنية تتفق فيما بينها على تعويض أضرار الوفاة و الأضرار البدنية رغم أنها نادرة الحدوث في مجال التلوث بالمحروقات[6]. غير أن الضرر المادي الواقع

1- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 209.

2- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 266.

3- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 498.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 373.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 496-497.

6- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 172.

على الأموال أو على الملكية، سواء كانت هذه الأخيرة عامة أو خاصة، يعد على العكس من الأضرار التي تتولد بكثرة عن هذه الحوادث[1]، فالمحروقات المتسربة مثلاً من سفينة قد تتسبب في الإضرار بمراكب الصيد و أدواتها[2]، و باليخوت، و بالشواطئ، و بالمنازل و العقارات المبنية بجوار البحر، و بحواجز الأمواج الموجودة في الموانئ و الجسور...[3]. كما يمكن أن تتسبب في إلحاق أضرار بالطرقات و بالمزارع القريبة من موقع الكارثة، مما يفتح المجال أمام نشوء دعاوى تعويض عن هذه الأضرار[4].

لا تثير أضرار التلوث المؤكدة و المباشرة، و الواقعة سواء على الأشخاص أو على الممتلكات، أي إشكال من حيث قابليتها للتعويض في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969. كما أن كافة الأنظمة القانونية تقر بمبدأ إعادة الشيء إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع حادث التلوث، أي التعويض عن الخسائر المسجلة و التكاليف المادية المتعلقة بتطهير الأملاك المصابة بالتلوث، أو تكاليف إستبدال هذه الأموال إذا كان التطهير غير ممكن[5]. فقط يشترط على المدعي إثبات تحقق الضرر، و ذلك بتقديم الدليل على أنه قد وقع بالفعل[6]، أو أنه على وشك الوقوع[7]، مما يعني أن الضرر الإحتمالي الذي تكون إحتمالات وقوعه بعيدة و غير مؤكدة، فهو غير محقق الوقوع، و لا يستحق عنه التعويض إلا إذا وقع فعلا[8].

أما عن أهم الأضرار التي يمكن أن تنجم عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات، و تثير مشكلة من حيث قابليتها للتعويض طبقا لأحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، فنذكر فوات الكسب، الأضرار المعنوية، إضافة إلى الأضرار البيئية المحضة.

1- فوات الكسب:

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، و يتعلق الأمر هنا بما يعرف بفوات الكسب « le manque à gagner »، بمعنى تفويت فرص الربح على الأنشطة المرتبطة بالبحر نتيجة لحادث التلوث[9]. و يتضح من خلال الدراسات الفقهية، أن فوات الكسب في ميدان التلوث البحري يتخذ صورتان أساسيتان: تتمثل الصورة الأولى فيما

1- أنظر في ذلك كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 70.
FIPOL: rapport annuel de 1988, pp. 60-61.
FIPOL: rapport annuel de 1993, pp. 48-56.

2- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 42-43.

3- راجع: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 374.

4- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 60-61.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 374.
6- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 47-48.
7- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 211.
8- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 498.

9- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 51-52.

يسمى بـ **"فوات الكسب المادي"**، حيث يحدث ذلك لمالك الأموال الملوثة أو حائزها، الذي يتعرض لفوات الكسب نتيجة إستحالة إستخذام هذه الأموال، و لعل أبرز مثال على ذلك ممارسي نشاط الصيد البحري الذين سيتكبدون خسارة فوات كسب طيلة الفترة الزمنية التي لا يمكنهم فيها إستعمال أو إستبدال المراكب و معدات الصيد المتضررة[1]. أما الصورة الثانية لفوات الكسب، فتلحق بالأشخاص الذين لا تضار ملكيتهم مباشرة من جراء التلوث، إذ يطلق عليها **"فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة"** أو **"الخسائر الإقتصادية الخالصة"**[2]. فهذه الفئة من الأضرار الخاصة بالتلوث غير مرتبطة بملكية متضررة، بل مرتبطة بطهارة و نظافة البيئة البحرية ذاتها، حيث أن الصياد الذي يعتمد في كسب رزقه بشكل أساسي على ممارسة نشاطه في مياه البحر، قد يجد نفسه محروما من هذا الكسب في الفترة التي يستحيل عليه فيها الصيد بسبب تلوث المياه[3]. و ذات الوضع ينطبق بالنسبة لأصحاب الفنادق و المنتجعات السياحية المقامة على طول الشواطئ، فقد يؤدي عزوف السياح عن الذهاب إلى تلك الأماكن المتضررة، إلى إنعكاس سلبي على نشاطهم و تكبدهم لأضرار فوات كسب معتبرة. علاوة على ذلك قد تتعرض الدولة أيضا لفوات الكسب الناتج عن تلوث البيئة البحرية، حيث تخسر في هذه الحالة قيمة الضريبة أو الرسم الذي كانت تتقاضاه في فترة سابقة من أصحاب تلك الفنادق و المنتجعات السياحية[4].

في الحقيقة ليس بالأمر الهين معرفة هل فعلا يندرج فوات الكسب ضمن نطاق الأضرار المغطاة بالتعويض في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، و ذلك كما أشرنا إليه سابقا نتيجة للصيغة العامة التي ورد وفقها تعريف الضرر في هذه الإتفاقية، و من ثم يصير لزاما على محاكم الدول المتعاقدة الرجوع في شأن هذه المسألة لقوانينها الداخلية[5]. و تجدر الإشارة إلى أن القوانين في غالبية دول العالم تتجه إلى رفض مبدأ التعويض عن الخسائر الإقتصادية الخالصة، و 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 تعويض فقط الخسائر الإقتصادية الخالصة المتتابعة، أي تلك التي تعتبر نتيجة طبيعية للضرر الحاصل، و مثالها الخسارة الإقتصادية التي نشأت بسبب ضرر مباشر حاق بالملكية الخاصة للمتضرر. أما الخسائر الإقتصادية الخالصة التي لا ترتبط ماديا بملكية المتضرر، فلا تعويض عنها[6]. و بالرجوع إلى المشرع الجزائري، نجده قد إهتم بالتعويض

1- راجع كل من: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 379.
FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., p. 62.
2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 317-318.
3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 72-73.
- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 503-504.
4- أنظر كل من: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 126-128.
FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 62-63.
5- محمد السيد الفقي، المرجع سابق، ص 73.
6- أنظر: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 83.

عن الأضرار المباشرة بإعتبارها نتيجة طبيعية للإخلال بالتزام يفرضه القانون، كما نستشف أيضا تعويضه عن فوات الكسب، و ذلك حينما أشار بمقتضى المادة 182/ فقرة 1 من القانون المدني إلى أنه: **"... و يشمل التعويض ما لحق الدائن من خسارة و ما فاته من كسب، بشرط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالإلتزام أو للتأخر في الوفاء به، و يعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في إستطاعة الدائن أن يتوقاه ببذل جهد معقول"**. و عليه فإن العبرة في التفريق بين الضرر المباشر و غير المباشر تكمن أساسا في علاقة السببية، حيث أن الضرر المباشر يعد نتيجة مؤكدة للخطأ المولد للضرر و الذي يرتبط بعلاقة سببية منتجة له، أما الضرر غير المباشر فلا يرتبط فيه الخطأ بالضرر بعلاقة السببية الفعالة[1].

من المهم التذكير أن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، تدفع فقط تعويضات للأشخاص الذين يعتمدون في دخلهم على أنشطة تتصل بصورة مباشرة بالساحل أو بالبحر الملوث[2]، إذ تجلى ذلك عند إقدامها خلال السنوات الماضية على النظر في طلبات التعويض الموجهة من طرف ممارسي نشاط الصيد البحري[3]، أيضا من جانب القطاع السياحي[4] كأصحاب الفنادق و المطاعم و المحلات التجارية المتمركزة على طول السواحل المتضررة[5]، فيما يتعلق بفوات الكسب الذي تكبدوه من جراء حوادث التلوث.

2- الأضرار المعنوية:

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[6]، بل تلحق بهم أضرار معنوية مثل حرمانهم من حقهم في التمتع ببيئة نظيفة[7]، أو إصابتهم بانتكاسات صحية و أزمات نفسية نتيجة للحادث[8]، فضلا عن تكبد المدن المصابة بالتلوث أضرار معنوية نتيجة لتشوه سمعتها و حسن صيتها على المستوى الجهوي أو الدولي[9]. مثل هذه الأضرار في الواقع تستبعدها الصناديق الدولية للتعويض من نطاقها[10]، إلا في حالة ما أثبت الشخص مقدم الطلب أنها ترتبط بعلاقة سببية مباشرة و وثيقة بالضرر المادي اللاحق بملكيته الخاصة، حيث أنه في هذه الحالة يشمل التعويض إصلاح تلك الملكية زائد التعويض عن الضرر المعنوي اللاحق بصاحبها[11]. و يبقى عدم حرمان عامة الأشخاص الذين لا تضار ملكياتهم مباشرة من جراء

1- أنظر: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 247-248.
2- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 62-63.
3- FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., pp. 67-69.
4- FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 115-116.
5- FIPOL: rapport annuel de 1993, op-cit., pp. 54-55.
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.

حادث التلوث، من حق الحصول على تعويض معنوي مثلا بسبب تشوه سمعة و صيت مدينتهم المتضررة من التلوث، مرتبط بمدى إعتراف التشريعات الداخلية لدولهم بتعويض مثل هذه الأضرار[1]، إذ عمدت بعض الدول نتيجة لتطور قضائها الداخلي[2] إلى إعطاء الحق في التعويض عن الأضرار المعنوية الناجمة عن تبعات هذه الكوارث[3]، حيث ظهر ذلك بصورة متضحة في قضية « Erika »[4]. و في هذه المسألة 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 رغبة منه في تحقيق حماية أكثر للبيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها، حيث نجد المشرع الفرنسي تبنى نفس الإتجاه من خلال قانون "بارنييه" الصادر في 2 فبراير 1995، حينما رخص لجمعيات حماية البيئة بأن تباشر حق التقاضي في الجرائم التي تترتب عنها أضرار مباشرة أو غير مباشرة تصيب المصالح الجماعية التي تهدف إلى الدفاع عنها. و يبرر هؤلاء الفقهاء ذلك أن الجمعيات لا تتحمل أضرار مباشرة و شخصية، بل يؤدي وقوع هذه الكوارث إلى المساس بطريقة غير مباشرة بالأهداف الواردة في قانونها الأساسي. غير أنه عند تفحص أحكام القانون المدني الجزائري باعتباره الشريعة العامة، لا نجده ينص على تعويض الضرر الأدبي، فهل ذلك يعني أن هذه الطائفة من الأضرار ليست محلا للإعتبار في مسألة التعويض؟

يرى الأستاذ "علي علي سليمان" أن نص المادة 124 من القانون المدني الجزائري ينصرف إلى تعويض كافة الأضرار، و دونما حصر، ذلك بحكم أن هذا النص منقول حرفيا من نص المادة 1382 من القانون المدني الفرنسي، حيث إستمد الفقه و القضاء في فرنسا حكم التعويض عن الضرر الأدبي من عموم نص هذه المادة[5].

1- Arnaud DE RAULIN, L'épopée judiciaire de l'Amoco Cadiz, op-cit., pp. 67-69.

2- راجع: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 70-72.

3- أنظر كل من:

Diego NUNEZ, op-cit., p. 88.

Arnaud MONTAS, op-cit., p. 251.

Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, Le droit du littoral et de la montagne, Lexis Nexis, Paris, 2009, pp. 68-70.

4- « ***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 hôteliers. 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.

5- نقلا عن: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 243-248.

3- الأضرار البيئية المحضة:

يعرف إتجاه من الفقه الضرر البيئي المحض على أنه ذلك الضرر الذي يصيب مباشرة الوسط الطبيعي، فيؤدي إلى حدوث خلل في توازنه الإيكولوجي[1]. كما يعرفه إتجاه آخر على أنه الضرر اللاحق بالعناصر البيئة ذاتها، و الذي لا يمكن تغطيته و التعويض عنه إلا بإحيائها و بإستعادتها على نفس الوضعية السابقة قبل إصابتها بالضرر[2]. و تعد مسألة تعويض الأضرار البيئية المحضة المترتبة عن حوادث التلوث البحري، من أبرز مسائل القانون الدولي البيئي و أكثرها صعوبة: فهي تنطوي من ناحية على تعارض مصالح المجتمع المادية المتمثلة في الإستفادة من نتائج التطور التكنولوجي و الإقتصادي للنقل البحري، و بين مصالح المجتمع في صون البيئة و حماية محيطه الإيكولوجي و المحافظة عليه من كل المخاطر التي تهدد مستقبله. و من ناحية أخرى تنطوي على مشاكل قانونية لم تكن معروفة منذ زمن طويل: فأكيد أن للبيئة قيمتها، و لكنها قيمة باهظة جدًّا يتعذر تقديرها بأي ثمن، حيث أن الأسماك على سبيل المثال عندما تتواجد في مياه البحر فهي على حالها لا يمكن تقييمها نقديا، إلا بعد قيام الصيادون بإستخراجها من الماء و تملكها لتصبح لها قيمة تجارية، إذ أن عملية الصيد هي التي تمنح القيمة التجارية لهذه الأسماك و تجعلها قابلة للتقدير[3].

في هذه المناسبة يتولد السؤال التالي: **هل يندرج الضرر البيئي المحض ضمن نطاق تعريف إتفاقية بروكسل لعام 1969 لضرر التلوث أم يخرج عنه؟**

نلاحظ من خلال تعريف الإتفاقية لضرر التلوث، أن هذا الأخير لا يقدم لنا أي دلالة حول ما إذا كان الضرر البيئي قابلا للتعويض من عدمه، و بالتالي فالمسألة مرجعها في النهاية محاكم الدول المتعاقدة، تفصل فيها على أساس قوانينها الوطنية في ضوء الفقه و القضاء المتطور[4]. و بالعودة لموقف المشرع الجزائري، نجده لم ينص صراحة على الأضرار البيئية المحضة، غير أنه بتفحص أحكام القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية

1- Diego NUNEZ, op-cit., p. 89.

2- **أنظر في ذلك كل من:**

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 239-242.

- 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.

Pierre-Antoine DEETJEN, La traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 39-50.

3- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 380.

- و لمزيد من المعلومات راجع كل من:

Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 251-253.

Jean-Claude DAKOURI, Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, thèse doctorat, université Pers Maastricht, 2011, pp. 119-121.

Emilie CORNU THENARD, La restauration du dommage écologique selon l'US Oil pollution Act, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 27-37.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 79-80.

- راجع أيضا: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 91 و ما يليها.

المستدامة[1]، يمكن إستنتاج أن المشرع أسس هذا القانون على مبادئ عامة هي في الغالب مبادئ عالمية أرستها مجموعة من الإتفاقيات الدولية المبرمة بشأن حماية البيئة، نشعر من خلالها أنه أعطى إيحاءات على حماية البيئة من هذا النوع من الأضرار. 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 ينبغي بموجبه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء و الهواء و التربة...، تعطي إنطباعا على أن المشرع الجزائري نص بطريقة غير مباشرة على الأضرار البيئية المحضة[2].

في نفس السياق، نذكر أن مسألة مدى قابلية التعويض عن الأضرار البيئية المحضة في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969، برزت لأول مرة عقب وقوع الحادث الأول لناقلة النفط السوفييتية « ANTONIO GRAMSCI »[3]، عندما جنحت هذه الأخيرة في بحر البلطيق بتاريخ 27 فيفري عام 1979، مما أدى إلى تسرب حوالي 5500 طن من النفط الخام في مياه البحر. فعلى إثره طالبت الحكومة السوفييتية من مالك السفينة، في الدعوى التي أقامتها ضده في إحدى المحاكم الوطنية، بمبلغ تعويض عن الأضرار اللاحقة بالموارد البحرية و النفقات المخصصة لتطهير المياه الملوثة، تم تقديره طبقا لطريقة حسابية منصوص عليها في أحد القوانين السوفييتية الخاصة (2 روبل سوفييتي عن كل متر مكعب من المياه الملوثة). و هذه الطريقة مؤسسة على إفتراض أن كل طن من المحروقات الذي يتسرب من السفينة يلوث كمية محددة من البحر[4]. و عندما تم عرض هذه المطالبة على إدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، دفعت اللجنة التنفيذية لهذا الأخير برفض التعويض عن الأضرار البيئية المحضة، تأسيسا على أنها لا تندرج ضمن تعريف ضرر التلوث المنصوص عليه في إتفاقية بروكسل لعام 1969، و الذي تبنته بشكل حرفي إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971[5]، فضلا على أن هذا التعريف لا يغطي سوى الخسائر الإقتصادية القابلة لتقدير قيمتها ماديا، مما دفع جمعية الصندوق في سنة 1980 إلى إصدار توجيهة مفادها أن: **"تقدير التعويض الواجب دفعه بواسطة الصندوق الدولي للتعويض عن**

1- قانون رقم 03-10، مؤرخ في 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج رقم 43، الصادرة في 20 جويلية 2003.

2- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 240-241.

- و لمزيد من المعلومات راجع:

- منصور مجاجي، المدلول العلمي و المفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيدر، بسكرة، بدون تاريخ نشر، ص 98-115.

- أمال رحمان، النفط و التنمية المستدامة، مجلة الأبحاث الإقتصادية و الإدارية، العدد الرابع، كلية العلوم الإقتصادية و التسيير، جامعة محمد خيدر، بسكرة، ديسمبر 2008، ص 177-190.

3- نقول ذلك لأن هذه السفينة تعرضت لحادثين: الأول يتمثل في الحادث الذي نحن بصدد الإشارة إليه، أما الثاني فذلك الذي تعرضت له بتاريخ 6 فيفري عام 1987 على مستوى السواحل الفنلندية، لمزيد من المعلومات راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1987, pp. 33-35.

4- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 80.

5- المادة الأولى من الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971.

أضرار التلوث بالمحروقات، لا يجب أن يتم على أساس تحديد مجرد لمقدار الضرر محسوبا وفقا لأساليب نظرية"[1]. نستخلص من ذلك أن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية ذاتها، و التي لا تكون موضوع إعادة إحياء، مثل الأضرار التي تمس الموارد الطبيعية البحرية، كالأسماك و الحيوانات و النباتات البحرية، بالنظر لصعوبة تقييمها من الناحية المادية، تطرح مشاكل عويصة عند بحث مسألة التعويض عنها في ظل هذه الإتفاقية، 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 يجب أن يكون حائلا أمام تحميل الملوثين 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[2].

يذكر أنه تكررت مسألة مدى قابلية تعويض الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969 في قضية ناقلة النفط اليونانية « PATMOS »[3]، حينما وجهت الحكومة الإيطالية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 طلب تعويض عن أضرار التلوث التي مست الوسط البحري، و لم تعين فيه بصفة محددة صور هذه الأضرار التي تطالب بتعويضها، كما لم تقدم أي وثائق تبين أساس حساب المبلغ الذي طالبت به، الأمر الذي دفع بإدارة الصندوق إلى رفض النظر في هذا الطلب تماشيا مع التوجيهة الصادرة عن الجمعية سنة 1980[4]. و لقد إنتقد فريق فقهي بشدة هذه التوجيهة، حيث إعتبروها مضرة بالهدفين اللذين تسعى كل من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 إلى تحقيقهما و هما ضمان تعويض عادل للمتضررين من التلوث و توحيد قانون المسؤولية عن التلوث بالمحروقات على المستوى الدولي. فمن جهة، و تحت ضغط من الرأي

1- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 63-66.

2- أنظر كل من:
- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 382.
- أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 18-47.
Philippe GAUTIER, « Quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le dommage à l'environnement », Revue Belge de Droit International, 1992/2, éditions Bruylant, Bruxelles, pp. 465-467.

3- بتاريخ 21 مارس سنة 1985، و عندما كانت بصدد نقل حوالي 83689 طن من البترول الخام، تعرضت ناقلة النفط اليونانية « PATMOS » لحادث تصادم مع سفينة أخرى، مما أفضى إلى تسرب كمية قدرت بحوالي 700 طن من تلك المحروقات منها و إحداث تلوث على درجة كبيرة من الجسامة لحق بالسواحل الإيطالية، لمزيد من التفاصيل راجع:
FIPOL: rapport annuel de 1994, pp. 36-39.

4- **« *A sa 20 ème 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 adopté par l'Assemblée du FIPOL en 1980* »**, FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 32-37.

العام الذي أصبح في الوقت الحاضر يدرك القيمة الحقيقية للبيئة، تتجه أحكام محاكم الدول المتعاقدة حديثا إلى تعويض عادل لأضرار التلوث في إطار تطبيق الإتفاقيات. في هذه الحالة فإن التوجيهة، بتطلبها أن يكون الضرر المتسبب للبيئة قابلا لتحديد مقداره من الناحية المادية، ستعتبر مخالفة للهدف الأول للإتفاقيات الدولية. و من جهة أخرى، و على أثر الإتجاه الحديث للقضاء، إذا كانت الإتفاقيات لا تغطي كل أضرار التلوث، فإن الدول تستطيع أن تضمن قوانينها الداخلية كافة الأضرار المستبعدة من جانب الإتفاقيات. و الحال كذلك فإن التوجيهة، بمضمونها السابق، ستؤدي إلى عدم توحيد قانون المسؤولية المترتبة عن التلوث بالمحروقات، الأمر الذي يخالف الهدف الثاني للإتفاقيات[1]. و في واقع الأمر نلاحظ أن هناك حالة من التناقض فيما يخص رفض إدارة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 طلبات التعويض المتعلقة بالأضرار اللاحقة مباشرة بالبيئة البحرية، و بين ما نصت عليه صراحة إتفاقية بروكسل لعام 1971 المحدثة لهذا الصندوق من أن: **"كل حكم تصدره المحكمة و يراعى فيه الإجراءات التي يتطلبها الصندوق يكون حجة على هذا الأخير إذا ما صار نهائيا و نافذا في الدولة التي نطق به فيها"**[2]. فتطبيقا لمضمون هذا النص، ينبغي على الصندوق الدولي للتعويض الخضوع لأي حكم صادر عن محاكم الدولة الطرف فيه، بغض النظر عن نوع ضرر التلوث المطلوب تعويضه، إذا كان الحكم القضائي الصادر في القضية قد إستوفى كافة طرق الطعن و أصبح قابلا للنفاذ في تلك الدولة.

للإشارة فإنه طرحت هذه المسألة في قضية « Erika »، إذ أنه بالرغم من إصدار محكمة فرنسية حكم يقضي بتعويض الأضرار البيئية المحضة لفائدة بعض المناطق الساحلية المتضررة من النتائج الوخيمة لهذه الكارثة[3]، إلا أن إتجاه من الفقه في فرنسا توقع منذ البداية أن يستبعد الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992 أي إمكانية للتعويض عن هذه الفئة من الأضرار[4].

في الختام أقر معظم الفقه بأن الأضرار الإيكولوجية يجب أن يتم التعويض عنها، لعدة إعتبارات من بينها أنه إذا لم يتم التعويض عنها فإن ذلك سيؤدي إلى تدهور بيئي على نطاق واسع، و يشجع الملوثين على التمادي في ممارسة نشاطهم الملوث دون رادع، و من جهة أخرى إن خصوصية الأضرار البيئية تجعلها لا تقاس بالأضرار التقليدية التي يمكن أن يكون محلها الإعتداء على أشياء مملوكة ملكية خاصة، على عكس الأضرار البيئية المحضة التي

1- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 81-83.
Aziz SAHEB-ETTABA, La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Revue Juridique Thémis, N°= 32, 1998, pp. 529 et s.

2- أنظر: نص المادة 7/ فقرة 6 من إتفاقية إنشاء صندوق عام 1971.

3- Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., p. 69.

4- Emmanuel FONTAINE, Une fin de partie contestée, La Revue Maritime, N°= 495, décembre 2012, pp. 87-90.

تمتاز بطبيعة خاصة تقتضي التعامل معها بشكل خاص، بحكم أن محلها الإعتداء على عناصر مملوكة ملكية شائعة، بل إنها ليست فقط مملوكة للأجيال الحاضرة و إنما مملوكة للأجيال المستقبلة أيضا، لذلك تطلق عليها بعض التشريعات **"الذمة الجماعية للأمة"**. إضافة إلى أن رفض التعويض عن هذه الأضرار يهدد بالإختفاء التدريجي لعناصر الطبيعة المصابة بالتلوث، مما يستدعي إضاءة الضوء الأحمر لتنبيه الجهات المسئولة و القضاء إلى وجوب التدخل لحماية الطبيعة و مجابهة كل تهديد يحدق بها[1].

ذهب الفقه و القضاء الحديث إلى إقتراح عدة طرق تقدير التعويض النقدي للأضرار البيئة المحضة[2]، أهمها **"طريقة التقدير الموحد"** و **"طريقة التقدير الجزافي"**.

تقوم طريقة التقدير الموحد للضرر البيئي على أساس تكاليف الإحلال للثروة الطبيعية التي تلوثت أو أتلفت. و يقصد بتكاليف الإحلال، القيمة النقدية اللازمة لإعادة العنصر الطبيعي إلى ما كان عليه قبل حصول الضرر البيئي. و لكن يجب الأخذ في الإعتبار أنه من النادر ما يمكن أن نعطي للعناصر الطبيعية و مصادرها قيما تجارية نقدية، و على ذلك و لكي يمكن وضع قيمة شبه فعليه، يجب معرفة أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر و الحالات التي لها خصائص قريبة من الحالة المعروضة أمام القضاء و التي أصابها التلوث[3]. 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 إنقراضه[4].

أما عن 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[5]. و هذه الطريقة يمكن وصفها بأنها نوع من نظام العقوبات مقابل التعدي على البيئة، 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 قد وضعت الدوائر الأمريكية للسواحل و الصيد جداول لتقدير العناصر البيئية كالنباتات و الحيوانات و كميات الرمل التي يتم الإعتداء عليها، و ذلك في تحديد مسبق لتقدير التعويض في حالة المخالفة. و إعتبر بعض الفقه أن هذه الطريقة تحقق مزايا هامة 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 تعرض للأضرار، إضافة إلى أن

1- أنظر: أنور جمعة على الطويل، مرجع سابق، ص 10 و ما يليها.

2- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 90 et s.

3- أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 39.

4- راجع: أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 38-40.

5- أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 42.

هذا التقدير دائما يدين المتسبب في التلوث، حيث أن عدم الإدانة كأنه يعتبر تلك المخالفة عمل مشروع. غير أن هذه النظرية لم تسلم من النقد أيضا، حيث أنه باستثناء الحالات التي يتلف فيها العنصر الطبيعي بشكل تام، فإنه يكون من الصعب معرفة الحالة التي كان عليها ذلك العنصر قبل حدوث الضرر. إضافة إلى أن هذه الطريقة، في حالات الأضرار الجزئية، لا تقيم وزنا لإمكانية أن تقوم الطبيعة بتجديد نفسها، فضلا على أنها قد لا تكفل تجديد و تأهيل العنصر الطبيعي المتضرر، إذ أنه لا يمكن الجزم هل فعلا ستوظف الدولة المتضررة من التلوث مبلغ التعويض في معالجة الضرر اللاحق بالبيئة أو تصرفه في غير ذلك من الأمور[1].

على صعيد التشريعات الداخلية لدول العالم، نجد القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 قد نص صراحة في أحكامه على تعويض الأضرار البيئية المحضة[2]. و 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

1- راجع: أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 41-47.

2- « ***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 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. Mai 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.

مطالباتهم الأخرى بسبب المشاركة من أصحاب المطالبات العامة الذين يأملون في الحصول على تعويضات عن الضرر البيئي. ثم إن التعويض عن الضرر البيئي عادة ما يكون من نصيب الخزينة العامة، و لا يعتبر تعويضا بالمعنى الفني، 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 "OPA" من منح المتضررين تعويضات عن المطالبات غير المالية، فيذهب إلى القول 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، فضلا عن ذلك فإن الضرر البيئي يمثل خسارة عامة تصيب المجتمع بأسره، و هي خسارة يتعين تعويضها لمن يمثل هذا المجتمع أو مصالح الجماعة فيه[1].

ب- شروط تعويض أضرار التلوث طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969:

تستلزم إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 لقابلية التعويض عن أضرار التلوث طبقا لأحكامها، أن تقع هذه الأخيرة خارج السفينة الناقلة للمحروقات، أيضا أن يصاب الشيء المتضرر بعدوى المحروقات.

1- إلزامية وقوع أضرار التلوث خارج السفينة الناقلة للمحروقات:

جاء في مستهل نص المادة 1/ فقرة 6 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، على أن ضرر التلوث يعني: "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات...". هذا الشرط يقضي إستبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر، الأمر الذي ينحصر معه الحق في التعويض طبقا للإتفاقية، في المتضررين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة[2]، حيث أنه إذا كنا مثلا بصدد سفينة مختلطة (un navire mixte) تنقل المحروقات و بضائع أخرى في ذات الرحلة، و وقع ضرر ناشئ عن تسرب تلك المحروقات إلى البضاعة التي تحملها، فلا يترتب على ذلك تطبيق أحكام هذه الإتفاقية، و إنما قد تطبق أحكام عقد النقل البحري[3]. 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 بضاعة السمك الموجودة على هذه الأخيرة تغطيها إتفاقية 1969 بالتعويض بحكم أنه وقع خارج تلك الناقلة[4].

1- أنظر: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 94-95.
2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 65.
3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 498.
4- FIPOL: rapport annuel de 1991, p. 42.

2- إلزامية إصابة الشيء المتضرر بعدوى المحروقات:

بإشتراط إتفاقية بروكسل لعام 1969 في مادتها 1/ فقرة 6، أن يقع الضرر بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة، يتضح لنا أنها تعوض فقط عن الأضرار الناجمة عن إصابة الشيء المتضرر بعدوى المحروقات (la contamination)[1]، في حين لا تتكفل بتغطية الأضرار المترتبة مثلا عن الحريق أو إنفجار المحروقات[2]. و يشار إلى أنه عند تعديل هذه الإتفاقية بموجب بروتوكول لندن لسنة 1984، تم إدراج ضرر التلوث الناجم عن الحريق أو الإنفجار ضمن أضرار التلوث القابلة للتعويض في ضوء أحكامه[3].

ثانيا- تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة:

عادة عندما تتعرض سفينة ناقلة لشحنة من المحروقات لحادث بحري، تكون الدولة الساحلية المعنية مجبرة على إتخاذ 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 إتخاذ تدابير أخرى لإحتواء المياه الملوثة و تجنب إنتشارها و الوصول إلى الشواطئ، و ذلك بوضع الحواجز العائمة مثلا حول السفينة ذاتها، و على طول الساحل و الأماكن المهددة بالتلوث[4].

عرفت المادة 1/ فقرة 7 من إتفاقية بروكسل لعام 1969 الإجراءات الوقائية على أنها: **"كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه"**. نستخلص من هذا التعريف أنه لكي تدخل الإجراءات الوقائية ضمن نطاق ضرر التلوث المغطى بالتعويض طبقا للإتفاقية، لابد أن تتوافر فيها ثلاثة شروط هي: شرط معقولية الإجراءات الوقائية المتخذة، شرط إتخاذها بعد وقوع الحادث، و شرط إتخاذ هذه الإجراءات بهدف منع أو الحد من التلوث[5].

أ- شرط معقولية الإجراءات الوقائية المتخذة:

صحيح أن إتفاقية بروكسل لعام 1969، قد إشترطت لتكفلها بتعويض الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه، أن يتصف ذلك الإجراء بالمعقولية[6]، غير

1- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 266.

2- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 66-68.

3- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 571.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 376.
- أنظر أيضا: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 129 و ما يليها.
- حول كيفية مكافحة الدولة الساحلية لبقع المحروقات و الوسائل المستعملة لتنفيذ ذلك، راجع: معوض عبد التواب، مصطفى معوض عبد التواب، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986، ص 411-425.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 510.

6- راجع: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 24-27.

أنها لم تنص لنا صراحة عن مفهوم المعقولية[1]، مما يضفي حول هذه النقطة نوع من الغموض و الإبهام[2]. فإذا كانت قاعدة التعويض عن تكاليف إجراءات المكافحة لا تثير صعوبة كبيرة في تحديدها، إذ تمثل هذه التكاليف في الواقع إحدى العناصر الأكثر وضوحا في فاتورة معظم حوادث التلوث، إلا أنه تظل بعض 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[3]. كما تختلف تكاليف التدابير الوقائية حسب نظرة كل دولة للطريقة التي يجب بها مكافحة هذا التلوث، و مدى حساسية المجتمع المدني إزاء مشاكل التلوث، حيث أنه كلما كان إنشغال السلطات و وعي المجتمع بقضايا البيئة مرتفعا، إلا و كانت درجة النظافة و التطهير المراد الحصول عليها تتطلب وسائل و إمكانات أكثر[4]. علاوة على ذلك يختلف إتخاذ هذه الإجراءات من دولة إلى أخرى حسب إمكانيات المادية و البشرية لكل دولة، حيث أن الدول المتقدمة لديها من الوسائل المتطورة للقيام بتدابير وقائية باهظة التكاليف بعكس الدول النامية ذات الإمكانيات المحدودة في هذا المجال[5]. و رغم ذلك يرى بعض الفقه أن الإجراءات الوقائية يجب أن تكون معقولة من وجهة نظر موضوعية في ضوء المعلومات المتيسرة وقت إتخاذها، كما يجب أن تتناسب مع حجم التهديد بالتلوث الموجود آنذاك. زيادة على ذلك ينبغي أن تتعلق هذه الإجراءات بالوسائل المستخدمة و بالظروف التي إستخدمت فيها أكثر من تعلقها بالنتيجة المتحصلة. فلا شك أن تعليق مسألة معقولية الإجراء على مجرد النتيجة المتحصلة 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 إتخاذ القرارات و التدابير اللازمة، حيث أن كل دقيقة، بل و كل ثانية لها ثمنها و آثارها الخطيرة، و بالتالي فإن الإجراء الذي ظهر في النهاية مفيدًا يشهد بأنه كان معقولا، مما يجعله قابلا للتعويض. و العكس غير صحيح، فإن الإجراء الذي إعتقد المنقذ فائدته و الذي لم يؤدي في النهاية إلى أي نتيجة مفيدة يجب أن يعوض عنه أيضا[6]. و في النهاية يخضع تقدير مدى معقولية الإجراءات المتخذة لرقابة قاضي الموضوع[7].

ب- شرط إتخاذ الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث:

تكتسي مسألة التحديد المدقق لزمن إتخاذ الإجراءات الوقائية أهمية بالغة، لكونها المعيار الذي يستند إليه القاضي عند بحثه عن الإجراءات الوقائية التي تدخل ضمن مفهوم إتفاقية

1- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., p. 60.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 513.

3- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., p. 38.

4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 378.
5- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 133-134.
6- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 109-110.
7- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 514.
- أنظر أيضا: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 26.

بروكسل لعام 1969 لضرر التلوث مع تلك التي تخرج منه. و كما ذكرنا سابقا[1]، أضف إلى ذلك ما ورد النص عليه في مستهل المادة 1/ فقرة 7 المذكورة أعلاه، نعيد و ننوه بأن هذه الإتفاقية تتكفل فقط بتغطية الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع حادث التلوث[2]، أما التدابير المتخذة في حالة وجود فقط تهديد بوقوع الحادث، فهي ليست مندرجة ضمن تكاليف الإجراءات الوقائية الجاري تعويضها على ضوء أحكامها[3]. 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 مطلقا، إذ أنه لا يكفي وقوع الحادث في بعض الأحوال للقول بأن كافة الإجراءات المتخذة بعد وقوعه تندرج ضمن الإجراءات الوقائية المغطاة في الإتفاقية أو العكس. بل يجب أن تتوافر هناك علاقة سببية تربط بين تكاليف الإجراءات المتخذة و حادث التلوث الذي وقع[4].

ج- شرط إتخاذ الإجراءات الوقائية لغاية منع وقوع التلوث أو للحد منه:

قضت المادة 1/ فقرة 7 من إتفاقية بروكسل لعام 1969 بصريح العبارة، بأن الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع الحادث، يجب أن تهدف فقط إلى منع أو الحد من التلوث و ليس إلى تحقيق غاية أخرى. و مثل 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 إجراءات الإنقاذ أو عمليات المساعدة البحرية من جهة أخرى، حيث أن وقوع الحادث يمكن أن يتسبب في إمكانية حدوث الخلط[5]، في الوقت الذي ينبغي التمييز بينهما لإختلاف أساس التعويض عن كل منهما[6].

الملاحظ أن هذه المسألة طرحت في حادث ناقلة النفط اليونانية « PATMOS »، حيث وجهت لإدارة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 طلبات لتعويض التكاليف التي صرفت في عمليات الإنقاذ المقدمة لهذه السفينة[7]، إلا أن اللجنة التنفيذية للصندوق رفضت الإنصياع لتلك الطلبات، و دفعت بأن هذه التكاليف يمكن التعويض عنها فقط

1- راجع: من ص 27 إلى ص 30 من هذه المذكرة.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 511.

- أنظر أيضا: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مرجع سابق، ص 329.

3- في هذا المقام نذكر حادث ناقلة النفط الملغاشية « TANIO »، الذي تعود وقائعه إلى تاريخ 7 مارس سنة 1980، عندما إنكسر هيكل هذه السفينة لنصفين، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 13500 طن من المحروقات من صهاريجها، و تلوث ما يزيد عن 200 كلم من سواحل ناحية « la Bretagne » الفرنسية. و على إثره تدخلت السلطات المحلية باتخاذها مجموعة من التدابير الوقائية لإحتواء المد الأسود للمحروقات عن طريق ضخها من حطام السفينة، فضلا عن سد التشققات التي مست هيكلها مع تنظيف المناطق الملوثة مما جعلها تتكبد خسائر مادية طائلة، لمزيد من التفاصيل راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 25-31.

4- لمزيد من المعلومات، راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 92-97.

5- المرجع ذاته، ص 98.

6- Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2007, p. 516.

7- FIPOL: rapport annuel de 1987, op-cit., pp. 20-24.

إذا كان الهدف الأساسي من وراء إنفاقها يكمن في منع ضرر التلوث أو الحد منه، أما إذا كانت الغاية منها تحقيق هدف آخر خلاف منع ضرر التلوث، مثل إنقاذ هيكل السفينة أو البضائع التي تنقلها، فإن هذه العمليات لا تندرج ضمن تعريف إتفاقية بروكسل لعام 1969 للإجراءات الوقائية، و بالتالي لا تعويض عنها. و لقد تبنت محكمة « Messine » الإيطالية في هذه الواقعة نفس موقف اللجنة التنفيذية للصندوق، بإصدارها حكما يقضي بعدم قابلية تعويض تلك التكاليف[1]. أيضا يستدعي الأمر التمييز بين عمليات المساعدة التي تهدف فقط إلى إنقاذ هيكل السفينة و البضائع التي تنقلها، و بين التدابير التي يتم إتخاذها لتحقيق "هدف مزدوج"، أي منع التلوث و الحد منه، و إنقاذ السفينة و شحنتها في نفس الوقت، حيث قررت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 في بعض حوادث التلوث، أنه إذا كانت الغاية من الإجراء المتخذ مزدوجة بين هدف تقديم المساعدة البحرية و كذلك منع التلوث أو الحد منه، فإنه في هذه الحالة تخضع هذه الإجراءات لأحكام إتفاقية 1969[2]، و بالتالي يستحق مقدم المساعدة مكافئة الإنقاذ بالإضافة إلى تعويضه عن الإجراءات الوقائية المتخذة لمنع التلوث أو الحد منه[3].

ثالثا- الخسارة أو الضرر الواقع بسبب الإجراءات الوقائية المتخذة:

قد تتسبب الإجراءات الوقائية المتخذة بعد وقوع حادث التلوث، في بروز أضرار لا تقل أهمية عن تلك التي قد يسببها تسرب المحروقات ذاتها[4]، ذلك ما دفع إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، إلى إدراج ضمن نطاق أضرار التلوث القابلة للتعويض طبقا لأحكامها، تكاليف الإجراءات الوقائية[5]، و كل خسارة أو ضرر ينجم عند إتخاذ هذه التدابير[6].

يمكن أن تؤدي عمليات التطهير و التنظيف إلى إلحاق أضرار بالأموال و الممتلكات، مثل ذلك شق مسالك في الغابات و أراض مزروعة قصد بلوغ المناطق الملوثة[7]. فضلا عن ذلك قد تترتب عن هذه العمليات إصابات جسدية أو حالات وفيات تصيب الأشخاص القريبين من مصدر التلوث نتيجة لإستعمال المطهرات الكيماوية السامة[8]. و يشار إلى أن الشخص الذي يتكبد هذه الخسارة أو الضرر، ليس ملزما عند تقديمه طلب التعويض أن يثبت أنها نجمت بسبب حادث التلوث، حيث يكفيه فقط إقامة رابطة سببية بين ما لحقه من ضرر و بين الإجراءات الوقائية المتخذة عقب وقوع الحادث[9].

1- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 32-37, et p. 62.
2- FIPOL: rapport annuel de 1991, op-cit., pp. 57-62.
3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 515.
4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 125.
5- Liamine CHEBLI, La pollution en méditerranée : aspects juridiques des problèmes actuels, Office des Publications Universitaires, Alger, 1980, pp. 120-124.
6- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 328-329.
7- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 376.
8- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 213.
9- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 125.

الفقرة الثانية- المفهوم المستحدث لضرر التلوث بالمحروقات:

إن حوادث التلوث التي وقعت بعد مضي عدة سنوات من تطبيق إتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، لم تمر مرور الكرام دون أن ترفع النقاب عن نقاط القصور و الفراغات التي كانت تشوب مختلف أحكام هذه الأخيرة، و من بين هذه النقاط نجد تعريفها لضرر التلوث[1]، الذي كان يتسم بالعمومية و الغموض[2]، الأمر الذي ترتب عنه تضارب في التفسيرات الفقهية و القضائية، و مما فرض على المشرع الدولي إلزامية تعديل ذلك التعريف و ضرورة توضيح معالمه قدر الإمكان لتجنب الوقوع في كل تلك الإختلافات[3].

ورد تعريف ضرر التلوث في نص المادة 2/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992 على أنه: **"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، محدودا بتكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه"**. يتضح جليا عند الإمعان في هذا التعريف، أن الجزء الأول منه جاء مطابقا تماما للتعريف المكرس في إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، مما يدل على أن الأضرار المؤكدة و المباشرة التي تصيب الإنسان كالوفيات و الأضرار الجسدية المترتبة عن حادث التلوث، فضلا عن الأضرار المادية الواقعة على الأموال أو على الممتلكات و تكاليف تطهيرها أو إستبدالها[4]، كافة هذه النفقات يغطيها بروتوكول سنة 1992 بالتعويض[5]. كما نلاحظ تتطابق الشروط التي تتطلبها إتفاقية عام 1969 لتعويض ضرر التلوث مع تلك التي يتطلبها بروتوكول سنة 1992[6]. و مع ذلك فإن الجزء الثاني من التعريف يتقدم بمفهوم ضرر التلوث خطوة إلى الأمام بالمقارنة بالنص الوارد في إتفاقية عام 1969، حيث أنه أزال الغموض الذي أحاط بنص هذه الأخيرة حول قابلية بعض أنواع الأضرار الأخرى للتعويض، و نخص هنا بالذكر الأضرار اللاحقة بالموارد الطبيعية للبيئة البحرية و تكاليف إحياء هذه البيئة، كذلك فوات الكسب الناجم عن هذه الأضرار[7]. فبالنسبة للأضرار البيئية المحضة اللاحقة مباشرة بالوسط البحري، فإنها غير مغطاة بالتعويض طبقا لبروتوكول سنة 1992[8]، باعتبار أن العناصر الطبيعية لا يمكن تقييمها

1- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 59-66.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 496-497.

3- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 270.

4- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 374-376.

5- IPIECA/ITOPF: « 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, février 2007, pp. 10 et s.

6- FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., p. 14.

7- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 134.

8- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 381-382.

من الناحية المادية[1]، إذ حصر البروتوكول التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن حوادث التلوث بالمحروقات، في تكاليف الإجراءات المعقولة التي تتخذها فعلا الدولة أو تعتزم إتخاذها لغاية إعادة الوضع إلى حاله قبل وقوع التلوث « la remise en état »[2]، بمعنى تغطية ما تبذله الدولة من مصاريف و نفقات في عمليات تطهير و إعادة إحياء المناطق المتضررة من تبعات حادث التلوث[3]. و إذا كانت إتفاقية بروكسل لعام 1969، لم توضح صراحة ما إذا كان فوات الكسب يندرج ضمن مفهومها للأضرار القابلة للتعويض، الأمر الذي أدى إلى إختلاف الإجتهادات القضائية الوطنية و بروز تباين في تطبيق أحكامها، فإن التعريف الجديد الذي صاغه بروتوكول سنة 1992 لضرر التلوث، جاء ليؤكد بصريح العبارة أن فوات الكسب الناجم عن الأضرار البيئية يدخل ضمن أضرار التلوث البحري القابلة للتعويض[4].

الفرع الثاني

تحديد النطاق الجغرافي لضرر التلوث بالمحروقات

حددت إتفاقية بروكسل لعام 1969 النطاق الجغرافي لسريان أحكامها، فنصت على أنها: **"تطبق فقط على أضرار التلوث الواقعة على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة و أيضا على الإجراءات الوقائية المتخذة لتفادي أو تقليل مثل هذه الأضرار"**[5]. و من القراءة الأولى لهذه المادة، نلاحظ أنها تتحدث عن أضرار التلوث، و ليس عن الأفعال المولدة لهذه الأضرار. و بعبارة أخرى فإن معيار تحديد مدى إنطباق الإتفاقية يتمثل في مكان وقوع الضرر فقط، بغض النظر عن مكان نشأة الحادث، حيث أنه غالبا ما يحدث تسرب للمحروقات في البحر العالي بينما يقع الضرر المترتب عنه في المياه الإقليمية أو على إقليم دولة ما[6].

1- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 252.

2- **لمزيد من المعلومات راجع كل من:**
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 134-137.

Diego NUNEZ, op-cit., pp. 89-94.
Emilie CORNU THENARD, op-cit., pp. 28-37.
Elisabeth TERZIC, Les alternatives à l'exclusivité du système CLC FIPOL, op-cit., p. 6.
Véronique JAWORSKI, La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 17-25.

3- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 252-253.
- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 507-509.

4- أنظر في ذلك كل من:
- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 379-382.

Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 271.
FIPOL: rapport annuel de 1998, op-cit., pp. 57-65.

5- أنظر: نص المادة 2 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
- أنظر أيضا: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 255.

6- أنظر في ذلك كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 156.
- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 375.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 329.

كما نستنتج من حصر الإتفاقية لنطاقها الجغرافي في أضرار التلوث الواقعة فقط على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، أن الأضرار التي تقع على إقليم أو في البحر الإقليمي لدولة غير متعاقدة غير مغطاة بالتعويض طبقا لأحكامها[1]، حتى و إن كانت السفينة مصدر التلوث رافعة لعلم دولة متعاقدة[2]. و على نقيض ذلك تماما[3]، فإن أضرار التلوث الواقعة على إقليم أو في البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، تغطيها الإتفاقية حتى و إن كانت السفينة المتسببة في تلك الأضرار رافعة لعلم دولة غير متعاقدة[4]. علاوة على ذلك فإن هذه الإتفاقية تكتفي بالنص على وقوع ضرر التلوث على إقليم دولة متعاقدة (البري و البحري)، دون أن تشترط إنتماء المتضررين لهذه الدولة، مما يعني أن قواعدها تنطبق على جميع ضحايا التلوث المقيمين على إقليم هذه الدولة بمن فيهم رعايا دولة غير متعاقدة، حيث أنه لا تولي الإتفاقية أي إعتبار لجنسية المتضررين هنا، فمفهومها للضرر يعد مفهوما إقليميا و ليس شخصيا[5].

يذكر أن المشكلة التي صادفت الدول عند تطبيق الإتفاقية آنذاك تتمثل في عدم وجود حد موحد للبحر الإقليمي، حيث يفترض أن الدولة (أ) و الدولة (ب) تجمعهما سواحل واحدة، و أن الدولة (أ) تضع حدا لبحرها الإقليمي قدره 50 ميلا، بينما تحدد الدولة (ب) بحرها الإقليمي بمسافة 12 ميلا بحريا، فإذا وقع حادث تلوث في البحر العالي، و إمتدت أضراره إلى مسافة 40 ميلا مثلا 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 محلا لصيدهم تقع من وجهة نظر قانونهم الوطني خارج حدود البحر الإقليمي[6].

هذه المسألة إنتهى الخلاف الدائر حولها بإبرام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المعتمدة في 10 ديسمبر من عام 1982[7]، و التي نصت في المادة الثالثة منها على أنه لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا[8]. بقي أن النقطة التي لم تفصح عنها بشكل صريح المادة الثانية من إتفاقية بروكسل لعام 1969، هي المنطقة البحرية

1- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 573.

2- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 214.

3- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 46-47.

4- مما يفيد بأن العلم الذي ترفعه السفينة ليس محلاً للإعتبار عند تحديد نطاق تطبيق إتفاقية بروكسل لعام 1969، حيث يكفي لإعمال قواعدها أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لأي دولة من الدول المتعاقدة، أنظر: ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 257.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 375-376.

6- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 160.

7- و لقد صادقت الجزائر على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53، المؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، ج.ر.ج.ج العدد 06، الصادرة في 24 جانفي سنة 1996. (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

8- 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, 3ème édition, Lextenso, Paris, 2009, pp. 113-114.

التي يجب أن تتخذ فيها الإجراءات الوقائية الرامية إلى تفادي أو التقليل من أضرار التلوث لكي تندرج ضمن مفهومها للضرر المغطى بالتعويض؟[1]

و كما عدل بروتوكول سنة 1992 عدة أحكام من إتفاقية بروكسل لعام 1969، فإن ذلك التعديل مسَّ أيضا بالنطاق الجغرافي لأضرار التلوث بالمحروقات[2]، حيث نصت المادة الثالثة منه على أنه: **"تطبق أحكام البروتوكول فقط على:**

1- أضرار التلوث الواقعة:

أ- على الإقليم، بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة؛

ب- و في المنطقة الإقتصادية 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 من هذه المادة، فإن النطاق الجغرافي لضرر التلوث في ضوء بروتوكول سنة 1992 توسع بشكل كبير بالمقارنة باتفاقية بروكسل لعام 1969[3]، حيث صار يضم بالإضافة إلى الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، المنطقة الإقتصادية الخالصة[4]، و هي تلك المنطقة التالية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية و ملاصقة له[5]، و التي لا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي[6]. أما في حالة عدم إنشاء الدولة الساحلية للمنطقة الإقتصادية 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

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 499-502.

2- جدير بالذكر أن تعديل النطاق الجغرافي لأضرار التلوث تم لأول مرة بموجب أحكام بروتوكول لندن لسنة 1984 الذي لم يدخل حيز التنفيذ، أنظر في ذلك كل من:
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 262.
- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 201.

3- نوري رشيد نوري الشافعي، البيئة و تلوث الأنهار الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011، ص 186-187.

4- راجع في ذلك كل من:

Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 271.
Arnaud MONTAS, op-cit., p. 237.
André BRAEN, La responsabilité en matière maritime, Revue du Barreau, Tome 62, automne 2002, pp. 422-428.
FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 12.

5- أنظر: نص المادة 55 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

6- أنظر: نص المادة 57 من نفس الإتفاقية.

يقاس منها عرض البحر الإقليمي[1]. 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 إتخاذها في البحر العالي بهدف تفادي أو تقليل ضرر التلوث الذي يمكن أن يلحق بالإقليم أو بالبحر الإقليمي لدولة متعاقدة، أو طبقا للإمتداد الجديد لمكان وقوع الضرر في المنطقة الإقتصادية الخالصة لهذه الدولة[2].

المطلب الثالث

إلزامية توافر رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الضرر

تمثل رابطة السببية الركن الثالث من الأركان التي تنبني عليها المسؤولية المدنية بعد ركني الخطأ و الضرر[3]، حيث يقصد بها تلك الصلة التي تربط بين خطأ المسئول و ضرر المتضرر[4]. و لرابطة السببية أهمية كبيرة لقيام المسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري 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[5].

نفس هذه القاعدة تنطبق بالنسبة للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، حيث لا يمكن لضحايا التلوث الحصول على تعويض مناسب لإصلاح ما تكبدوه من أضرار في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، بمجرد وقوع حادث تلوث ترتب عنه ضرر، إذ لابد على هؤلاء إقامة الدليل، سواء عند إدعائهم أمام المحكمة أو أثناء توجيه طلباتهم للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، على وجود صلة مباشرة بين الفعل المنتج للضرر و الضرر الحاصل، و بعبارة أخرى إثباتهم بأن الحادث يعد السبب المباشر الذي ألحق بهم تلك الأضرار[6]. لكن إذا كان من السهل إقامة

1- Catherine ROCHE, L'essentiel du droit de l'environnement, op-cit., pp. 113-114.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 170.

- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 501-502.

3- راجع في ذلك: عبد الحكيم فوده، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية و التقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998، ص 142 و ما يليها.

- راجع أيضا: محمد أحمد عابدين، التعويض بين الضرر المادي و الأدبي و الموروث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 76-77.

4- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 49-51.

5- راجع في ذلك كل من:

- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 249.

- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 72-73.

- وليد عايد عوض الرشيدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير مقدمة إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2012، ص 54-57.

6- أنظر: سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، مرجع سابق، ص 123.

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 (الفرع الأول). كما بينت التجربة أنه في كثير من الأحيان ما يصطدم الضحايا بعراقيل عند إقامتهم رابطة سببية مباشرة بين الحادث و كل من الخسائر الإقتصادية الخالصة (الفرع الثاني) و الأضرار المعنوية (الفرع الثالث) الناجمة عنه، مما يجعل فرصهم في التعويض عن هذه الأشكال من الأضرار قليلة.

الفرع الأول

صعوبة إقامة رابطة سببية مباشرة في حالة جهل المصدر الحقيقي للمحروقات المتسربة

لقد أظهرت حوادث التلوث البحري المتكررة، أن ضحايا الأضرار الناتجة عن الملاحة البحرية غالبا 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 أساسا 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 غالبا المسافة التي تفصل بين مكان الحادث البحري المتسبب في التلوث و مكان حصول الضرر بعشرات الأميال البحرية بل و بالمئات[1]، خاصة إذا كنا بصدد التلوث بالمحروقات[2]، علما أن هذه الأخيرة تنتشر سريعا في مياه البحر بفعل الرياح و التيارات[3]، الأمر الذي يصعب معه إثبات من الطرف الجدير بالمسائلة للحصول على التعويض[4].

من الناحية العملية لمسنا عدد معتبر من الأمثلة المتعلقة بقضايا التلوث البحري بالمحروقات التي لم يُعرف فيها المتسبب الحقيقي في الأضرار الناجمة عنها[5]، مما أدى إلى بقاء المتضررين بلا علاج قانوني[6]. 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. و على إثره قامت الحكومة السويدية بالإدعاء أمام المحكمة ضد مالك ناقلة النفط اليونانية « TOLMIROS »، باعتبار أن هذه

1- أنظر: 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, 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.

السفينة، من بين السفن الأخرى، هي الوحيدة التي أبحرت في ذلك التاريخ و على مقربة من المنطقة البحرية المتضررة، و هي تحمل ذلك القدر الكبير من المحروقات[1]، لكن مع ذلك رفضت المحكمة بالإضافة إلى إدارة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، الحكم بالتعويض لصالح الحكومة السويدية، تأسيسا 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 نهائيا[2].

الفرع الثاني

صعوبة إقامة رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الخسائر الإقتصادية الخالصة الناجمة عنه

من ضمن الأضرار المترتبة بكثرة عن حوادث التلوث البحري بالمحروقات الصادر عن السفن، و التي غالبا ما يصطدم ضحاياها بمشاكل مستعصية أثناء إقامتهم لرابطة السببية المباشرة بينها و بين الحادث، نجد الخسائر الإقتصادية الخالصة.

صحيح أن بعض محاكم الدول المتعاقدة و كذلك الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، يجيزون النظر في طلبات التعويض المتعلقة بالخسائر الإقتصادية الخالصة التي حاقت بالأشخاص الذين يعتمدون في دخلهم على أنشطة لها إتصال مباشر بالبحر أو بالساحل المتعرض للتلوث، مثل ممارسي نشاط الصيد البحري الذين سيتكبدون حتما مثل هذه الخسائر بسبب عدم إستطاعتهم الصيد طيلة الفترة التي يكون فيها البحر ملوثا، فضلا عن أصحاب الفنادق و المطاعم المتمركزة على طول الساحل الملوث، الذين سيتأثر مردود نشاطهم سلبا على إثر وقوع الحادث[3]، 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[4].

تشترط الصناديق الدولية للتعويض، لقابلية التعويض عن الخسائر الإقتصادية الخالصة، أن يثبت مقدم الطلب توافر درجة تقارب معقولة بين حادث التلوث و الخسارة التي يدعي تكبدها. و لغاية إثبات على سبيل المثال صاحب فندق أو منتجع سياحي توافر هذا التقارب بين الحادث و الخسارة الإقتصادية الخالصة التي تعرض لها، ينبغي عليه إقامة الدليل على وجود تقارب جغرافي بين النشاط الإقتصادي الذي يزاوله و حادث التلوث، و إبراز درجة الصلة الإقتصادية الموجودة بينه و الملكية المتضررة، مع الإشارة إلى القيمة التجارية التي كان يتميز بها نشاطه الإقتصادي في إقتصاد المنطقة المتضررة من التلوث، فضلا عن إيداعه في الطلب

1- FIPOL: rapport annuel de 1991, op-cit., pp. 34-37.
2- FIPOL: rapport annuel de 1992, op-cit., pp. 40-42.
3- FIPOL: rapport annuel de 1993, op-cit., pp. 42 et s.
4- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 516-517.

وثائق تثبت أرقام المداخيل التي كان يجنيها من نشاطه قبل وقوع الحادث و درجة إنخفاضها بعد الحادث[1]. و في الحقيقة تطرح هذه الإجراءات مشاكل إثبات كبيرة من الناحية العملية بالنسبة للأطراف التي تدعي تكبد مثل هذه الخسائر[2].

ففي حادث السفينة القبرصية « HAVEN »، و الذي وقع بالتحديد على مستوى سواحل مدينة « Gênes » الإيطالية بتاريخ 11 أفريل سنة 1991، الأمر الذي أفضى إلى تسرب حوالي 10000 طن من المحروقات في مياه البحر، و التسبب في كارثة بيئية مدمرة ألمَّت بهذه المدينة. فقد تم إحصاء من بين 700 طلب تعويض إستقبلتها محكمة جنوه، كان هناك طلب يضم 600 فندق، يطالبون فيه بتعويضهم عن الخسائر الإقتصادية الخالصة التي حاقت بهم بسبب العزوف الكبير للسياح من الإقبال على الشواطئ المتضررة من الآثار الوخيمة للحادث[3]. و لما وصل طلبهم إلى الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، ردت اللجنة التنفيذية لهذا الأخير بأنه من الصعب الجزم بأن هذه الخسائر التي تعرضت لها هذه الفنادق كانت فعلا من جراء تسرب المحروقات من السفينة المذكورة، و بالتالي لا يمكن الفصل في ذلك الطلب إلا بعد إثبات وجود درجة تقارب معقولة بين الحادث و الخسائر التي يدعونها[4].

كذلك في قضية « Erika »، تقدم مستغل ميناء « Lorient » بطلب تعويض للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، يطالبه فيه بتعويضه عن الخسارة الإقتصادية الخالصة اللاحقة بالميناء على مدار سنة 2000، نتيجة للقلة الملحوظة في عدد الركاب الذين إرتادوه على إثر الحادث، و بالتالي تقلص موارد الميناء فيما يتعلق بحجم الرسوم التي دفعها الركاب في هذه السنة بالمقارنة مع ما جناه سنة 1999.

في شهر أكتوبر سنة 2001، قامت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 بدراسة مدى قابلية هذا الطلب للتعويض، حيث توصلت عند معاينة أرشيف الميناء إلى إبراز حقيقة مفادها أن هذه الخسارة ليست بالضرورة ناشئة عن الحادث، باعتبار أن عدد الركاب الذين يستقبلهم هذا الميناء يتفاوت بنسبة 5% من سنة إلى أخرى، إذ أنه في سنة 2000 قدر تقلص عدد الركاب بالمقارنة مع سنة 1999 بنسبة 3%، مما دفع بالصندوق إلى رفض 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[5].

1- لمزيد من المعلومات راجع كل من:

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 317.
FIPOL de 1992: « Manuel des demandes d'indemnisation », édition d'octobre 2013, pp. 32 et s.
FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 107-109.
FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 115-117.

2- FIPOL: rapport annuel de 1998, op-cit., p. 58.
3- FIPOL: rapport annuel de 1992, op-cit., pp. 61-75.
4- FIPOL: rapport annuel de 1993, op-cit., pp. 36-46.
5- FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., p. 117.

الفرع الثالث

صعوبة إقامة رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الأضرار المعنوية الناجمة عنه

إضافة إلى الصعوبات في الإثبات التي تقف عائقا أمام حصول الأشخاص الذين يمارسون أنشطة لها إتصال مباشر بالسواحل الملوثة، على تعويض نظير ما تكبدوه من خسائر إقتصادية خالصة من جراء حوادث التلوث البحري بالمحروقات، 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[1]، أيضا بالمدن الساحلية التي تتعرض لتشويه سمعتها و حسن صورتها[2]، حيث أنه ليس بالأمر الهين إثبات المدعي تكبد مثل هذه الأضرار[3].

يشار إلى أنه في حادث ناقلة النفط الليبيرية « BRAER »، الذي وقع بتاريخ 5 جانفي سنة 1993 على مستوى جزر « Shetland » في المملكة المتحدة البريطانية، أقدم شخص يعد شريكا في شركة أشخاص تعرضت حقولها و المزارع التابعة لها للتلوث، إلى رفع دعوى قضائية أمام المجلس القضائي ضد مالك هذه السفينة، يطالبه فيها بتعويضه عن الأضرار الصحية و الأزمة النفسية التي ألمَّت به عقب الحادث بسبب تلف المنتجات الزراعية و هلاك الماشية التابعة لتلك الشركة. و أثناء النظر في طلب التعويض، أقرت هيئة المجلس بأنه من المستحيل التعويض عن هذه 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 الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، بأن التعويض يقبل فقط في حالة تعرض الشخص لضرر جسدي، بينما طلبات التعويض المتعلقة بالإنتكاسات الصحية و ذات الطبيعة النفسية، لا تندرج ضمن مفهوم ضرر التلوث كما عرفته إتفاقية بروكسل لعام 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[4]. و نعتبر أن ما دفع به مالك هذه السفينة و الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 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 أن الأضرار التي تنطوي على الألم النفسي و الإنعزال و الاضطرابات البسيكولوجية أصبحت تفوق في كثير من الأحيان في فداحتها الأضرار الجسمانية[5].

1- أنظر: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 243.

2- FIPOL: rapport annuel de 1993, op-cit., p. 43.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 312-313.

4- FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., pp. 59-66.

5- أنظر: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 244.

- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 503.

و في دعوى « Amoco Cadiz » المقامة أمام الجهات القضائية في الولايات المتحدة الأمريكية، طالبت عدة دوائر فرنسية لحقتها أضرار تلوث، بمبلغ 37 مليون فرنك فرنسي تعويضا عن الضرر الذي مس بسمعتها و حسن صيتها على إثر هذه الكارثة، لكن إستبعد القاضي الأمريكي أي إمكانية للتعويض عن هذه الطائفة من الأضرار لعدة أسباب، أهمها أن كل ضرر يدعى تكبده ينبغي أن يكون قابلا للتقييم من الناحية المادية لغرض معرفة مبلغ التعويض الذي يناسبه، عن طريق إتباع أسلوب 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، فضلا على أن هذه الأخيرة لم تتوصل إلى تقديم ما يكفي من الأدلة المقنعة التي تثبت فعلا تعرضها للضرر الذي تدعي تكبده[1].

1- Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 67-68.

المبحث الثاني

النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

عندما تجتمع كافة الأركان الضرورية لانعقاد المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، فلا يبقى أمام المتضررين سوى تحديد الشخص المسئول عن التلوث لمتابعته قضائيا من أجل الحصول على تعويض مناسب يسمح لهم بإصلاح ما لحق بهم من أضرار (المطلب الأول). و لما كانت المسؤولية المدنية المنعقدة في ضوء موضوع دراستنا تتميز بذاتية خاصة من حيث النظام القانوني الذي تقوم عليه، ذلك ما سنوضحه من خلال دراستنا للمبادئ الأساسية التي تحكم هذه المسؤولية (المطلب الثاني)، ثم التعرض لحالات الإعفاء من المسؤولية المنصوص عليها على سبيل الحصر في أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 (المطلب الثالث).

المطلب الأول

تحديد الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث بالمحروقات

أثارت مسألة تحديد الشخص المسئول عن تعويض الأضرار الناشئة عن حادث التلوث البحري بالمحروقات، جدلا واسعا بين وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969 (الفرع الأول)، حيث برزت وفود مؤيدة لفكرة إلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات، و وفود أخرى مطالبة بفكرة إلقائها على عاتق مالك السفينة الناقلة لبضاعة المحروقات. و في نهاية المطاف إعتنقت إتفاقية بروكسل لعام 1969 أحد الخيارين المذكورين (الفرع الثاني)، الأمر الذي صاحبته تعليقات فقهية بين جانب من الفقه مؤيد و آخر معارض لذلك الخيار (الفرع الثالث).

الفرع الأول

آراء وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969 حول مسألة تحديد الشخص المسئول عن تعويض أضرار التلوث بالمحروقات

حقيقة أثارت 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 لعام 1969، بين دول منادية بمسؤولية مالك بضاعة المحروقات (أولا)، و دول أخرى مطالبة بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة الناقلة لهذه البضاعة (ثانيا)، و كل فريق من هذه الدول قدم أسانيده و مبرراته دفاعا على موقفه[1].

أولا- الدول المُنادية بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات:

من أبرز وفود الدول الحاضرة في مؤتمر بروكسل لعام 1969، و التي كانت تنادي 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[2]. بحيث تمحورت الفكرة التي كانت تدافع عليها وفود هذه الدول أساسا في وضع عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات، مع إعطاءه حق الرجوع على السفينة إذا كان الضرر قد نشأ عن خطأ من جانب هذه الأخيرة[3].

فيما يتعلق بالحجج و الأسانيد التي تفضلت بتقديمها وفود الدول المذكورة لتبرير 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 الإتفاقية و ليس السفينة الناقلة لهذه البضاعة[4]، إذ أنه بالنظر للطبيعة الخطيرة لشحنة المحروقات، علاوة عن التهديدات التي يشكلها نقلها بطريق البحر، مما يستدعي معه جعل مالكها يتحمل تلقائيا تبعات الأضرار التي تسببها للغير في حالة تسربها إلى مياه البحر[5]. 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[6]. أما عن النقطة الثالثة، فهي في رأينا نقطة في غاية الأهمية لكونها تعطي حلا عمليا لتعويض ضحايا التلوث بالمحروقات، ذلك عندما أوضح هذا الفريق من الدول، بأن ملكية كميات كبيرة من بضاعة المحروقات المنقولة بطريق البحر مقصورة على عدد محدود نسبيا من الشركات

1- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 341.
2- Ibid., p. 341.
3- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 177.
4- المرجع ذاته، ص 178.
5- أنظر: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 207.
6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 530.
- أنظر أيضا: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 370.

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 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[1].

ثانيا- الدول المطالبة بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة:

عارضت الوفود الممثلة لكل من دولة فرنسا، الولايات المتحدة الأمريكية، النرويج، إسبانيا، 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[2].

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[3]، و ذلك لأن ملكية البضاعة تُثبت بواسطة سند الشحن و تتغير بتداوله، الأمر الذي سيصعب على هؤلاء مهمة إيجاد مالكها الحقيقي لكونه يتغير في رحلة النقل الواحدة، مما يجعل حق حصولهم على التعويض ليس مضمونا، و على العكس فإن مالك السفينة يسهل العثور عليه، إذ يشار إليه دائما في سجل قيد السفينة[4]. 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 تفادي الحادث، في حين أن مالك البضاعة لا يمكنه فعل أي شيء[5]. زيادة على ذلك فإن إلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة له دور وقائي من شأنه تجنب و تحاشي وقوع الحوادث أثناء الرحلة البحرية، بحيث أن المالك في هذه الحالة يكون شديد الحيطة و اليقظة تفاديا لحدوث أي طارئ ممكن. و بالمقابل إذا ألقيت المسؤولية على عاتق مالك البضاعة، يمكن أن يهدد 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 عبئًا يستحيل عليه تحمله، حيث يمكن له تحويل هذا العبء على الشركات البترولية الشاحنة عن طريق زيادة أجرة نقل الشحنة على ظهر سفينته[6].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 177-180.

2- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 341.

3- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 371.

4- خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 167-168.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 310.

5- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 181.

6- أنظر: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 206-207.

الفرع الثاني

المسئول عن تعويض أضرار التلوث بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969

نصت المادة 3/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 على أنه: **"يعتبر 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..."**[1].

نستنتج من ذلك أن إتفاقية بروكسل لعام 1969، ألقت بعبء مسؤولية الأضرار الناجمة عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن إلى مياه البحر، على عاتق من يكون مالكا للسفينة وقت وقوع الحادث المنشئ للضرر[2]، مما يدل على أن هذا الأخير وحده الشخص المسئول عن التعويض في مواجهة المتضررين من التلوث بالمحروقات[3].

عند تحليل الخيار الذي تبنته الإتفاقية بتحميلها مالك السفينة مسؤولية تعويض الأضرار المترتبة عن حادث التلوث، يظهر لنا جليا 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 عن أضرار التلوث البحري[4]. كما تبين أيضا بصورة واضحة، أن الإعتبارات العملية هي التي رجحت الكفة للأخذ بمثل هذا الحل[5]، خاصة أنه أثناء سير أعمال مؤتمر بروكسل لعام 1969، كان الإنشغال الأكبر للمجتمع الدولي يتمثل أساسا في ضمان تعويض عادل للمتضررين من آثار التلوث، و ما يقتضيه ذلك من ضرورات الوضوح و التسهيل عليهم و تبسيط إجراءات حصولهم على التعويض[6]، علما أن هذه الغاية يصعب إدراكها إذا تم إلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك البضاعة، و ذلك لأن هذا الأخير ليس سهلا معرفته حتى تتم مطالبته بأداء التعويض، حيث أنه يتغير في نفس رحلة النقل بخلاف شخصية مالك السفينة التي تبقى ثابتة و معروفة[7].

1- نفسه مضمون المادة 4/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992.

2- أنظر: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257.

3- **لمزيد من المعلومات راجع كل من:**

- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 130-131.

- ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، مرجع سابق، ص 257-262.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 309-310.

- سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 164 و ما يليها.

Mohammed BENAMAR, La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien, Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques et Politiques, Volume 35, N°= 4, 1997, pp. 1211-1203.

4- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 354-355.

Liamine CHEBLI, La pollution en méditerranée…, op-cit., pp. 121-124.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 521.

6- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 183.

7- أنظر: خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 168.

توصلنا في الأخير إلى نتيجة متضحة مفادها أن إتفاقية بروكسل لعام 1969، حملت مالك السفينة دون سواه، مسؤولية تعويض الأضرار المترتبة على إثر حادث التلوث البحري بالمحروقات. لكن جرى العمل في الكثير من الأحيان أن يتم إستغلال هذه السفينة بواسطة الغير عن طريق إيجارها[1]، الأمر الذي يجعلنا نتساءل عن مدى تحمل المستأجر للمسؤولية في حالة التلوث البحري؟ و هل تستمر مسؤولية مالك السفينة رغم تأجير السفينة؟[2]

ينبغي التذكير أن مالك السفينة يقوم باستغلال سفينته طبقا 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 ليتسنى للسفن القيام برحلاتها البحرية التي تبدأ من ميناء لتنتهي في ميناء آخر. و قد يقوم المالك بتأجير سفينته للغير، أين يقوم الأخير (المستأجر) باستغلالها لحسابه الخاص[3].

هذه الصورة الأخيرة للإستغلال التجاري للسفينة في الواقع تولد عنها جدل شائك في مجال المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و ذلك بعد إلقاء إتفاقية بروكسل لعام 1969، لعبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة و ليس على مستأجرها، حيث أقرت بعض وفود الدول المشاركة في المؤتمر، بأن مستأجر السفينة لا يمكنه أن يتخلص 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[4]. بل

1- تخضع مسألة تأجير السفن لثلاثة صور من العقود و هي كالآتي:

أ- عقد إيجار سفينة غير مجهزة: و هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع سفينة بدون تجهيز أو تسليح (بهيكلها)، تحت تصرف المستأجر لوقت محدد، و يتعهد المستأجر بدوره بدفع بدل الإيجار. و بموجب هذا العقد، يتمتع المستأجر بالإدارة الملاحية و التجارية للسفينة (أي هو الذي يقوم بتسيير السفينة ملاحيا، و ذلك بتزويدها بالمئونة و العتاد و الوقود و كل ما يتعلق بملاحتها، كما يقوم بتعيين الربان و البحارة و أعضاء الطاقم، إضافة إلى ذلك يتكفل المستأجر بالتسيير التجاري للسفينة، حيث يقوم بإبرام عقود النقل و تسلّم البضائع و تسليمها و تحصيل الأجرة...)، مما يعني أن مالك السفينة المؤجر يفقد كل رقابة أو سيطرة على سفينته بعد تسليمها، حيث تكون هذه الرقابة و تلك السيطرة للمستأجر.

ب- عقد إيجار سفينة مجهزة على أساس الرحلة: هو عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بوضع كليا أو جزئيا سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر، للقيام سواء برحلة أو عدة رحلات، و بالمقابل يتعهد المستأجر بدفع أجرة السفينة. و طبقًا لهذا العقد، تبقى لدى المؤجر الإدارة الكاملة للسفينة، فليس من تقسيم لتسيير و إدارة السفينة بينه و بين المستأجر، حيث يحتفظ المؤجر بالإدارتين الملاحية و التجارية.

ج- عقد إيجار سفينة مجهزة لمدة معينة: يتعاهد المؤجر بمقتضى هذا العقد، بوضع سفينة مزودة بالتسليح و التجهيز تحت تصرف المستأجر مقابل أجرة، و ذلك لمدة معينة. و وفقًا لهذا العقد، فإن الإدارة الملاحية للسفينة تكون للمؤجر، في حين تكون الإدارة التجارية للمستأجر، حيث أن الربان في عقد التأجير بالمدة، يتلقى التعليمات من المؤجر فيما يتعلق بالشؤون الفنية للملاحة، و من المستأجر فيما يتعلق بالشؤون التجارية كإصدار سندات الشحن، و كيفية تنفيذ عملية شحن البضاعة و تفريغها و تسليمها...، أنظر: نصوص المواد من 640 إلى 737 من التقنين البحري الجزائري.

- راجع أيضا: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 435-496.

2- أنظر: سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 169-170.

3- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 435.

4- أنظر كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 522.

- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 183.

René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 278-284.

أكثر من ذلك، ففي حالة صدور التلوث من سفينة قام مالكها بتأجيرها للغير بدون تجهيز (بهيكلها)، علما 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[1]، و بالتالي فمن غير العدل تحميل مالك السفينة في هذه الحالة مسؤولية شيء لا يتولى الإشراف و لا السيطرة عليه[2].

من كل هذه المعطيات، 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، بحيث أن العدالة تقتضي ترتيب المسؤولية على المستغل الفعلي للسفينة[3]. لكن هذا الرأي في الواقع تم رفضه من طرف غالبية الوفود المشاركة في مؤتمر بروكسل لعام 1969 لأسباب أهمها: أن لفظ "المستغل" 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 مجهز ناقلة النفط في الحالة التي تكون مستغلة بموجب عقود إيجار متتابعة. علاوة على ذلك، فإن إقامة الدعوى ضد مالك السفينة يعد بمثابة تضييع 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 لجبر ما تكبدوه من أضرار[4]. فتفاديا للدخول في هذه المتاهات، حملت إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 مالك السفينة وحده مسؤولية التكفل بتعويض ضحايا حادث التلوث[5]، حيث لا تنطبق أحكامها على مستأجري السفن أيا كان نوع عقد الإيجار المبرم، أي سواء كانت السفينة مستأجرة غير مجهزة أو مجهزة سواء بالمدة أو بالرحلة[6]. لكن للحيلولة دون تنصل مستأجر السفينة من مسؤوليته في حالة التلوث البحري، يمكن للضحايا متابعته قضائيا في إطار قواعد القانون الوطني لمطالبته بالتعويض لإصلاح ما أصابهم من أضرار، حيث تخضع دعواهم في هذه الحالة للقواعد العامة[7].

1- أنظر كل من: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 462.
René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 276-278.

2- سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 171-172.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 522.
- راجع أيضا: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 208.

4- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 185-187.

5- Michel PRIEUR, op-cit., p. 881.

6- راجع كل من: مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 و التشريعات و المعاهدات المكملة له، دار غريب للطباعة، القاهرة، 1991، ص 443.
- سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 169-172.
Philippe VINCENT, Droit de la mer, op-cit., pp. 189-190.

7- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.

لما كانت مسألة التحديد الدقيق لـ "ملكية السفينة" تتسم بأهمية بالغة في تسهيل المهمة أمام المتضررين من التلوث لمعرفة الطرف الصحيح الجدير بالمطالبة بأداء التعويضات، فإن إتفاقية بروكسل لعام 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 حالة كون السفينة مملوكة للدولة و مستغلة من طرف شركة مسجلة في هذه الدولة، فإن وصف المالك ينصرف إلى هذه الشركة[1]. كما أضافت الإتفاقية بأن الشخص يعني، أي شخص طبيعي أو معنوي من أشخاص القانون العام أو القانون الخاص، بما في ذلك الدولة و أقسامها السياسية، و نوهت بأن دولة تسجيل السفينة تعني بالنسبة للسفن المسجلة، الدولة التي سجلت فيها السفينة، و بالنسبة للسفن غير المسجلة فهي الدولة التي ترفع السفينة علمها[2]. بقي أن المشكلة التي يمكن أن يصادفها الأشخاص ضحايا التلوث، تكمن في من تقع عليه المسؤولية في حالة تعدد السفن المتسببة في ضرر التلوث، حيث يمكن أن ينجم التلوث بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات من ناقلتين للنفط أو أكثر إثر وقوع حادث تصادم بينها على سبيل المثال، مما يضفي بعضا من الغموض على مسألة تحديد المسئول عن تعويض هؤلاء الضحايا[3].

لقد عالجت إتفاقية بروكسل لعام 1969 هذه المسألة، إذ أكدت بصريح العبارة في مادتها الرابعة على أنه: **"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"**[4].

بمقتضى نص هذه المادة، 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 للحصول على كامل التعويض، ما لم يكن أحدهما أو كلاهما معفيا من المسؤولية طبقا لأحد الأسباب الواردة في نص المادة 3/ فقرة 2 و 3 من هذه الإتفاقية[5]. و يرى بعض الفقه أن تضامن ملاك ناقلات المحروقات مقررة لمصلحة ضحايا حادث التلوث[6]، أما العلاقة بين ملاك هذه السفن، فتخضع للقواعد العامة التي تقضي بوجوب أن تكون المسؤولية في حالة تعدد المسئولين عن فعل ضار بالتساوي، إلا إذا عين القاضي نصيب كل منهم[7]. و يستدعي تطبيق النص أعلاه توافر شرطان أساسيان هما: أولا شرط تعدد

1- أنظر: نص المادة 1/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
2- أنظر: نص المادة 1/ فقرة 2 و 4 من نفس الإتفاقية.
3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 525-526.
4- نفسه مضمون المادة الخامسة من بروتوكول سنة 1992.
5- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 190.
6- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257.
7- أنظر: نص المادة 126 من القانون المدني الجزائري.
- و لمزيد من المعلومات، راجع: محمد زهدور، مرجع سابق، ص 256-259.

السفن، أي أن يصدر تسرب أو إلقاء للمحروقات من أكثر من سفينة خاضعة للإتفاقية. ثانيا 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 بالمعقولية، 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[1].

الفرع الثالث

موقف الفقه بخصوص الحل الذي تبنّته إتفاقية بروكسل لعام 1969

ترتب عن الحل الذي تبنته إتفاقية بروكسل لعام 1969، بإلقائها عبء مسؤولية تعويض أضرار التلوث بالمحروقات على عاتق مالك السفينة، حالة من الإنقسام الفقهي بين جانب مؤيد (أولا) و آخر معارض لموقفها[2] (ثانيا).

أولا- الفقه المؤيد لتحميل الإتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث:

في الحقيقة لقد برر هذا الجانب من الفقه موقفه المؤيد للخيار الذي تبنته إتفاقية بروكسل لعام 1969، بتعيينها مالك السفينة مسئولا عن أضرار التلوث، تقريبا بنفس التبريرات التي قدمتها وفود الدول المؤيدة لهذه الفكرة أثناء سير أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969، و التي تطرقنا إليها سابقا، حيث أكد أنصار هذا الرأي بأن السفينة هي مصدر التلوث و ليس البضاعة التي تنقلها[3]، 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، مما يعني أنه إن لم يكن قد حدث شيء في محيط الملاحة ما كان ليقع أي حادث ينتج عنه ضرر[4]. كما أضاف هذا الفريق من الفقه قائلا: إن عملية النقل البحري للمحروقات هي عملية منشئة بذاتها للمخاطر[5]، مما يستدعي تحميل ممارسها (الناقل) مسؤولية الأضرار التي يلحقها بالغير بمناسبة تأديته لنشاطه[6]، و ذلك تطبيقا للنظرية القائلة بأن: **"كل من يباشر نشاطا يجني من وراءه الربح، يجب أن يتحمل تبعة ما ينجم عن ذلك النشاط من ضرر"**[7]. زيادة على ذلك، فإن تحميل مالك السفينة مسؤولية أضرار التلوث يضمن حماية أكيدة للضحايا لسببين: يتمثل السبب الأول في سهولة تحديده بالرجوع لسجل قيد السفينة[8]. أما السبب الثاني

1- أنظر: محمد زهدور، مرجع سابق، ص 259.
2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 528-530.
3- أنظر: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 205 و ما يليها.
4- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 191.
5- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.
6- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979, p. 155.
7- راجع: مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 444.
8- Michel PRIEUR, op-cit., p. 881.

فيتجسد في عدم بقاء المتضررين من التلوث بدون تعويض في حالات التلوث التي لا يتوافر فيها لا مالك البضاعة و لا مستأجر السفينة، حيث يفترض أن ناقلة نفط يقوم مالكها باستغلالها بنفسه في عملية نقل المحروقات، و في إحدى رحلاتها التالية لرحلة النقل الأساسية، و بينما هي تبحر تتعرض لحادث معين ينجم عنه تسرب كمية المحروقات المتبقية في صهاريجها من رحلتها السابقة، إذ أنه من الظلم في هذه الحالة ترك ضحايا التلوث من دون أدنى تعويض[1]. كما ذهب الأستاذ « LUCCHINI »، عندما علق على موقف إتفاقية 1969، إلى الإقرار بأن المحروقات في حد ذاتها مواد خطورتها ليست من الدرجة الأولى بمقارنتها بالمواد النووية، إلا أنه يمكن أن تصير كذلك في حالة نقلها بكميات ضخمة[2]، و بالتالي فمن العدل ترتيب المسؤولية في حالة وقوع تلوث معتبر بهذه البضاعة على الناقل[3].

في الختام أشار أنصار هذا الرأي إلى أن مبدأ إلقاء عبء المسؤولية على عاتق شخص محدد و المتمثل في مالك السفينة، يعفي ضحايا التلوث من الدخول في كافة التعقيدات التي تفرضها العلاقات التعاقدية في ميدان النقل البحري، و التي هم في الأساس بعيدين عنها، حيث أن هؤلاء لا يعرفون إلا شيء واحد، و هو وجود سفينة تسربت أو ألقيت منها المحروقات في مياه البحر، مما تسبب لهم في أضرار تلوث، أما عن تفاصيل العلاقات التعاقدية الموجودة بين الأطراف المعنية بنقل المحروقات فلا شأن لهم فيها[4].

ثانيا- الفقه المعارض لتحميل الإتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث:

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، بل بضرر لحق بالغير بسبب هذه البضاعة[5]. كما أقر 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 مالكها[6].

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 193.

2- نقلا عن: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 364.

3- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 155.

4- يوسف معلم، مرجع سابق، ص 207.

5- **« *Comme l'observait le 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 sa 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* »,** E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 155.

6- Jean-Jacques LAVENUE, « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures ? », 5ème conférence internationale de droit maritime, Le Pirée, 29 septembre au 2 octobre 2004, p. 4.

لم يتوقف الفريق الفقهي المناصر لهذا الموقف فقط عند حد معارضته لمسألة تحميل إتفاقية بروكسل لعام 1969 مالك السفينة مسؤولية إصلاح أضرار التلوث بالمحروقات، بل قدم بدوره حججه و مبرراته دفاعا 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[1]، بالإضافة لكون مالك السفينة قد لا تجمعه أحيانا 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 لحشد المزيد من الدعم لموقفهم، يعتبر أنصار هذا الرأي أن تحميل مالك السفينة مسؤولية التلوث قد يؤدي إلى تناقض مع المسؤولية الموضوعية التي كرستها الإتفاقية، إذ أنه طبقا لهذا النظام فإن الشخص الذي يخلق المخاطر هو الذي يجب أن يتحمل تبعاتها، و في ميدان التلوث البحري فإن الذي يخلق المخاطر ليس الناقل، و إنما هو 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[2].

أيضا أضاف أصحاب هذا الموقف أسانيد أخرى لتأكيد أحقية رأيهم، حيث يرون بأن الإدعاء بفرض المسؤولية على الشخص الذي يملك وسائل تفادي وقوع الكارثة، أن هذا القول يكون صحيحا 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 الإتفاقية، و التي حصرت المسؤولية عن التلوث البحري فقط في شخص مالك السفينة دون غيره[3]. 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 صعبا تحديد من كان مالكا للبضاعة لحظة الحادث، و ذلك في ظل نظام التأمين على البضاعة[4]، كما يمكن التغلب على هذه المشكلة أيضا من خلال إنشاء صندوق يستمد تمويله من الشركات المتلقية لشحنات المحروقات، حيث تحقق ذلك فعلا بعد عامين من إبرام إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، عند إعتماد المجتمع الدولي للإتفاقية الدولية الرامية إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، باعتبار أن المصدر الأساسي الممول و المغذي لهذا الصندوق هي الشركات المستوردة لهذه البضاعة[5].

1- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., pp. 4-5.

2- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 370.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 531-532.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 197.

5- أنظر في ذلك كل من:

E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 158-161.
FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 29-32.

المطلب الثاني

المبادئ التي تحكم المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

فرضت إتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 و بروتوكول تعديلها، مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن حادث التلوث على عاتق مالك السفينة، حيث تبنت مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر دون الحاجة إلى إثبات الخطأ أو الإهمال من جانبه (الفرع الأول). كما يتضح جليا من خلال قراءة نصوصها، أن المسؤولية مركزة في شخص مالك السفينة وحده، مما يعني أنه لا يجوز رفع دعوى التعويض ضد غيره (الفرع الثاني). كذلك من حق المالك على ضوء أحكام هذه الإتفاقية تحديد مسؤوليته بملغ معين يتم حسابه وفقا لحمولة السفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة

إلى جانب ما ترتب من جدل و تباين في وجهات النظر بين وفود الدول المشاركة في أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969 حول مسألة تعيين الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض الضحايا عما أصابهم من أضرار، و الذي تجسد في النهاية 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 واجب الإثبات، في حين يرتكز الخيار الثاني على نظام المسؤولية بدون خطأ، و المعروفة فقهيا بالمسؤولية الموضوعية أو المطلقة[1] أو نظرية تحمل تبعات النشاطات الخطرة[2]، إلا أنه في النهاية كانت الغلبة لأنصار الإقتراح الأخير[3]، إذ إعتبرت إتفاقية بروكسل لعام 1969 أن **"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..."[4]**. نستخلص من ذلك أن مالك السفينة يعتبر مسئولا بشكل تلقائي إتجاه المتضررين من التلوث عن أي ضرر تكون سفينته هي المتسببة فيه[5]، حتى في حالة عدم

1- 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.

2- لمزيد من التفاصيل، راجع كل من:

E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 156-157.

- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 228-236.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 532-536.
- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 108-119.

3- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

4- نص المادة 3/ فقرة 1 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.

5- عطا سعد محمد حواس، الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2012، ص 297-298.

إرتكابه لأي خطأ أو إهمال كان السبب في وقوع حادث التلوث[1]. و لا يمكن للمالك التنصل من المسؤولية إلا إذا أقام الدليل على أن الضرر راجع إلى إحدى حالات الإعفاء المشار إليها في المادة 3/ فقرة 2 و 3 من هذه الإتفاقية[2].

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 بإلتزام قانوني (عدم الإضرار بالغير) سواء عن عمد أو عن غير عمد، و هنا تتحقق المسؤولية التقصيرية. و لا يوجد فرق في المخل بين أن يكون فاعلا أو ممتنعا، أي بين عمله الإيجابي و عمله السلبي، و سواء كان هذا الإمتناع مقترنا بفعل، أو كان الإمتناع بحتا مجردا من أي فعل[3].

يشار إلى أن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، في جميع الأحوال هي مسؤولية تقصيرية و ليست مسؤولية عقدية، حتى و لو وقع الحادث المسبب للتلوث بمناسبة تنفيذ عقد نقل بحري للمحروقات، ذلك أن التلوث ليس ناشئا عن العقد[4]، و إنما هو ناشئ عن إخلال المالك بإلتزام قانوني بعدم إلحاقه ضرر بالغير نتيجة لتسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته أثناء إستغلالها في عملية النقل[5]. و بعبارة أخرى 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 بترول لحادث معين و ينجم عن ذلك 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[6].

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

1- **راجع في ذلك كل من:**

Philippe VINCENT, op-cit., pp. 189-190.

- عباس إبراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة مقدمة إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، الأردن، 2010، ص 52-53.

2- أنظر كل من:

E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 156.
Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

3- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 52.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 533.

5- راجع: أحمد حامد البدري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية، مرجع سابق، ص 191 و ما يليها.

6- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 228-229.

جانب من قام بذلك السلوك، مما يدل على أن أساس المسؤولية المدنية التقصيرية في الأنظمة القانونية يكمن في الخطأ[1]. لذلك نجد المشرع الجزائري قد نص في المادة 124/ فقرة 1 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 على طالب التعويض (المتضرر) إثبات وقوع ذلك الخطأ و أنه قد لحقه ضرر في نفسه أو ماله من جراء ذلك الخطأ، بمعنى أن هناك علاقة سببية بين الخطأ الذي وقع و الضرر الذي لحق المتضرر مما يخوله الحق في مطالبة المسئول بتأدية التعويض[2].

و إذا كانت فكرة الخطأ بمثابة العمود الفقري لقانون المسؤولية المدنية التقصيرية[3]، إلا أن المشرع الدولي رفض الأخذ بهذه النظرية كأساس لإنعقاد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، و بالمقابل كرس في مكانها نظرية المسؤولية الموضوعية (المسؤولية بدون خطأ)[4]. و لقد برر الفقهاء أسباب إعتناق هذه النظرية باستعراض بعض الأسانيد، أبرزها أن إقامة مسؤولية المالك على أساس الخطأ واجب الإثبات لا يتماشى بتاتا مع التطور العلمي و التكنولوجي المعاصر، و ما صاحبه من نشوء أضرار دون وقوعٍ لخطأ بالمعنى الفني المعروف "إنحراف عن إلتزام قانوني مفروض". فقد يتخذ مالك السفينة كامل إحتياطاته اللازمة لتجنب وجود الخطأ أو الإهمال لكن و مع ذلك تحقق الضرر. و من جهة أخرى فإن الأساس المذكور يقوم على إعتبارات شخصية، إذ أن إعماله يقتضي البحث عن إرادة المدعى عليه صاحب الفعل الخاطئ. فالخطأ سواء العمدي أو الناتج بفعل الإهمال ليس إلا حالة نفسية من الصعب إثباتها و ينتج عنها تعقيدات لا حصر لها، حيث أنه ليس من المستبعد في ضوء هذا الأساس أن يحرم الكثير من المتضررين من الحصول على التعويض لفشلهم في إثبات الخطأ رغم ما أصابهم من ضرر مؤكد، بالإضافة إلى أن طرفي الدعوى سيجدان أنفسهما في مركز قانوني غير متساوي. لذا أصبح اليوم من المؤكد أن نظام المسؤولية المدنية الشخصية (القائمة على أساس الخطأ) غير فعال في ضمان و كفالة حق حصول المتضررين على تعويض عادل[5].

زيادة على التعقيدات القانونية، فإن الخصائص الطبيعية للمحروقات تؤدي إلى صعوبات جمة في الإثبات يتعذر حلها. فإلى جانب سرعة تخفيفها بمياه البحر، فإن البقع التي تكونها هذه

1- أحمد حامد البدري، مرجع سابق، ص 203.
2- المرجع ذاته، ص 203-204.
3- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 255.
4- راجع في ذلك كل من:

Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.
Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 266.
Arnaud MONTAS, op-cit., p. 236.

5- أنظر كل من:
- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 255-256.
- أنظر أيضا: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 130-131.

المواد قد تمتد خلال ساعات إلى مساحات شاسعة من تلك المياه بالنظر لإمكانية تحركها بفعل الرياح و التيارات[1]، الأمر الذي قد يشعر معه المتضرر من التلوث بالإحباط[2]، مما يؤدي إلى إفلات المالك من المسؤولية و يصبح المتضرر في هذه الحالة بدون علاج قانوني[3].

كافة هذه الأسباب كشفت بوضوح عدم ملائمة فكرة المسؤولية القائمة على الخطأ المعتمدة في القوانين الداخلية من أجل تعويض المتضررين من التلوث، كما أبرزت الحاجة إلى التقريب بين الأنظمة القانونية، و توحيد الأساس الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية في ميدان التلوث الصادر عن السفن، الأمر الذي أخذت به معظم الإتفاقيات الدولية التي تعالج مسألة المسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية[4]، و على غرار الإتفاقية موضوع دراستنا، التي قضت صراحة بمبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة[5].

أهم خاصية تميز هذه النظرية، أنها تكتفي بالركنين الضروريين لانعقاد المسؤولية المادية، و هما وقوع ضرر التلوث و نسبته إلى السفينة[6]. 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، فتنعقد مسؤولية مالك السفينة بصورة تلقائية بسبب نشاطاته الخطرة دون الحاجة إلى إثبات خطأ أو إهمال من جانبه[7].

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 تنجم 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 معقولية النشاط الممارس من طرف الشخص المسئول، لكن في المقام الأول بسبب أنه قد خلق بسلوكه و نشاطه مخاطر غير عادية[8].

1- لهذه الأسباب يعتبر التلوث البحري بطبيعته عابر للحدود أو كما يسميه جانب من الفقه **"لا حدودي"**، راجع في ذلك: أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية و سلوك الدول و إتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988-1989، ص 51-65.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 230.

3- أنظر في ذلك كل من:

- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 101.

Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 265-266.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 306-323.

5- راجع: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 362 و ما يليها.

- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 536.

6- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقات الإقليمية و المعاهدات الدولية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص 126-127.

7- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 5.

8- أنظر: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 100-101.

الفرع الثاني

مبدأ تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة

قضت المادة 3/ فقرة 4 من إتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 بأنه: **"لا تقام أي دعوى للتعويض عن ضرر التلوث ضد المالك على أساس آخر خلاف هذه الإتفاقية، و لا تقام أي دعوى للتعويض بسبب التلوث، سواء مؤسسة على هذه الإتفاقية من عدمه، ضد تابعي أو وكلاء المالك"**. نفهم من القراءة الأولى لهذه المادة، أن المسؤولية عن أضرار التلوث مركزة في شخص مالك السفينة دون سواه[1]. ففي حالة وقوع حادث تلوث تغطيه الإتفاقية، يستبعد النص كلية إقامة أي دعوى تعويض عن الضرر الحاصل ضد مالك السفينة على أساس قواعد القانون الداخلي، مما يعني أن المتضرر من التلوث عند إقامته لدعواه ضد مالك السفينة مصدر التلوث، يجب عليه التمسك فقط بأحكام الإتفاقية و لا خروج عنها[2]. و يظهر بصورة جلية مبدأ تركيز المسؤولية عندما منعت الإتفاقية 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[3].

من الملاحظ أن هذه الإتفاقية 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 أساسا الربان 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، حيث أن رفض النص إقامة دعاوى التعويض عن ضرر التلوث على أساس آخر خلاف الإتفاقية، لا يقصد إلا الدعاوى التي تقام ضد مالك السفينة و تابعيه و وكلائه[4]، مما يدل على أنه يمكن لضحايا التلوث الخروج عن أحكام هذه الإتفاقية، و إقامة دعوى التعويض ضد أي شخص آخر كربان أو وكيل مجهز السفينة غير المالك، أو ضد مستأجر سفينة لمدة معينة أو بهيكلها ــ و هي عقود الإيجار الأكثر شيوعا في مجال نقل المحروقات، حيث تخضع الدعوى في هذه الحالة لقواعد القانون الوطني، و تكون مبنية مثلا على أساس المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية بحكم أن السفينة تندرج ضمن هذه الطائفة من الأشياء و تتخذ هذه الصفة القانونية[5].

1- أنظر كل من:
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 526.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 156.
- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 368-373.
2- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 206-207.
3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 130-131.
4- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 207-208.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.
5- Ibid., p. 311.
- أنظر أيضا كل من: محمد زهدور، مرجع سابق، ص 142 و ما يليها.
Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., pp. 67-73.

أكيد أن الهدف الأساسي من وراء تركيز إتفاقية بروكسل لعام 1969 المسؤولية على عاتق مالك السفينة، يتمثل في تسهيل المهمة أمام الضحايا للحصول على تعويض مناسب عما أصابهم من أضرار[1]، إلا أن ذلك لا يعني أن المشرع الدولي بتبنيه لهذا المبدأ أراد تحميل مالك السفينة تعويض ضرر تلوث نجم عن حادث وقع بسبب خطأ شخص آخر غيره، إذ نصت المادة 3/ فقرة 5 من هذه الإتفاقية على أنه: **"لا يخل أي نص من هذه الإتفاقية بحقوق رجوع المالك ضد الغير"**، مما يفيد بأن مالك السفينة يبقى متمتعا بحق الرجوع على الغير المتسبب في وقوع الحادث مصدر الضرر، بحيث إذا نتج الحادث على سبيل المثال عن خطأ في بناء السفينة[2]، أو بسبب خطأ صادر عن المستأجر أو من طرف شركة تصنيف السفينة، فإن المالك يستطيع مطالبة هؤلاء بالتعويض في إطار قواعد القانون الوطني[3].

في الواقع إن إعمال مبدأ تركيز المسؤولية لا يعني فقط تحديد شخص معين يكون ملزما بالتعويضات المستحقة عن الأضرار التي تسببها السفينة المملوكة له، و لكنه يعد في نفس الوقت بمثابة تأمين لباقي الأشخاص عن عدم وضعهم موضع مطالبة بمناسبة ممارسة نشاطهم على ظهر السفينة[4]. مثل هذا الهدف طبقا لعدد من الدارسين، لم تحققه بشكل كامل و تام إتفاقية بروكسل لعام 1969، حيث ألقت بعبء مسؤولية التلوث على عاتق مالك السفينة، و منعت إقامة أي دعوى، سواء على أساس أحكامها أو على أي أساس آخر، ضد تابعي و وكلاء المالك فقط، تاركة غيرهم من الأشخاص الآخرين موضع ملاحقة من طرف ضحايا التلوث، خارج نطاق الإتفاقية، في إطار قواعد القانون الداخلي[5]. و لما كان من سمات المشرع الدولي أنه لا يبادر إلى تعديل قاعدة قانونية إلا إذا توافرت هناك واقعة معينة تجبره على القيام بذلك، فقد كانت كارثة السفينة « Amoco Cadiz » المناسبة الرئيسية التي فرضت واقع إلزامية إعادة النظر في مبدأ تركيز المسؤولية بحصرها بشكل أدق في مالك السفينة، مع توسيع نطاق الحماية إلى غير تابعيه و وكلائه[6]، حيث أنه في هذه القضية أقامت الدولة الفرنسية باعتبارها المتضرر الأكبر من تبعات الحادث، دعوى قضائية في الولايات المتحدة الأمريكية، و بالتحديد أمام محكمة « Chicago » الفيدرالية بحكم أن المقر الرئيسي لنشاط الشركة الأم لهذه السفينة يقع في دائرة إختصاصها، لكن ليس فقط ضد المالك أي الشخص الذي سجلت على إسمه هذه السفينة (Amoco Transport Company) عملا بأحكام إتفاقية عام 1969، بل كذلك ضد الشركة النفطية الأم للسفينة (Standard Oil of Indiana)، و الشركة المتفرعة عن الشركة

1- Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques…, op-cit., p. 24.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 215.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 527-528.

4- راجع: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 130-131.

5- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 221.

Emmanuel DAOUD, Clarisse LE CORRE, Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières, Lamy Droit pénale des affaires, Actualités, N°= 122, novembre 2012, pp. 1-7.

6- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 270 et s.

الأم (Amoco International Oil Company) المكلفة بتجهيز و إستغلال هذه السفينة في نقل المحروقات. و بتاريخ 18 أفريل 1984، أصدر القاضي « Franck Mac Garr » حكم يقضي بتحميل كل من: مالك « Amoco Cadiz »، الشركة الأم، المجهز، أضف إلى ذلك ورشة البناء، مسؤولية تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الكارثة[1]. و عليه فقد تبين بصورة جلية من خلال هذه القضية، أن إتفاقية بروكسل لعام 1969 ضمنت فقط حماية من أية متابعة قضائية، سواء كانت مؤسسة على أحكامها أو على أساس أي قانون آخر، لتابعي و وكلاء مالك السفينة المتسببة في التلوث، حيث أنه بالمقابل وضعت أطرافا أخرى غير هؤلاء موضع متابعات قضائية، مما قد يشجع الضحايا أكثر إلى إتباع سبيل القوانين الوطنية لمقاضاة جهات أخرى غير المالك و تابعيه و وكلائه، لغرض الحصول على تعويض أكبر من ذلك الذي يحصلون عليه عند تطبيق إتفاقية 1969.

فبغية من المشرع الدولي تركيز المسؤولية أكثر و حصرها بصورة أدق في شخص مالك السفينة، علاوة عن توسيع نطاق الحصانة التي تمنحها إتفاقية بروكسل لعام 1969 إلى غير تابعي و وكلاء المالك، بادر عن طريق المنظمة البحرية الدولية "IMO" إلى عقد مؤتمر في لندن بتاريخ 1984/5/26، أسفر عن إبرام بروتوكول لتعديل الإتفاقية[2]. و لما كان من المعلوم أن هذا البروتوكول لم يدخل حيز التنفيذ رغم مرور عدة سنوات من تاريخ إبرامه، فقد ظهر التغيير الذي طرأ على مبدأ تركيز المسؤولية في أحكام بروتوكول سنة 1992[3]، عندما نص في مادته الرابعة، فقرة ثانية، على أنه: **"لا يجوز مطالبة المالك بالتعويض عن ضرر التلوث إلا وفقا لهذه الإتفاقية. و رهنا بالفقرة الخامسة من هذه المادة، لا يجوز رفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث بمقتضى هذه الإتفاقية 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 بإتخاذ تدابير وقائية؛

(و) جميع أجراء أو وكلاء الأشخاص المشار إليهم في الفقرات الفرعية (ج) و (د) و (هـ)؛

1- لقد حمل القاضي هذه الأطراف مسؤولية ما نجم عن الحادث من أضرار أساسا عقب ثبوت وجود إهمال في صيانة أجهزة السفينة كذلك إعتماد المجهز على طاقم غير مكون كفاية لمجابهة الظروف الصعبة، لمزيد من المعلومات راجع كل من:
Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 41 et s.
Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 270-271.
Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 568-569.

2- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 262.

3- FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 13.

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 الإتفاقية، حيث يستبعد النص كافة الدعاوى المرفوعة ضد المالك على أساس قواعد القانون الداخلي[1]. كما يتضح أن قائمة الأشخاص الذين يمنع البروتوكول مطالبتهم بأداء التعويض في حالة وقوع أضرار تلوث تدعمت و توسعت بشكل كبير بالمقارنة مع إتفاقية بروكسل لعام 1969[2]، إذ أنها لم تنحصر فقط في تابعي و وكلاء مالك السفينة، بل إمتدت في نطاقها لتشمل المرشد و المجهز المستغل غير المالك، و المستأجر كيفما يجري وصفه، بما في ذلك مستأجر سفينة بهيكلها، و كل شخص يقوم بعمليات إنقاذ بموافقة المالك أو بناء على تعليمات صادرة من سلطة عامة مختصة، فضلا عن أي شخص آخر يقوم بإتخاذ إجراءات وقائية، و كل تابعي و وكلاء الأشخاص المذكورين سالفا[3].

في الحقيقة هذه القائمة الطويلة للأشخاص المستفيدين من الحصانة، و إن كانت تدل على أن بروتوكول سنة 1992 قد قطع شوطا طويلا في طريق التركيز المطلق للمسؤولية على عاتق مالك السفينة، بالمقارنة بإتفاقية 1969، إلا أنه لا يمكن القول بأن هذا التركيز بلغ نهايته و ذروة مراحله، حيث نلاحظ أن النص السابق بلا شك بقي دائما محتفظا بحق المتضررين من التلوث في إقامة دعوى المسؤولية طبقا لنصوص القانون الوطني ضد الغير الأجنبي[4]. و لعل خير دليل على ذلك ما حدث في قضية ناقلة النفط « Erika »، عندما أثيرت مسؤولية شركة التصنيف « RINA »[5] عما ترتب عن هذا الحادث من أضرار، باعتبار أنها المشرفة على إجراء المراقبة التقنية لهذه السفينة و منحت لمالكها شهادة القابلية للإبحار[6].

كذلك نلاحظ أن المنع من إقامة دعوى التعويض عن أضرار التلوث ضد الأشخاص المشار إليهم سابقا ليس منعا مطلقا[7]، فالنص في نهايته واضح في وجوب رفع الحصانة عن أي منهم إذا ثبت إرتكابه لخطأ عمدي أو خطأ غير مغتفر تسبب في وقوع ضرر التلوث، مما

1- أنظر كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 526-528.

Elisabeth TERZIC, op-cit., pp. 6-7.

2- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 271-272.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 311-312.

4- **أنظر في ذلك كل من:**

- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 221.

Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 246-250.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 132.

5- Registro Italiano Navale.

6- لمزيد من المعلومات راجع:

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.

7- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 132.

يفتح الباب أمام المتضررين لإقامة الدعوى ضده على أساس القواعد العامة في القوانين الوطنية و الحصول على تعويض كامل عن الأضرار اللاحقة بهم[1].

دائما في قضية الناقلة « Erika »، إستفادت شركة النفط « TOTAL SA » التي قامت باستئجار هذه السفينة بواسطة أحد فروعها لنقل بضاعة من المحروقات تعود ملكيتها لذات الشركة، من الحماية التي يمنحها بروتوكول سنة 1992 لمستأجري السفن فيما يتعلق بعدم التعرض لأي متابعة قضائية عن أضرار التلوث[2]، و ذلك بالرغم من قيام الدليل على أن هذه الشركة لم تحترم القواعد الخاصة بالمعاينات (règles de vetting)[3] التي تجريها شركات النفط نفسها على السفن المستأجرة من طرفها قبل خوضها غمار الرحلة البحرية لتفادي وقوع حوادث تلوث[4]. لكن و مع ذلك حكمت المحكمة المختصة بالنظر في هذه القضية بالمسؤولية الجزائية للشركة النفطية[5]، لأنها إرتكبت حسبها جنحة تلوث عندما تعمدت السماح لهذه السفينة بالإبحار رغم عدم توافرها على ضمانات السلامة التي تجعلها تنقل بضاعة المحروقات بشكل آمن دون أن تشكل أي خطر على البيئة البحرية و مصالح المتعاملين فيها[6].

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 223.

2- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 126-130.

3- "***vetting***" مصطلح إنجليزي يقصد به المعاينات التقنية التي تمارسها الأجهزة الداخلية للشركات النفطية على ناقلات النفط المستأجرة من طرفها لنقل المحروقات، بهدف الكشف عن مدى توافر معايير الأمن و السلامة في هذه السفن، و التي تسمح لها بالقيام برحلاتها البحرية دون أية مشاكل.

4- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 248.

5- لمزيد من التفاصيل، راجع 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 ?, Bulletin du Droit de l'Environnement Industriel, N°= 27, mai 2010, pp. 22-25.

6- « ***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, op-cit., p. 9.

الفرع الثالث

مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة

يظهر جليا مبدأ تحديد المسؤولية في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969، عندما نصت في مادتها 5/ فقرة 1 على أنه: **"لمالك السفينة حق تحديد مسؤوليته طبقا لهذه الإتفاقية 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 لغاية إستيعاب فحوى هذا المبدأ، إرتئينا دراسة النقاط التالية: دوافع تكريس هذه الإتفاقية مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة (أولا)، ثم شروط إستفادة المالك من حق تحديد المسؤولية (ثانيا)، و ننتهي بالحدود المالية القصوى للمسؤولية المقررة طبقا لهذه الإتفاقية (ثالثا).

أولا- دوافع تكريس إتفاقية بروكسل لعام 1969 مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة:

لا ريب أن المسؤولية المدنية طبقا للقواعد العامة في التشريعات الداخلية للدول، تخضع للقاعدة التي تقضي بأنه متى إجتمعت كافة عناصر المسؤولية في واقعة معينة، أصبح من حق المتضرر مطالبة المسئول بالتعويض الكامل عن الضرر الذي تكبده. لكن بمقابل ذلك ثمة إستثناءات تلازم هذه القاعدة، و نذكر من بينها الحالة التي تكون فيها مسؤولية الطرف الذي صدر عنه الفعل الضار محددة في مبلغ معين لا يمكن تعدي سقفه[1]، حيث يحدث ذلك على وجه الخصوص في ميدان القانون البحري[2].

يقصد بتحديد المسؤولية في ميدان التلوث البحري، وضع سقف لمسؤولية الملوث، لا يمكن تجاوزه على الإطلاق، عند تعويضه عن الأضرار التي يلحقها بالغير بمناسبة ممارسة نشاطه[3]. و طبقا لعدد من الدراسات الفقهية، يعتبر مبدأ تحديد المسؤولية شرطا ملازما لقيام المسؤولية الموضوعية[4]، حيث يرى هؤلاء أن إقرار المسؤولية المحدودة يعد مقابلا لتبني المسؤولية الموضوعية غير القائمة على الخطأ[5].

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 132-133.

2- René RODIERE, op-cit., pp. 120 et s.

- جدير بالإشارة إلى أنه ترجع 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 إعتبر العقد المبرم بين المالك و الربان نوع من التوصية، فالربان يقدم عمله و فنه و يكون مسئولا عن أخطائه مسؤولية مطلقة، أما المالك فإنه يقدم سفينته فلا يسأل إلا في حدودها، و تم تدوين هذا المبدأ في قنصلية البحر و ظل قائما حتى الوقت الحاضر، أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 108.

3- أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 382-383.

- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 125.

Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 572-573.

4- Philippe VINCENT, op-cit., p. 190.

5- Jean-Jacques LAVENUE, op-cit., p. 5.

- أنظر أيضا: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 102-106.

بعبارة أخرى فلما كانت طبيعة المسؤولية المتبناة 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 حدًّا لها، شريطة أن يكون هذا التحديد كافيا بقدر ما من أجل تغطية ما قد يترتب عن حادث التلوث من أضرار، و إلا فإن الأعباء المالية التي ستفرض على ملاك السفن ستكون مبالغا فيها، الأمر الذي قد يؤثر بشكل أو بآخر على ممارستهم للأنشطة المعنية في هذا المجال[1]. فانطلاقا من هذه الميزة عمدت مجمل الإتفاقيات الدولية التي تنظم موضوع المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري الصادر عن السفن، و على غرار الإتفاقية موضوع دراستنا، إلى إعتناق قاعدة تحديد مسؤولية الملوث في مبالغ مالية معينة[2].

إلى جانب ذلك يرى إتجاه آخر أن إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 حددت مسؤولية مالك السفينة، تشجيعا منها للنقل البحري الذي يعتبر نشاطا تكتنفه 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 إطمئنان. و بالمقابل إذا كانت مسؤولية مجهزي السفن غير محددة، ذلك يؤدي حتما إلى تهرب هؤلاء من ممارسة هذا النشاط، الأمر الذي يؤدي إلى إعاقة الأنشطة المرتبطة بنقل المحروقات على نطاق واسع في البحار. كما يعتبر ذات الإتجاه أن مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة يترجم إرادة توزيع المخاطر المرتبطة بالنقل البحري بين مختلف القطاعات المستفيدة من هذا النشاط، فضلا على أن الرغبة الكبيرة في إكتساب أسطول تجاري قوي و قادر على منافسة الأساطيل التجارية الموجودة على المستوى الدولي و يحقق حاجياتها الإقتصادية، قادت معظم الدول إلى أن تكرس في تشريعاتها الداخلية مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة[3].

أكيد أن إتفاقية 1969 تهدف إلى توفير الحماية للمتضررين المحتملين من التلوث البحري بالمحروقات في سبيل حصولهم على تعويض مناسب، غير أن مبدأ تحديد مسؤولية الملوث، حسب بعض الفقه، يستهدف حماية المجهزين ضد المخاطر المرتبطة بممارسة الأنشطة البحرية. إضافة إلى أنه يستحيل على شركات التأمين من الناحية العملية تأمين المخاطر الهامة المترتبة عن حوادث التلوث البحري، في حالة كون مسؤولية مجهزي السفن غير محددة

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 125-126.
- راجع أيضا: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 271.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 306-323.

3- راجع في ذلك كل من:

Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 133.

- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 203.

Triantafyllos STAVRAKIDIS, La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité, mémoire présenté dans le cadre du master II, droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques, université de droit, d'économie et des sciences, Aix-Marseille III, 2008, pp. 69 et s.

النطاق، إذ من المتعارف عليه في ميدان القانون البحري أن مسؤولية المجهز تحدد حسب طاقته التأمينية، فالإمكانيات المالية التي يوفرها سوق التأمين هي التي تبرر تحديد مبلغ المسؤولية. و هكذا فعندما لجأت هذه الإتفاقية إلى إعتماد قاعدة تحديد المسؤولية، فإنها بذلك غلبت منطق القانون البحري، و خضعت كذلك لإكراهات سوق التأمين، مما يفيد ترجيحها لمصالح القطاعات الإقتصادية المتدخلة في ميدان النقل البحري على المصلحة العامة في حماية البيئة البحرية[1]. علاوة على أن علم مالك السفينة بأن مسؤوليته محددة في مبلغ معين لا يمكن بتاتا تجاوز سقفه، من شأنه أن يؤدي إلى عدم إتخاذه إجراءات الوقاية و الحذر للحيلولة دون وقوع كوارث التلوث[2].

ثانيا- شروط الإستفادة من حق تحديد المسؤولية طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969:

من أجل إستفادة مالك السفينة من حق تحديد المسؤولية المقرر في ظل أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، يستدعي الأمر توافر شرطين، حيث تستوجب الإتفاقية بالدرجة الأولى ألا يكون ضرر التلوث قد ترتب بسبب الخطأ الشخصي للمالك[3]. كما تستلزم بالدرجة الثانية على مالك السفينة لغرض التمتع بهذه الميزة، أن ينشئ صندوقا يسمى بصندوق تحديد المسؤولية، لدى المحكمة أو أية سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها دعوى التعويض[4].

أ- إنتفاء الخطأ الشخصي من جانب مالك السفينة:

نصت المادة الخامسة من إتفاقية بروكسل لعام 1969 في فقرتها الثانية بصريح العبارة على أنه: **"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 الحق في تحديد مسؤوليته، في حالة إثبات المتضررين أن ضرر التلوث وقع نتيجة لخطأ شخصي صادر من جانبه[5]. و مع ذلك نلاحظ أنه لم تتضمن هذه الإتفاقية أي تعريف للخطأ الشخصي، مما يجعل أمر تفسيره متروكا لمحاكم الدولة المتعاقدة طبقا لقوانينها الوطنية. و عليه يمكن القول مثلا بأن خطئا شخصيا صدر من جانب المالك في الحالة التي يختار فيها طاقم غير كفء، أو في حالة وجود عيب في صيانة السفينة، أو في تسيير سفينة غير صالحة لممارسة الملاحة، أو في حالة إصداره أمر للربان يَحُثّه فيه بسلك طريق قصير لغرض إقتصاد الوقت و المسافة مما تسبب في وقوع حادث التلوث، أو في حالة كون السفينة تسير بسرعة كبيرة في منطقة بحرية يشترط فيها تهدئة

1- راجع: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 283-284.

2- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 134-135.

3- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 258.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 547-560.

5- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 156.

السرعة...[1]. لكن الإستفسار المطروح في هذه المناسبة يتمثل في مدى السماح للمالك في ضوء هذه الإتفاقية 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 تابعيه كالربان مثلا أو المجهز غير المالك؟

في الحقيقة لم تجاوبنا إتفاقية بروكسل لعام 1969 صراحة على هذه المسألة، مما أدى إلى تولد عدة تفسيرات فقهية حولها، حيث يرى بعضا من الفقه أن أفراد الطاقم أو الربان 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 الربان أو غير ذلك من تابعيه تعمد في إحداث التلوث[2].

نتيجة لحالة الغموض القائمة حول هذه المسألة، و خاصة عندما تباينت تأويلات محاكم الدول المتعاقدة بسبب التوسع في تفسير فكرة الخطأ الشخصي لمالك السفينة، فضلا على أن جانبا من الفقه يرى بأن إتفاقية بروكسل لعام 1969، قصدت من خلاله فقط الخطأ البسيط للمالك دون الخطأ الجسيم أو الخطأ العمدي له، و الذي يطلق عليه القضاء الفرنسي الخطأ غير المغتفر، لذلك جاء بروتوكول سنة 1992 الذي تم بمقتضاه إحلال الخطأ غير المغتفر مكان الخطأ البسيط كسبب من أسباب عدم تمتع مالك السفينة بحق تحديد مسؤوليته[3]، حيث ظهر ذلك جليا حينما نصت المادة 6/ فقرة 2 منه على أنه: **"لا يحق للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته طبقا لهذه الإتفاقية إذا ثبت أن ضرر التلوث ناجم عن فعل أو تقصير شخصي من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر، أو نتيجة إهمال ووعي باحتمال حدوث هذا الضرر".**

نستنتج من ذلك أن هذا النص ينطبق فقط على مالك السفينة دون تابعيه، مما يعني أنه لكي يحرم المالك من حق تحديد مسؤوليته، يجب أن يصدر الفعل أو التقصير الذي تسبب في وقوع التلوث منه شخصيا، و ذلك عن قصد أو بسبب إهمال و وعي من جانبه بإحتمال نشوء ذلك الحادث، و بالتالي فلا يحرم المالك من حق تحديد المسؤولية في الحالة التي يصدر فيها الفعل أو الإمتناع من أحد تابعيه[4].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 314-315.
- راجع أيضا: خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 175-176.
2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 548-549.
3- أنظر كل من: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 127-128.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.
4- راجع في ذلك كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 318.
Triantafyllos STAVRAKIDIS, op-cit., pp. 71-72.
Michel PRIEUR, op-cit., p. 882.

ب- إنشاء مالك السفينة صندوق تحديد المسؤولية:

قضت المادة 5/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969 بأنه: **"للإستفادة من تحديد المسؤولية المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة، فإن على المالك أن ينشئ صندوقا بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته لدى المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي ترفع فيها الدعوى وفقا 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 كافيا"**[1]. نستخلص من ذلك أنه لغرض تمكن مالك السفينة المتسببة في أضرار التلوث من الإستفادة من حق تحديد المسؤولية المقرر طبقا للمادة 5/ فقرة 1 من هذه الإتفاقية[2]، ينبغي عليه إنشاء صندوق يودع فيه مبلغ مالي يمثل حدود مسؤوليته[3]، و ذلك على مستوى المحكمة التي تنظر في دعوى التعويض، أو لدى أي سلطة أخرى مختصة في دولة من الدول المتعاقدة[4]. و تركت الإتفاقية لقوانين كل دولة متعاقدة تحديد إجراءات إيداع ذلك المبلغ[5]. و نشير إلى أنه في حالة إقامة الدعوى أمام محاكم أكثر من دولة متعاقدة بسبب تعرض سواحل هذه الدول لضرر التلوث، فإن مالك السفينة لا يشترط عليه للإستفادة من حق التحديد طبقا لهذه الإتفاقية، سوى إنشاء صندوق واحد فقط أمام إحدى محاكم هذه الدول[6]. كما أن معظم محاكم الدول المتعاقدة عند تطبيقها لهذه المادة، تفرض أن يقدم المالك الإيداع أو الضمان المالي بعد رفع الضحايا لدعوى التعويض، أي بعد تحديد المحكمة صاحبة الإختصاص بالنظر في الدعوى[7]، و لكن مع ذلك يرى إتجاه فقهي أن هذا الشرط ليس ملزما من الناحية العملية، حيث يبررون موقفهم بما جرى العمل به في قضية ناقلة النفط الملغاشية « TANIO »، حينما أجازت فيها محكمة « Brest »[8] التي كان من المتوقع أنها المختصة بالنظر في دعوى التعويض، إنشاء صندوق التحديد قبل إقامة الدعوى[9].

1- هذه المادة تقابلها المادة 6/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992.

2- للإشارة فإن الفقرة 11 من المادة الخامسة من هذه إتفاقية بروكسل لعام 1969، خولت أيضا لمؤمن مالك السفينة و جميع من قدم للمالك ضمانا ماليا حق إنشاء صندوق تحديد المسؤولية، إذ نصت في هذه النقطة على أنه: **"يحق للمؤمن أو لأي شخص آخر قدم ضمانا ماليا للمالك، إنشاء صندوق طبقا لهذه المادة بنفس الشروط و بنفس الآثار كما لو كان الصندوق قد أنشئ بواسطة المالك"**.

3- راجع كل من: مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 445.

Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 142 et s.

4- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 267-268.

- راجع أيضا: أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 127-128.

5- أنظر كل من:

- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 331.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 314-315.

6- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 324.

7- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 550-551.

8- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 25-31.

9- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 326.

مما يلاحظ أن هذا الغموض أزيل لاحقا عندما أضاف بروتوكول سنة 1992 المعدل للإتفاقية في أحكامه عبارة مفادها أنه في حالة عدم إقامة الدعوى، ينشئ صندوق التحديد في أي محكمة أو سلطة مختصة أخرى في إحدى الدول المتعاقدة التي يمكن أن تقام فيها الدعوى بموجب المادة التاسعة من هذه الإتفاقية[1].

نصت المادة السادسة من إتفاقية بروكسل لعام 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".

نستنتج عند قراءة الفقرة الأولى من هذه المادة، أنه في حالة إنشاء مالك السفينة 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 هذه الإتفاقية، يترتب عن ذلك أثرين هامين: يتمثل الأثر الأول في عدم أحقية المتضررين من التلوث الدائنين ممارسة أية إجراءات كانت كالحجز مثلا على الممتلكات الأخرى للمالك[2]، 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 فيكمن 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[3]. كما نفهم من الفقرة الثانية من هذه المادة أنه لسريان آثار إنشاء صندوق تحديد المسؤولية بالنسبة لمالك السفينة، ينبغي على المدعي المتضرر من التلوث التقدم إلى المحكمة التي أودع فيها ذلك الصندوق للتأكد من الوجود الفعلي له بالإضافة إلى كفاية حصيلته المالية لتغطية طلب تعويضه عن أضرار التلوث اللاحقة به[4].

1- أنظر: نص المادة 6/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992.
2- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 204.
3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 333-334.
- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 555-560.
4- Mohammed BENAMAR, La responsabilité des propriétaires…, op-cit., pp. 1207-1206.

أثناء 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. و عليه فقد نصت المادة 5/ فقرة 4 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 على أن: **"توزيع الصندوق بين الدائنين يتم تناسبيا مع مبلغ الديون المحددة في طلباتهم"**.

من القراءة الأولى لهذه المادة، يتبين لنا أن هذه الإتفاقية قد حافظت على قاعدة تقليدية فيما يتعلق بتوزيع مبلغ التعويض بين الدائنين، و المتمثلة في قاعدة التوزيع التناسبي للتعويض تماشيا مع القيمة المالية لكل دين[1]. و عليه يجري سداد كافة الديون الناشئة عن التلوث بالمحروقات بمقتضاها على قدم المساواة بين جميع الدائنين دون أي تمييز بين ديون متخذي الإجراءات الوقائية بعضهم و البعض[2]، أو بين ديون الإجراءات الوقائية و ديون أضرار التلوث في حد ذاتها[3]. و تكون محاكم الدولة التي تم إنشاء صندوق تحديد المسؤولية على إقليمها هي صاحبة الإختصاص في توزيع حصيلته[4].

في حالة قيام مالك السفينة أو مؤمنه أو من قدم له ضمانا ماليا، قبل توزيع أموال صندوق التحديد، بدفع تعويض عن ضرر التلوث، فإنه يحل، في حدود المبلغ المدفوع، محل الشخص الذي تم تعويضه في حقوقه التي كان سيتمتع بها بمقتضى الإتفاقية. و إذا كان من قام بدفع التعويض شخص آخر غير المالك أو مؤمنه، فإن الحق في الحلول ينظمه القانون الوطني المطبق[5].

ثالثا- الحدود المالية القصوى للمسؤولية المقررة طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969:

بمقتضى المادة 5/ فقرة 1 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، فإن مالك السفينة غير ملزم بتعويض كافة النفقات الناجمة عن حادث التلوث[6]، بل يستطيع تحديد مسؤوليته فيما يتعلق بكل حادث بمبلغ قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة الصافية، بشرط ألا يزيد المبلغ في كل الأحوال عن 210 مليون فرنك[7]، مما يعني أن حدود مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناشئة عن حادث التلوث، لا يمكنها أن تتجاوز إطلاقا سقف 210 مليون فرنك مهما

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.

2- يذكر أنه في حالة إتخاذ الإجراءات الوقائية من طرف مالك السفينة، فإن لهذا الأخير أيضا حق الإستفادة من الحصيلة المالية لصندوق التحديد حاله حال بقية الدائنين، حيث نصت المادة 5/ فقرة 8 من إتفاقية بروكسل لعام 1969 على أنه: **"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"**.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 335.

- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 559-560.

4- أنظر: نص المادة 9/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.

5- أنظر: نص المادة 5/ فقرة 5 و 6 من نفس الإتفاقية.

6- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257-258.

7- أنظر كل من: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 131.

Philippe VINCENT, op-cit., p. 190.

كانت حمولة السفينة و جسامة أضرار التلوث الحاصلة[1]. و تقصد الإتفاقية بالفرنك، الفرنك ذهب (Franc-or) الذي يحتوي على مقدار 65,5 ملليغرام من الذهب عيار 900 في الألف ذهبا خالصا، أو ما يصطلح عليه باللغة الفرنسية « le Franc-Poincaré »، حيث يتم تحويل هذه الوحدة إلى العملة الوطنية للدولة التي يجب فيها إنشاء صندوق تحديد المسؤولية تماشيا مع قيمة هذه العملة بالنسبة للذهب في تاريخ إنشاء الصندوق[2]. و في 19 نوفمبر 1976، تم إبرام بروتوكول لتعديل إتفاقية 1969، يقضي بحلول حق السحب الخاص (D.T.S) مكان الفرنك ذهب[3]. و إنطلاقا من ذلك فقد أصبح لمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته في ظل هذه الإتفاقية عن كل حادث بمقدار 133 وحدة سحب خاصة عن كل طن من حمولة السفينة الصافية، شريطة ألا تزيد هذه القيمة في أي حال عن 14 مليون وحدة سحب خاصة بالنسبة للسفن التي تتجاوز حمولتها 105000 طن[4].

بيد أن الوحدة الحسابية المقصودة هنا، هي حق السحب الخاص حسب تعريف صندوق النقد الدولي، 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 طرفا في صندوق النقد الدولي وفقا لطريقة التقدير التي يطبقها هذا الصندوق، أما قيمة العملة الوطنية لدولة ليست طرفا في صندوق النقد الدولي، فتحسب بما يعادلها من حق السحب الخاص بالطريقة الحسابية التي تحددها تلك الدولة بنفسها[5]. و في حالة كون التشريع الوطني لهذه الدولة لا يسمح باستخدام حقوق السحب الخاصة، فمن حقها إعلان التمسك و الإستمرار باستخدام الفرنك ذهب كما جرى تعريفه في إتفاقية بروكسل لعام 1969، و يتم تحويل مبالغ التحديد في هذه الحالة للعملة الوطنية طبقا لتشريع الدولة المعنية، على أن يكون التحويل بشكل يفضي إلى أن تكون هذه المبالغ مساوية قدر الإمكان للقيمة الحقيقية للمبالغ المحددة في البروتوكول بحقوق السحب الخاصة[6]. كما أوردت إتفاقية 1969 نصا تبين فيه أساس حساب

1- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 562-563.

2- أنظر كل من: نص المادة 5/ فقرة 9 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.

3- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

- و في الواقع يرجع جوهر إستخدام حقوق السحب الخاصة كوحدة حساب في بروتوكول 1976، إلى أن المبالغ الموضحة بعملة أي دولة متعاقدة تتغير من وقت لآخر مع قوة أو ضعف هذه العملة كما يظهر من خلال علاقتها بسلة العملات التي يقدر صندوق النقد الدولي على أساسها قيمة حقوق السحب الخاصة، لذلك من المفيد دائما لأي دولة أن تعلن من وقت لآخر قيمة حق السحب الخاص (أو الفرنك الذهب إذا تم الإحتفاظ باستخدامه) في ضوء عملتها الوطنية، أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 282-283.

4- راجع في ذلك كل من:

Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 267.

Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

FIPOL: rapport annuel de 2008, op-cit., p. 16.

5- أنظر: نص المادة 6/ فقرة 4 من بروتوكول سنة 1992.

6- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 282.

عملية تحديد مسؤولية مالك السفينة، و المتمثل في الحمولة الصافية لسفينته بالإضافة إلى الجزء المستقطع من الحمولة الكلية نتيجة الفراغات التي تشغلها أجهزة الدفع[1]. و في حالة عدم إمكانية قياس حمولة السفينة بإتباع 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 رطلا)[2]. و لقد بدل بروتوكول سنة 1992 الحساب بهذا الأساس، إذ صار يأخذ بالحمولة الكلية للسفينة المحسوبة طبقا لقواعد قياس الحمولة الواردة في الملحق الأول من الإتفاقية الدولية المتعلقة بقياس حمولة السفن لعام 1969[3].

إنتقد فريق فقهي بشدة الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة المقررة على ضوء أحكام إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، باعتبار أن هذه الحدود تجعل ملاك السفن ذات الحمولة الكبيرة أوفر حضا، ذلك لأن هؤلاء رغم تسببهم بواسطة سفنهم العملاقة في أضرار تلوث جسيمة تتعدى تكاليف إصلاحها بشكل شاسع الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة المشار إليه سابقا (أي 210 مليون فرنك ذهبي)، إلا أنه عند تحديد مسؤوليتهم يلتزمون 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[4]. كذلك لقد 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

1- تعرف الحمولة الصافية للسفينة بأنها تمثل مقدار الفراغ الذي يستغل فعلا في نقل البضائع و الأشخاص، و يتم تقديرها بطرح الفراغ المخصص للآلات و المئونة و الأجهزة اللازمة لملاحة السفينة من الحمولة الإجمالية، فيكون ناتج عملية طرح الحمولة الصافية، و لذلك فإن الحمولة الصافية تعبر بصدق عن الإستغلال 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، لمزيد من المعلومات راجع: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 36.

2- أنظر: نص المادة 5/ فقرة 10 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.

- راجع أيضا: خالد محمد المروني، مرجع سابق، ص 175.

3- أنظر: نص المادة 6/ فقرة 5 من بروتوكول سنة 1992.

4- راجع كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 563-566.

Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 130-131.

- و في هذه المسألة قال الأستاذين « ***Pierre BONASSIES*** » و « ***Christian SCAPEL*** » بأنه:

« ***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 francs-or, montant correspondant à la responsabilité encourue par un pétrolier d'environ 105000 tonneaux 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 tonneaux 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.

بالمقارنة مع حجم الأضرار اللاحقة بهم[1]، مما يعني أن المشكلة تثور أيضا بالنسبة للسفن الصغيرة التي يمكن أن تتسبب في أضرار تلوث جسيمة لا تتناسب بتاتا مع حجمها[2].

إلى جانب ذلك كشفت كارثة « Amoco Cadiz » بصورة متضحة لا تدع مجالا لأدنى شك، أن حق تحديد المسؤولية الذي تخوله إتفاقية بروكسل لعام 1969 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[3]، 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 هذه الإتفاقية، بمبلغ قيمته 77.371.875 فرنك فرنسي[4]، 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[5]. فانطلاقا من هذه الواقعة، شعر المشرع الدولي بضرورة الأخذ بزمام المبادرة مواجهة لإمكانية تكرار حدوث مثل هذه الوضعيات المتأزمة في المستقبل، برفع الحدود القصوى لمسؤولية مالك السفينة بالمقارنة عما كانت عليه سابقا[6]. و عليه فقد تم إعتماد هذه الزيادة في حدود المسؤولية للمرة الأولى في بروتوكول لندن لسنة 1984[7]. لكن بحكم أن هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ، فإن التكريس الفعلي لها (أي تلك الزيادة) وجد محله في أحكام بروتوكول سنة 1992[8]، الذي نص في مادته 6/ فقرة 1 على أنه: **"يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته طبقا لهذه الإتفاقية 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".

1- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 270.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 291-292.

3- راجع كل من:

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 316.
Arnaud DE RAULIN, op-cit., p. 82.

4- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 267.

5- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 130-131.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 564.

7- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 572-573.

8- أنظر كل من:

Philippe VINCENT, op-cit., p. 190.
Marine ESVELIN, op-cit., pp. 58-59.

في الواقع لم تظل الحدود القصوى لهذه المبالغ مستقرة على حالها، بل تم رفعها عقب وقوع حادث السفينة « Erika » سنة 1999[1]، حيث توصلت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية بتاريخ 18 أكتوبر 2000، بعد دراسة إقتراح موجه من طرف مجموعة من الدول الأطراف في البروتوكول، إلى إصدار قرار يقضي بتعديل الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة[2] 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[3]. و لقد دخل العمل بهذه المبالغ حيز التنفيذ بالنسبة لحوادث التلوث الواقعة بعد 1 نوفمبر 2003[4].

فضلا عن إبراز كارثة « Amoco Cadiz » بأن الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة في ظل إتفاقية 1969 غير كافية لكفالة تغطية كاملة لأضرار التلوث، فقد طرحت أيضا فيها مشكلة أخرى تتمثل في معرفة من 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[5].

أوردنا سابقا أنه عقب وقوع هذه الكارثة قام مباشرة مالك السفينة بإنشاء صندوق تحديد المسؤولية تطبيقا للمادة 5/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، حيث أودع في الصندوق مبلغ قدر بـ 77.371.875 فرنك. لكن بعد إضافة الفوائد إلى هذه القيمة، قدرت الحصيلة المالية لصندوق التحديد في سنة 1990 بحوالي 329.000.000 فرنك[6] (أي ما يزيد عن أربع مرات قيمة المبلغ المودع فيه لأول مرة). و قد أثيرت مشكلة إستحقاق 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)[7].

1- Triantafyllos STAVRAKIDIS, op-cit., p. 71.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 566.

3- 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 », édition 2011, pp. 18-19.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.

- و لمزيد من المعلومات راجع كل من:

Arnaud MONTAS, op-cit., p. 239.
FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., p. 16.
FIPOL: rapport annuel de 2008, op-cit., p. 15.

5- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 337.

6- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 267.

7- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 560.

عند قراءتنا لأحكام كل من إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، لم نلمح أي إجابة صريحة حول 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 إلى البحث عن مدى توافر حل لها في التشريع الوطني للدولة التي تم إنشاء الصندوق في إحدى محاكمها[1]. لكن يمكن أن يتعقد الأمر أكثر عندما لا نجد حتى في القانون الوطني لتلك الدولة، قاعدة قانونية من شأنها أن تبين لنا ما هي الإجراءات القانونية الواجب إتباعها لإيجاد الحل المناسب أثناء مواجهة مثل هذه الوضعية، حيث إنتقد الفقه الفرنسي بشدة عدم سن المشرع الفرنسي نصا خاصا يعالج هذه المشكلة و ذلك عندما أثيرت أمام القضاء الوطني بمناسبة دعوى « Amoco Cadiz »[2].

لقد قضت محكمة النقض الفرنسية، في هذه الدعوى، بأحقية مالك السفينة في الفوائد التي أنتجها صندوق التحديد إستنادا إلى أن نصوص إتفاقية 1969 لم تستلزم فيما وراء دفع مبالغ التعويض، منح الدائنين مثل هذه الفوائد. و بعبارة أخرى فإن منطوق 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[3]. و لعل مثل هذا الحكم لا يخدم إطلاقا ضحايا حوادث التلوث الذين يسعون دائما وراء إيجاد حماية كبيرة و علاج قانوني فعال لإصلاح ما يتكبدونه من أضرار.

على عكس ما يحوم حول الوضع من غموض فيما يتعلق بالطرف المستفيد من فوائد صندوق تحديد المسؤولية في ضوء إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها، فإن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 تناول هذه المسألة بطريقة مختلفة و لكن على درجة عالية من الوضوح، حيث صاغ نصا صريحا يحمل في طياته حكما هاما في صالح المتضررين من التلوث بفرض فوائد على المطالبات المرفوعة ضد الشخص المسئول أو الشخص الضامن. و تسري الفوائد على ما يستحق من تعويض إعتبارا من فوات ثلاثين يوما 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 يوما من تقديم المطالبات، و ذلك بشرط أن يكون العرض الذي تقدم به الضامن مساويا لقيمة المطالبات التي يتم دفعها فعلا إلى المتضررين[4].

1- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 337.
Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 142-143.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 315.

3- راجع كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 338.
Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 268.

4- أنظر: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 123.

المطلب الثالث

حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية

رغم تبني إتفاقية بروكسل لعام 1969 مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، إلا أنها بالمقابل صاحبت ذلك بحالات محددة من شأنها تبرئة المالك و إبعاد المسؤولية عن نفسه في حالة إقامته الدليل على أن ضرر التلوث راجع إلى إحداها[1]. تلك الحالات حصرتها لنا هذه الإتفاقية في المادة 3/ فقرة 2 و 3 منها، حينما نصت على أنه: **"لا يعتبر المالك مسئولا إذا أثبت أن ضرر التلوث ناجم عن:**

أ- عمل من أعمال الحرب، أو عمل عدائي، أو حرب أهلية أو ثورة، أو بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها؛

ب- ناتج كليا عن عمل أو إمتناع عن عمل متعمد من طرف الغير بقصد إحداث ضرر؛

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.

في حالة إثبات المالك أن ضرر التلوث قد وقع جزئيا أو كليا، سواء بسبب عمل أو إمتناع عن عمل صادر من جانب الشخص المتضرر، أو بسبب إهمال هذا الشخص".
فعليه سنتطرق لدراسة هذه الحالات بشيء من التفصيل بتخصيص فرع لكل حالة.

الفرع الأول

حالة وقوع ضرر التلوث بسبب أعمال حرب أو أعمال عدائية أو ثورات

أخذت إتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 بأعمال الحرب و الأعمال العدائية و الحروب الأهلية و الثورات، كأسباب يؤدي توافرها إلى دفع المسؤولية عن مالك السفينة[2]. و يقصد هنا بأعمال الحرب كافة الأعمال التي ترتكب أثناء حالة من حالات الحرب، و التي تؤدي إلى وقوع حادث بحري ينجم عنه تسرب المحروقات من السفينة، و من أمثلتها تصادم ناقلة نفط بسفينة حربية ظهرت فجأة أمامها أثناء قيام هذه الأخيرة بشن هجوم أو رد عدوان، أيضا تعرض الناقلة لإصابة من طرف طائرة حربية أطلقت صاروخا أو غواصة أطلقت طوربيد حربي...[3]. و نلاحظ أن النص أعلاه لا يشترط أن تكون حالة الحرب دائمة، أي نزاع مسلح حقيقي، لإعفاء المالك من المسؤولية، بل يكفي أن ينتج ضرر التلوث عن أعمال عدوانية منفردة أو عن ثورة، لذلك تنطبق حالة الإعفاء

1- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 572.

2- أنظر: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 218.
- راجع أيضا: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 365.

3- أنظر: محمد زهدور، مرجع سابق، ص 248-249.
- أنظر كذلك: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 538.

على أعمال الإرهاب، التخريب، و القرصنة، و كذلك على التمرد الجماعي الذي يرتكب أثناء الفتن أو المظاهرات السياسية الهادفة إلى الإطاحة بحكومة معينة[1]، و ذلك إذا أقام مالك السفينة الدليل على أن الحادث وقع نتيجة لهذه الأعمال فيكون في حالة من حالات الإعفاء القانوني[2].

من المهم إجراء الفرق بين "أعمال الحرب" و "مخاطر الحرب" التي هي محل العديد من عقود التأمين. فعلى سبيل المثال إذا أجبرت إحدى ناقلات النفط بسبب الحرب على السير مطفأة الأنوار، أو في ركب خلف سفن أخرى تخضع لحماية سفينة عسكرية، ثم و في ظل هذه الظروف، حدث تصادم تسبب في وقوع ضرر تلوث. في مثل هذه الحالة لا يخول لمالك الناقلة حق التمسك بالإعفاء من مسؤوليته بسبب أعمال الحرب، و ذلك لأن التلوث لم ينجم عن عمل حربي، و إنما كان نتيجة لتصادم بحري وقع بسبب ظروف الملاحة في وقت الحرب. فالحقيقة أنه يوجد خطر حرب أو جو حرب و لكن لا يتوافر هناك عمل حربي يستدعي الإعفاء من المسؤولية[3].

الفرع الثاني

حالة وقوع ضرر التلوث نتيجة لظاهرة طبيعية إستثنائية

يعفى مالك السفينة من مسؤوليته في ضوء أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، إذا أثبت أن ضرر التلوث كان نتيجة لظاهرة طبيعية إستثنائية لا يمكن تجنبها أو مقاومتها. و يلاحظ أن المادة لم تتضمن النص على حالة القضاء و القدر كسبب لدفع المسؤولية، حيث تجنبت اللجنة التي صاغت مشروع هذه الإتفاقية الإشارة إلى هذه الحالة، و أكتفت بالنص على الظاهرة الطبيعية الإستثنائية مسايرة منها لأغراض الدول الشيوعية التي لا تؤمن بالأديان، و لكي تحفز أكبر عدد ممكن من الدول للمصادقة عليها[4].

و عليه تستدعي هذه الحالة من حالات تنصل مالك السفينة من المسؤولية، أن يكون ضرر التلوث ناجم عن ظاهرة طبيعية، أي لا يد للإنسان في إحداثه. فضلا على إشتراط الإتفاقية أن تكون الظاهرة الطبيعية ذات طبيعة إستثنائية تتضمن درجة عالية من الخطورة مثل العواصف المدمرة[5] و الزلازل و البراكين...[6]. و عليه لا يمكن إعتبار هياج البحر أو حالة الأمواج المرتفعة بمثابة ظاهرة طبيعية إستثنائية، لأن ذلك من الظروف الشائعة و المتوقعة بكثرة في ميدان الملاحة البحرية[7].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 245.
2- محمد زهدور، مرجع سابق، ص 250.
3- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 245.
4- أنظر: سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 164-165.
- راجع أيضا: أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 202.
5- أنظر: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 219.
6- سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 164.
7- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 538-539.

من الملاحظ أن إتفاقية بروكسل لعام 1969، لم تبين في نصوص أحكامها الفرق الكامن بين طابعي الظاهرة الطبيعية التي "لا يمكن تجنبها" و "ليس بالمستطاع مقاومتها". لذا فلقد لجأ البعض إلى إتباع التفرقة التي تجريها القوانين الداخلية في مادة القوة القاهرة بين أساسي "عدم إمكانية التوقع" و"إستحالة الدفع"، للقول بأن التمييز بين هاتين الصفتين للظاهرة الطبيعية يتجسد في وضع المسئول قبل وقوع الحادث و لحظة وقوعه، حيث يدل لفظ "لا يمكن تجنبها" على أن السفينة لم تكن تتوقع تعرضها لمثل هذه الظاهرة، و في اللحظة التي تعرضت لها لم يكن بمقدورها التخلص من ذلك الوضع بالرغم من ممارستها للتقدير المعقول، بينما يعني لفظ "لا يمكن مقاومتها" أن السفينة عندما تتعرض للظاهرة الطبيعية، فمهما كان نوع الإجراء الذي تتخذه لمواجهة هذه الأخيرة، لا يمكن لها مقاومتها أو دفع آثارها[1].

الفرع الثالث

حالة وقوع ضرر التلوث بسبب فعل الغير

هذه الحالة الثالثة من بين الحالات التي يعفى فيها مالك السفينة من المسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، حيث أكدت هذه الأخيرة في نصها بأن المالك يتخلص من مسؤوليته إذا أثبت بأن ضرر التلوث نجم كليا بسبب فعل أو تقصير متعمد من الغير الذي قصد بعمله إحداث ضرر[2]. و يُقصد بالغير في هذه المناسبة: كل شخص لا تربطه بمالك السفينة صفة التبعية أو الإشراف أو الرقابة أو علاقة تعاقدية[3]، كالمسافرين خلسة، و الذين يندسون في السفينة بطريقة غير مشروعة، أيضا الأشخاص من غير تابعي أو وكلاء المالك و الموجودين على متن السفينة بموافقة هذا الأخير كأقرباء أفراد الطاقم...[4].

تجدر الإشارة إلى أن إدراج تعبير (كليا) في المادة الثالثة، فقرة 2- ب، يؤدي بنا إلى القول بأن مالك السفينة يعفى من المسؤولية إذا أثبت و أقام الدليل فعلا بأن العمل أو الإمتناع عن عمل ينسب بأكمله إلى الغير، حيث أنه على العكس إذا ساهم مالك السفينة بفعله في إحداث الضرر، فإن مسؤوليته تكون مشتركة مع الغير بقدر مساهمته في إحداث الضرر[5]. كما أنه لم يشأ المشرع الدولي في هذه الحالة أن يجعل من فعل الغير سببًا مطلقًا لإعفاء المالك من المسؤولية، إذ أن النص واضح في تأكيده على جانب التعمد و القصد في إحداث ضرر، مما

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 251.
2- راجع كل من: أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 202.
Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse doctorat, école doctorale, université Paris-Est, Marne-la-Vallée, juin 2011, p. 89.
3- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 540.
4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 253.
5- سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 165.
- أنظر أيضا: محمد زهدور، مرجع سابق، ص 254.

يعني أن عدم تعمد الغير في القيام بعمل أو الإمتناع عنه لن يكون كافيا لإعفاء المالك من المسؤولية حيث لا يظهر وجود أي قصد لإحداث الضرر، و بالتالي فالمسؤولية ستفرض على مالك ناقلة نفط راسية إذا كان تسرب المحروقات من أحواضها ناتج عن تصادم تسبب فيه كليا خطأ غير عمدي لسفينة أخرى مبحرة[1]. أيضا ننوه بأن الإتفاقية لا تشترط بصفة محددة أن يقصد الغير بفعله إحداث ضرر تلوث، و إنما تضمنت أن تنصرف نيته إلى إحداث أي ضرر كان مما ينجم عنه ضرر تلوث. فمثلا حالة الشخص المتسلل خلسة الذي يصعد على متن السفينة بقصد تفجيرها مما يؤدي إلى وقوع التلوث، ففي هذا المثال المتسلل لم يقصد إحداث التلوث، و إنما قصد تدمير السفينة، ثم ترتب عن ذلك التدمير ضرر التلوث[2].

الفرع الرابع

حالة وقوع ضرر التلوث نتيجة إهمال صادر عن الحكومة

كذلك يتنصل مالك السفينة تنصلا كاملا من مسؤوليته طبقا للمادة الثالثة، فقرة 2- ج، من إتفاقية بروكسل لعام 1969، إذا أثبت أن الضرر الناشئ عن التلوث بالمحروقات قد نجم كليا عن إهمال أو فعل آخر ضار صادر من حكومة أو أي سلطة أخرى مسئولة عن صيانة الأنوار و غيرها من المساعدات الملاحية أثناء أدائها لوظيفتها[3].

من الوهلة الأولى يتبين لنا أن الإهمال أو الفعل الضار الذي ترتكبه الحكومة و غيرها من السلطات المختصة، و الذي يفضي إلى وقوع ضرر التلوث، لا يعفي مالك السفينة من مسؤوليته، إلا إذا كان هذا الإهمال أو تلك الأفعال متعلقة بواجبات الحكومة أو تلك السلطات فيما يتعلق بتوفير علامات الإنارة كأضواء المنارات، و غيرها من الإجراءات المتخذة لغرض تسهيل الملاحة و إرشاد السفن[4].

يعتبر بعض الفقه أن الصياغة التي حرر وفقها هذا النص تعد واسعة و ضيقة في نفس الوقت: فهي واسعة من جهة أولى، لكونها لم تشترط مثل الحالة السابقة أن يرتكب الفعل بقصد و تعمد، بل عمدت للإكتفاء بتوافر مجرد إهمال لإعفاء مالك السفينة من المسؤولية. كما أن النص لا يشترط أن يصدر الإهمال فقط من حكومة معينة، و إنما حتى الإهمال الصادر عن سلطة أخرى مسئولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية، من شأنه إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة وقوع حادث تلوث، و ذلك لمواجهة ما قد يحدث في بعض الدول، مثل المملكة المتحدة البريطانية، التي تعهد الحكومة بهذه المهام لمؤسسة مستقلة أو خاصة. و هي ضيقة من جهة ثانية، لكونها لا تغطي سوى الخطأ المتعلق بصيانة الأنوار أو المساعدات

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 252-253.
2- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 540-541.
3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 202.
- راجع أيضا: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 336-337.
4- راجع: سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 166-167.

الملاحية الأخرى، مما يعني أن إهمال الحكومة في شيء آخر غير ذلك إذا ترتب عليه ضرر تلوث لا يعفى المالك من المسؤولية[1]. و إذا كانت فكرة "الأنوار" متضحة في النص، فالأمر ليس كذلك بالنسبة لفكرة "المساعدات الملاحية"، حيث أن عدم إفصاح الإتفاقية عن مفهومها للمساعدات الملاحية من شأنه أن يرتب إختلافات في التفسيرات الفقهية و القضائية حول هذه المسألة[2]، إذ يبقي باب التساؤل مفتوحا فيما يتعلق بمدى إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة تقديم مثلا الحكومة للربان خريطة بحرية تفتقد للوضوح و الدقة، الأمر الذي جعله يصطدم بصخرة و من ثم تسرب المحروقات من السفينة و وقوع ضرر التلوث؟

ففي حادث ناقلة النفط السوفييتية « LETSESIS » الذي وقع على مستوى المياه السويدية عام 1977، طالب مالك هذه السفينة إعفائه من المسؤولية تطبيقا لنص الإتفاقية، على أساس أن الخرائط البحرية التي تستخدمها الحكومة السويدية تفتقر إلى الوضوح و الدقة، الأمر الذي نجم عنه الحادث. و في سنة 1980 أثيرت مشكلة معرفة ما إذا كان فعل الحكومة السويدية المتمثل في عدم وضعها لخرائط بحرية صحيحة و مضبوطة، يعتبر خطأ في صيانة مساعدات ملاحية. و في 13 يناير 1983 أصدرت المحكمة العليا في السويد حكما بإعفاء مالك السفينة من المسؤولية، تأسيسا على أن الخرائط البحرية تعد من المساعدات الملاحية، مما ترتب عليه إلتزام الحكومة السويدية، باعتبارها مرتكبة الإهمال، بتعويض ضحايا هذا الحادث عما لحق بهم من أضرار[3].

لكن في حادث الناقلة الكورية « YUNG JUNG N°1 » الذي وقع في أحد موانئ الجمهورية الكورية بتاريخ 15 أوت 1996، فقد جرى الوضع على نقيض ما أشير إليه في قضية السفينة « LETSESIS »، إذ أنه حسب معطيات هذه القضية، ترتبت أضرار التلوث نتيجة لإهمال صادر عن الحكومة بعدم إجرائها لمسح دقيق للمنطقة البحرية على مستوى الميناء موقع الحادث، حيث أن الخريطة التي منحت للربان كانت خالية تماما من الصخرة التي إرتطمت بها السفينة مما أدى إلى تسرب حوالي 28 طن من المحروقات من صهاريجها إلى مياه البحر. لكن رفضت السلطات في الجمهورية الكورية الإقرار بأن الإهمال المنبعث منها كان السبب في وقوع حادث التلوث، في حين دفعت بأن مسؤولية تعويض أضرار التلوث يتحملها مالك هذه السفينة وحده، بحجة أن الإهمال صدر من جانبه عندما لم يطلب الربان أي ترخيص من السلطة المينائية يسمح له بإرساء السفينة في الرصيف موقع الحادث، خاصة أنه تم منع إرساء السفن الناقلة للمحروقات في ذلك الرصيف[4].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 255-256.

2- أنظر كل من:

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.

Mohammed BENAMAR, op-cit., pp. 1208-1207.

3- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 256.

- راجع كذلك: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 541-543.

4- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 66-69.

إلى جانب حوادث التلوث الناجمة بسبب الإهمال الذي يصدر عن الحكومة بمنحها لربابنة السفن خرائط بحرية تفتقر للدقة و الوضوح، فإن الأخطاء التي ترتكبها أيضا السلطات المينائية عند قيامها بعمليات إرشاد السفن للدخول إلى الموانئ لها نصيب كبير في وقوع مثل هذه الحوادث[1]. و في هذه النقطة نذكر حادث الناقلة الليبيرية « SEA EMPRESS »، الذي وقع بتاريخ 15 فيفري سنة 1996، عندما كانت هذه السفينة بصدد القيام بمناورات من أجل دخولها إلى ميناء « Milford-Haven » الكائن في الجنوب الغربي لبلاد الغال (المملكة المتحدة البريطانية)، مما أفضى إلى تسرب حوالي 72360 طن من المحروقات من صهاريجها إلى مياه البحر عقب الحادث. و أثناء عرض القضية أمام القضاء، و بعد إجراء خبرة ميدانية مع سماع شهادات الشهود، خلصت المحكمة بإصدار حكم يقضي بتحميل السلطة المينائية مسؤولية الأضرار الناجمة عن هذا الحادث و أعفت مالك السفينة منها، تأسيسا على أن السبب الرئيسي الذي أدى إلى وقوع الحادث، يرجع إلى خطأ في الإرشاد صدر عن مرشد في الميناء لا يمتلك الخبرة الكافية للقيام بإرشاد مثل هذه الناقلات العملاقة[2].

أما في حادث جنوح السفينة الصهريجية السوفييتية « JOSE MARTI » على مستوى الساحل الشرقي للسويد بتاريخ 7 جانفي سنة 1981[3]، فقد طالب مالك هذه السفينة بإعفائه من المسؤولية تطبيقا لنص المادة 3/ فقرة 2- ج من إتفاقية بروكسل لعام 1969، حيث دفع أمام المحكمة بأن ضرر التلوث نتج كليا بسبب إهمال الحكومة السويدية في صيانة المساعدات الملاحية، غير أنه رفضت المحكمة في حكمها الصادر في شهر ماي سنة 1985 تبرئة المالك من مسؤولية تعويض ما ترتب عن هذا الحادث من أضرار، مشيرة إلى أن إهمال المالك نفسه كان السبب في وقوع الحادث، مما يفرض عليه إلتزام منح تعويض كامل للحكومة السويدية لإصلاح الأضرار التي تكبدتها[4].

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 543.

2- أنظر في ذلك:

FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 63-65.

FIPOL: rapport annuel de 2003, op-cit., pp. 58 et s.

3- حيث تسبب الحادث في تسرب حوالي 1000 طن من المحروقات من هذه السفينة.

4- **« *L'affaire a été portée devant la Cour d'appel de Stockholm, qui a confirmé le jugement rendu par le tribunal, selon lequel l'événement résultait d'une négligence imputable au propriétaire, à savoir une erreur commise par le pilote du navire. La Cour d'appel a rejeté l'argument invoqué par le propriétaire du JOSE MARTI, selon lequel il devrait être exonéré de sa responsabilité du fait que le pilote devrait être considéré comme englobé dans la définition des aides à la navigation. Au contraire du tribunal, la Cour d'appel a jugé que le propriétaire n'avait pas fourni la preuve d'une négligence de la part du Gouvernement suédois dans l'entretien des aides à la navigation ou d'une négligence quelconque de la part d'un fonctionnaire. La Cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal, obligeant le propriétaire à indemniser totalement le Gouvernement suédois des dommages par pollution causés par l'événement.***

***Le jugement de la Cour d'appel est devenu définitif après que la Cour suprême ait rejeté le pourvoi du propriétaire* »,** FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 68-69.

الفرع الخامس

حالة تسبب المتضرر بخطئه في وقوع ضرر التلوث

في الأخير يمكن لمالك السفينة أن يدرأ عن نفسه المسؤولية طبقا للمادة 3/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج كليا أو جزئيا إما بسبب عمل صادر عن الشخص المتضرر من التلوث أرتكبه بنية إحداث ضرر، و إما نتيجة لإهمال من جانب هذا الشخص[1].

هذه الحالة تواجه في الواقع الفرض الذي يرتكب فيه أحد الأشخاص خطأ يترتب عليه وقوع ضرر تلوث يلحقه هو شخصيا. في مثل هذه الحالة و كمبدأ عام، يعفى مالك السفينة من المسؤولية وفقا لنص الإتفاقية في مواجهة هذا الشخص، كما أن هذا الإعفاء يستفيد منه المالك ليس فقط عندما يثبت أن ضرر التلوث الذي لحق بهذا الشخص قد نتج عن خطئه المتعمد، بمعنى الحالة التي يتوفر فيها القصد و النية في هذا الأخير من أجل إحداث الضرر، و إنما أيضا عندما يقع من جانبه خطأ أو إهمال بسيط[2].

للإشارة فإن عبارة "ضرر التلوث قد نتج كليا أو جزئيا" الواردة في النص، تدل على أن مالك السفينة لا يتنصل من المسؤولية بشكل كلي في جميع الأحوال، حيث يمكن للمالك أن يعفى إعفاء جزئيا متى ثبت أن الشخص المتضرر ساهم فقط بشكل جزئي في إحداث ضرر التلوث. و بمقابل ذلك إذا أثبت مالك السفينة أن الضرر ناجم بصفة كلية بفعل المتضرر، هنا سيستفيد من الإعفاء الكامل من المسؤولية[3]. و مع ذلك فإن المالك لا يعفى من المسؤولية إلا في مواجهة المتضرر المخطئ فقط دون غيره من المتضررين الآخرين الذين لم يصدر عنهم أي خطأ، حيث يحتفظ هؤلاء بحقهم في التعويض[4]. و من الملاحظ أن الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، أوردت كذلك في أحكامها نصا بمقتضاه يتنصل الصندوق المحدث بواسطتها من الإلتزام بالتعويض في حالة ثبوت أن أضرار التلوث ناجمة بشكل كلي أو جزئي نتيجة قيام المتضرر بعمل أو إمتناعه عن القيام بعمل بقصد إحداث الضرر، أو على إثر إهمال ذلك المتضرر[5].

1- أنظر كل من:
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 257.
- حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988، ص 56-57.

2- راجع في ذلك كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 258.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 311.

3- أنظر: يوسف معلم، مرجع سابق، ص 220-221.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 259.

5- راجع: عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013، ص 198.

الفصل الثاني

أنظمة الضمان المعتمدة للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

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. و بحكم أن إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 المعدلة بمقتضى بروتوكول سنة 1992، إعتبرت مالك السفينة مسئولا عن الأضرار الناجمة عن حادث التلوث البحري بالمحروقات، فإن تعويض هذه الأضرار يقع بصفة تلقائية على عاتقه.

لقد رأينا فيما تقدم من أطوار دراستنا كيف أن مالك السفينة المسئول عن التلوث في ضوء هذه الإتفاقية 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 على تعويض مناسب و علاج قانوني عما لحق بهم من أضرار، فرضت الإتفاقية على المالك إلتزام توفير ضمان مناسب يغطي من خلاله مسؤوليته المدنية في حالة تسرب المحروقات من سفينته، من خلال إحتفاظه بشهادة تأمين أو أي ضمانة مالية أخرى بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته (المبحث الأول).

لكن و مع ذلك يمكن أن تتجاوز تكاليف علاج أضرار التلوث المترتبة عن الحادث قيمة شهادة التأمين المتوفرة و حدود مسؤولية مالك السفينة، فضلا عن إمكانية تنصل المالك كليا من المسؤولية. و في مثل هذه الحالات، تبقى الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الملاذ الوحيد لتعويض هؤلاء الضحايا (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تأمين المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

يمكن تعريف تأمين المسؤولية المدنية للملوث البحري على أنه عقد بمقتضاه يلتزم المؤمن بضمان المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تصيب الغير على إثر تحقق المخاطر المؤمن منها، مقابل "أقساط" أو "إشتراكات" يلتزم المؤمن له بدفعها لصالح المؤمن.

نستنتج من ذلك أن عقد تأمين المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري يهدف إلى ضمان المؤمن له و حمايته من رجوع الغير عليه بالتعويض نتيجة تحقق الصفة التعويضية في تأمين المسؤولية، مما يعني أن تأمين المسؤولية يعد تأمينا لدين كما يمثل ضمانا للمؤمن له في تعويضه عما دفعه للغير الذي أصابه الضرر و عن المصاريف التي يبذلها، حيث تعرف هذه القاعدة بقاعدة "إدفع لكي يدفع لك Pay to be paid"[1].

قام نظام التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بصفة عامة على غاية أساسية تكمن في تحقيق مصلحة المتضرر من خلال وجود شخص موسر الذمة المالية يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر[2]. لذلك فإن إتفاقية بروكسل لعام 1969 قد إعتنقت نظام التأمين الإجباري (المطلب الأول)، الذي لا يتم فرضه على كافة السفن الناقلة للمحروقات بشكل سائب كبضاعة، و إنما تلتزم به فقط سفن معينة في ضوء الكمية التي تنقلها.

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 بهذه البضاعة ترتب أضرار جسيمة تتجاوز بكثير أغلفتها المالية، مما دفع بمجهزي السفن إلى التفكير في إيجاد بديل لتلك الشركات يضمن لكل واحد منهم تغطية مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث، ذلك بالفعل ما تحقق في الأخير عقب إنخراطهم في جمعيات للتأمين التعاوني (المطلب الثاني).

1- أنظر: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 290.

2- أنظر: جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص 76-99.

- لمزيد من المعلومات، راجع: نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007، ص 126-135.

المطلب الأول

التأمين الإجباري للمسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

لا ريب أن مسألة كفالة تعويض عادل للمتضررين من تبعات حوادث التلوث الناشئة عن النقل الدولي البحري للمحروقات بشكل سائب، 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[1]. بعبارة أخرى يجب من الناحية العملية ليس فقط أن يعلم المتضرر بإمكانية إقامة دعواه للحصول على تعويض عما أصابه من أضرار، و إنما أن يكون لديه اليقين من ضمان هذا التعويض إذا حكم لصالحه[2].

ينبغي التذكير أنه قبل عام 1969، لم تكن ثمة قاعدة قانونية نابعة من إتفاقية دولية تلزم مالك السفينة الناقلة لشحنة من المحروقات على تأمين مسؤوليته المترتبة عن أضرار التلوث البحري، الأمر الذي جعل آنذاك حصول ضحايا هذه الحوادث على تعويض مناسب لجبر ما تكبدوه من أضرار أمر غير مؤكد خاصة إذا كان المسئول عن تلك الأضرار معسر الذمة المالية. و في الحقيقة هذه المعضلة دفعت بعض وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969، إلى تقديم إقتراح من شأنه أن يكون السبيل الأمثل الذي يمكن من خلاله تجنب خطر إعسار المسئول عن التلوث و توفير حماية مضمونة للضحايا، و ذلك بإلزام ملاك السفن الناقلة لبضاعة المحروقات على الإكتتاب إلى شهادة تأمين لتغطية مسؤوليتهم في حالة التلوث البحري[3].

لقد تم عرض هذا الإقتراح على طاولة المفاوضات، مما تولد عنه تباين في مواقف وفود الدول المشاركة في المؤتمر، حيث برزت وفود مؤيدة و أخرى معارضة لفكرة تبني إتفاقية بروكسل لعام 1969 مثل هذا النظام (الفرع الأول)، غير أن هذه الأخيرة خرجت في النهاية بمبدأ هام يلزم كل مالك سفينة ناقلة لكمية محددة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، على الإحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري (الفرع الثاني). و في سبيل تحقيق فعالية هذا النظام، منحت هذه الإتفاقية المتضرر من التلوث الحق في ممارسة الدعوى المباشرة في مواجهة المؤمن أو كفيل مالك السفينة (الفرع الثالث).

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 385 و ما يليها.
- أنظر أيضا: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 293-294.
2- أنظر كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 340.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 157.
3- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 138.

الفرع الأول

تباين مواقف وفود الدول حول تبني الإتفاقية نظام التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث

حقيقة إنقسمت وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969، فيما يتعلق بمسألة تبني الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية نظام التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث البحري، إلى جماعتين متباينتين في الآراء: جماعة عارضت إقرار هذه الإتفاقية لمثل هذا النظام (أولا)، في حين أيدته جماعة أخرى و أصرت على تبنيه (ثانيا).

أولا- وفود الدول المعارضة لإقرار إتفاقية بروكسل لعام 1969 نظام التأمين الإجباري:

عارضت الوفود الممثلة لكل من دولة الدَّانمرك[1]، ألمانيا، المملكة المتحدة البريطانية، اليونان و النرويج، إقرار إتفاقية بروكسل لعام 1969 نظام التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث البحري، حيث تمثلت الحجج المقدمة من طرفها أساسا في عدم قدرة سوق التأمين آنذاك على ضمان تغطية كاملة للأضرار المترتبة عن التلوث البحري بالمحروقات، إذ عبرت وفود هذه الدول عن تخوفها الكبير من أن يشكل الحجم الضخم لتبعات تلك الأضرار عبئا ثقيلا على شركات التأمين، الأمر الذي يؤدي إلى عدم إستيفاء المتضررين تعويضا كاملا عما تكبدوه من أضرار[2].

زيادة على ذلك أشارت هذه الوفود إلى الصعوبة الكبيرة التي يمكن أن تصطدم بها تلك الشركات من الناحية العملية أثناء تحديد أقساط التأمين المطلوبة في هذا المجال[3]، بالإضافة إلى عدم تماثل الضمانات المقدمة بسبب إختلاف القواعد القانونية المنظمة للتأمين من دولة إلى أخرى[4]، علاوة على الصعوبات التي ستواجهها الحكومات و هي بصدد التحقيق في صحة عقد التأمين و ما يرتبه ذلك من بطئ في سير إجراءات التقاضي. و إزاء هذه الصعوبات فقد إقترحت بعض الوفود، أثناء المؤتمر، أن تتجسد نصوص التأمين الإجباري في شكل بروتوكول إختياري يلحق بالإتفاقية، بحيث تقوم الدول الأطراف في هذه الأخيرة بالتصديق عليه متى نشأت الحاجة لذلك في مرحلة لاحقة. بينما رأى البعض الآخر إمكانية الأخذ بنظام التأمين الإجباري فقط للحماية ضد منافسة السفن غير المؤمنة، خاصة تلك التي ترفع أعلام دول غير متعاقدة، تلك الحماية التي يمكن ضمانها بواسطة رفض السماح مطلقا لهذه السفن بالدخول في موانئ الدول المتعاقدة[5].

1- Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

2- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 136.

- أنظر أيضا: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 94-95.

3- أنظر كل من:

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

- راجع أيضا: جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، مرجع سابق، ص 85-86.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 715.

5- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 341.

ثانيا- وفود الدول المؤيدة لتبني إتفاقية بروكسل لعام 1969 نظام التأمين الإجباري:

أيدت الوفود الممثلة لكل من دولة فرنسا، أستراليا، الولايات المتحدة الأمريكية، اليابان، البرازيل، السويد و رومانيا، تبني إتفاقية بروكسل لعام 1969 نظام التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث البحري، حيث أقرت بأنه لا يمكن الجزم بأن سوق التأمين ليس بمقدوره ضمان تغطية كاملة لأضرار التلوث البحري بالمحروقات، بدليل أن ذات السوق أثبت جدارته في وقت سابق بتغطيته لأضرار التلوث بالطاقة النووية[1].

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، حيث أن الواقع يثبت لنا وجود طائفة و لو كانت صغيرة، ستفكر في ترشيد نفقاتها للحصول على أقصى ربح ممكن. كما أكدت هذه 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[2].

في الأخير أقرت وفود هذه الدول، بأن هذا المبدأ يعد إجراء أساسي و جوهري لتكملة نظام المسؤولية الموضوعية المزمع إتباعه في الإتفاقية، ذلك أنه من الضروري، لضمان منح تعويض عادل للمتضررين من التلوث، أن تكون هناك ضمانة إضافية ليسار الشخص المسئول عن الضرر. و بعبارة أخرى، فإن إستبعاد مبدأ التأمين الإجباري من الإتفاقية يعني القول بعدم وجود إتفاقية أساسا[3]. و نحن بدورنا نضم رأينا لرأي المدافعين عن هذا الطرح، و ذلك لأن التأمين ضد مخاطر التلوث البحري يهدف أساسا 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[4]. زيادة على ذلك يلعب هذا النظام دور محوري في تسهيل مأمورية القاضي في الحكم بإلزام المسئول بأداء التعويض لصالح المتضرر، حيث أن القاضي في غالب القضايا لا يتردد في الحكم بالتعويض للمتضرر طالما أن هناك تأمينا ضد مخاطر التلوث، و بحكم وجود شخص ميسور الذمة المالية سوف يوفي بالتزامه بالتعويض و المتمثل في شركة التأمين[5]. و بالدرجة الثانية يظهر لنا أن إعتناق الإتفاقية مثل هذا النظام فيه تحقيق

1- Jean-Claude DAKOURI, op-cit., p. 136.

2- أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 135.
- أنظر أيضا: جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، مرجع سابق، ص 78.

3- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 341.
- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 714-715.

4- راجع: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 290 و ما يليها.

5- أنظر: عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، مرجع سابق، ص 188 و ما يليها.
- راجع أيضا: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 93-95.

للعدالة بين المتضررين، حيث أنه من غير المقبول 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 تبني نظام التأمين الإجباري هو الذي يتلافى مثل هذا الوضع، محققا في ذات الوقت العدالة بين المسئولين عن التلوث أنفسهم، إذ أنه في هذه الحالة سواء كان المسئول في وضعية يسر أم العكس، فإن الجهة المؤمنة هي التي تتحمل جبر تلك الأضرار[1]. و من هذه المزايا نعتبر أن إتفاقية بروكسل لعام 1969 قد أصابت عندما ألزمت كل مالك سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة، الإحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته ضد مخاطر التلوث البحري[2].

الفرع الثاني

إلزامية إحتفاظ مالك السفينة بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

تضمنت المادة 7/ فقرة 1، من إتفاقية بروكسل لعام 1969 النص على أنه: **"يتطلب من مالك السفينة المسجلة في دولة متعاقدة و التي تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، الإحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر، مثل ضمان بنك أو شهادة مقدمة من طرف صندوق دولي للتعويض، طبقًا للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 5، فقرة 1، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الإتفاقية"**. يستفاد من هذه المادة، أن إجبارية التأمين يلتزم بها فقط ملاك السفن المسجلة في دول متعاقدة[3]، و التي تتجاوز حمولتها 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة[4]. و على ذلك فالسفن التي تنقل أقل من هذه الكمية لا يسري عليها النص و الإلتزام، بالرغم من أن السفن الصغيرة يمكن أن ترتب أيضا تلوث كبير، و تفصيل ذلك هو أن السفن الصغيرة تمارس نشاطها بالقرب من الشواطئ، الأمر الذي يجعل لها فرصة أكبر في إحداث أضرار تلوث بالشواطئ و المياه الإقليمية للدولة المعنية[5].

أثرنا هذه النقطة، لأنه دار هناك نقاش واسع أثناء مناقشات الأعمال التحضيرية لإبرام إتفاقية بروكسل لعام 1969، حول الإلتزام بالتأمين الإجباري، فيما إذا كان سيفرض على ملاك كافة السفن الناقلة لشحنات من المحروقات سائبة كبضاعة، أم فقط على هؤلاء الذين تتعدى سفنهم حمولة محددة[6]، حيث إقترحت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الإستشارية

1- أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، 98-99.
2- أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 132.
3- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 267.
4- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 258-259.
5- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 136.
6- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 343.
Francis RIGALDIES, op-cit., p. 342.

للحكومات، أن يكون الحد الأدنى لكمية المحروقات المنقولة بطريق البحر و المتخذ شرطا للتأمين الإجباري 500 طن، إلا أن هذا الإقتراح تم رفضه من غالبية الوفود الحاضرة في المؤتمر، و تم إلزام فقط ملاك السفن التي تنقل كمية 2000 طن فأكثر من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، بإبرام عقد تأمين إجباري لتغطية مسؤوليتهم عن أضرار التلوث[1]، حيث يكون مبلغ التأمين على الأقل معادلا لمبلغ تحديد مسؤولية مالك السفينة الوارد في الإتفاقية[2].

يتعين أن نشير إلى أن إعفاء السفن الصغيرة، إنما يتعلق فحسب بالتأمين من المسؤولية لا بالمسؤولية ذاتها. و بعبارة أخرى فإن مالك السفينة التي تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات، و إن كان معفى من الإلتزام بتقديم تأمين طبقا لما نصت عليه الإتفاقية، يعد مسئولا عن تعويض أي ضرر تلوث تتسبب فيه المحروقات المتسربة من سفينته. كما يشترط النص لإلتزام المالك بالتأمين، أن تنقل سفينته حمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات "بشكل سائب كبضاعة"، و بالتالي فحساب هذا الحد يأخذ في الإعتبار فقط الشحنة المنقولة في صهاريج السفينة، و ذلك بإستبعاد المحروقات الموجودة في عنابر السفينة و المستخدمة كوقود لتشغيلها، و التي تتغير كميتها بداهة أثناء الرحلة البحرية. كما يقتضي التذكير أن العبرة من إلزامية التأمين، هي أن تنقل السفينة فعلا حمولة تزيد عن ألفي طن من المحروقات سائبة كبضاعة، بغض النظر إذا كانت حمولتها القصوى تتعدى هذا الحد[3]. علاوة على ذلك إذا كانت الحمولة القصوى للسفينة أقل من 2000 طن، الأمر الذي أدى بمالكها إلى عدم الإحتفاظ بشهادة تأمين تكون معادلة لحدود مسؤولية مالك السفينة المقررة في ضوء إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، ثم كانت أثناء تعرضها لحادث التلوث بصدد نقل ما يساوي أو 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 الإتفاقية[4].

لم يقصر نص الإتفاقية الضمان المالي المقدم على عقد تأمين فقط، و إنما أيضا يجوز للمالك أن يقدم شهادة ضمان بنكي أو أي شهادة أخرى مقدمة من طرف أي صندوق دولي للتعويض. و من الناحية العملية، فلمالك السفينة أن يختار أي من هذه الوسائل و يقدمه، أما فيما يتعلق بالضمان البنكي، فإن البنك يعبر عن وجود شخص موسر ماليا ينوب عن شركات الملاحة. و مما لا شك فيه أن الضمان البنكي لن يمنح إلا للشركات الدولية العملاقة[5] التي تملك أصولا ضخمة، حيث أن البنوك عادة لا تضمن على الإطلاق أي شركة ذات مركز مالي متوسط في مواجهة مخاطر ضخمة كمخاطر التلوث[6]. و بمقتضى نص المادة 7/ فقرة 2 من

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 717-718.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.

3- راجع كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 344.

Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 573.

4- FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 46-47.

5- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 136.

6- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 345.

إتفاقية بروكسل لعام 1969، تلتزم السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة بتسليم هذه الأخيرة شهادة تأمين أو ضمانة مالية أخرى مطابقة لشكل النموذج الملحق بالإتفاقية 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، زيادة عن 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[1]. و تحسبا لمسألة إنتقال ملكية السفينة لشخص آخر، فقد إشترطت الإتفاقية ألا تقل مدة صلاحية التأمين الذي تصدر الشهادة على أساسه، عن ثلاثة أشهر يتم حسابها من التاريخ الذي يتم فيه إخطار السلطة المختصة بإيقافه[2]. و بعبارة أخرى، فإن التأمين يجب أن يغطي المالك الجديد لفترة ثلاثة أشهر على الأقل[3].

من حيث المبدأ، فإن الشهادة يتم تحريرها بلغة الدولة التي تتولى تسليمها، و في حالة ما إذا كانت لغة هذه الدولة ليست الإنجليزية أو الفرنسية، فيجب أن يلحق بالشهادة ترجمة معتمدة بإحدى هاتين اللغتين[4]. و يترتب على صدور شهادات التأمين أو الضمان المالي من إحدى الدول المتعاقدة، حصولها على إعتراف و قبول الدول المتعاقدة الأخرى، بحيث تكون لها ذات القيمة كتلك الصادرة من هذه الأخيرة. كما خولت الإتفاقية لأية دولة متعاقدة الحق في أن تطلب من دولة تسجيل السفينة في أي وقت تبادل الآراء إذا إعتقدت أن المؤمن أو مقدم الضمان المبين في الشهادة غير قادر ماليا على مواجهة الإلتزامات التي تفرضها عليه الإتفاقية[5]. زيادة على ذلك ألزمت إتفاقية بروكسل لعام 1969 كل دولة متعاقدة بمنع أي سفينة ترفع علمها من الإبحار، إذا لم تكن متوفرة على شهادة تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، كما تمارس هذه الصلاحية إزاء أي سفينة أخرى مهما كان مكان تسجيلها، سواء كانت تابعة لدولة متعاقدة أم لا[6]، و يتمثل الغرض من إتخاذ هذا الإجراء في حماية سواحل الدول الأعضاء في الإتفاقية من التلوث الناشئ عن تسرب المحروقات من الناقلات التابعة للدول غير الأعضاء فيها[7]. و فيما يتعلق بالسفن المملوكة للدول، فقد أقرت هذه الإتفاقية بأنها غير معنية بالإحتفاظ بمثل هذه الشهادة، إذ يكفي أن تُصدر لها السلطات المختصة بتسجيل السفينة، 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 الإتفاقية[8].

1- نص المادة 7/ فقرة 4 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
2- نص المادة 7/ فقرة 5 من نفس الإتفاقية.
- أنظر أيضا: مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 446-447.
3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 346.
4- نص المادة 7/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
5- نص المادة 7/ فقرة 7 من نفس الإتفاقية.
6- نص المادة 7/ فقرة 10 و 11 من نفس الإتفاقية.
7- ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 259.
8- نص المادة 7/ فقرة 12 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.

ننوه بأن دولة العلم غير ملزمة بأداء التعويضات و الحلول محل المسئول عن التلوث، في الحالة التي تكون فيها الضمانة المالية المقدمة من طرفه غير كافية لتغطية تكاليف إصلاح الأضرار الناجمة عن الحادث، حيث يقر جانب من الفقه بأن دولة العلم في بعض الأحيان لا تقوم حتى بالتحقيق من يسر المؤمن و جدية الضمانة المالية، و إنما تكتفي فقط بالتحقيق من أن المسئول المعين قانونيا قد قام بالفعل باكتتاب شهادة تأمين[1].

و إذا كان تدخل الدولة، طبقا للكيفية السابقة، يعتبره بعض الفقه شكليا محضا، فإنه يظهر مع ذلك إجراء في بالغ الضرورة[2] و الأهمية، حيث 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 الإتفاقية. فضلا عن ذلك، فإن إقحام الدولة بما لها من سلطة و منحها دور المراقب لهذه العمليات و العلاقات الخاصة بين المتدخلين في ميدان النقل البحري له أهمية في إعمال 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 الإتفاقية المعتمدة في هذا الشأن. من هنا تتجلى فائدة دور الدولة في العمل على مراعاة هذا الإلتزام الذي يتوقف عليه أداء التعويضات المستحقة لصالح ضحايا التلوث البحري بالمحروقات[3].

عند إبرام بروتوكول سنة 1992، ظل نظام التأمين الإجباري كما كان عليه في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969 دون أن يطرأ عليه أي تغيير، اللهم إلا فيما يتعلق بمسألة تسليم شهادات التأمين لسفن دول غير متعاقدة، إذ كان ضروريا لهذه السفن، إذا أرادت الدخول إلى ميناء دولة متعاقدة، 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[4]، علاوة على أن الشهادة التي تصدرها دولة غير متعاقدة للسفن المسجلة فيها، لا يتم الإعتراف بها من طرف الدول المتعاقدة تطبيقا لمضمون الفقرة السابعة من المادة السابعة السالفة الذكر، التي تعترف فقط بالشهادات الصادرة عن دول أطراف في الإتفاقية[5].

بهدف توضيح هذه المسألة، تضمن بروتوكول سنة 1992 في أحكامه النص على أنه تمنح كل سفينة شهادة تفيد بأن هناك تأمينا أو ضمانا ماليا آخر نافذ المفعول طبقا لأحكام هذه الإتفاقية. و بالنسبة لسفينة مسجلة في دولة متعاقدة، تمنح هذه الشهادة من طرف السلطة

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 347.

3- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 387.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 351.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 720-721.

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[1]، حيث تتمتع هذه الشهادة بنفس فعالية الشهادة الصادرة أو المصادقة من طرف هذه الأخيرة و يتم الإعتراف بها من قبل كافة الدول المتعاقدة الأخرى[2]. و لغرض ضمان حد أدنى من الرقابة بواسطة هذه الدول على تلك السفن، ينبغي أن تحمل الشهادة 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[3].

الفرع الثالث

إمكانية رجوع المتضرر من التلوث بالدعوى المباشرة على مؤمن مالك السفينة أو على ضامنه

على صعيد القواعد الإجرائية، أعطت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، شأنها شأن بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، المتضرر من التلوث الحق في ممارسة الدعوى المباشرة (L'action directe) ضد المؤمن و ضد كل ضامن لمالك السفينة[4]. و قبل تبني الإتفاقية لهذا المبدأ، أثارت المناقشات التي دارت حول نظام التأمين الإجباري مسألة إمكانية أو عدم إمكانية الرجوع المباشر من جانب المتضررين من التلوث على مؤمن أو ضامن مالك السفينة[5]. و قد تنازع على هذه المسألة رأيان: فمن جانبها عارضت بعض الوفود المشاركة في المؤتمر و على رأسها الوفد الإنجليزي، مثل هذا الرجوع إلا في حالة إعسار المالك، و إحتجت بأن السماح بالرجوع المباشر في جميع الأحوال يمثل عقبة كبيرة أمام التأمين أو الضمان، إذ من شأنه أن يؤدي ليس فقط إلى إرتفاع تكلفة التأمين، بل و إلى إنكماش قدرة سوقه ذاتها. كما أن ممارسة الدعوى المباشرة، سيقلل من حث ملاك السفن في بعض الحالات على إتخاذ الحيطة و العناية اللازمة لتفادي وقوع التلوث[6]. بينما رأى البعض الآخر أنه يقتضي الأمر إعطاء المتضرر من التلوث الحق في ممارسة الدعوى المباشرة بصفة مبدئية و أساسية على المؤمن أو الضامن، و ذلك حماية له في حصوله على التعويض، كما أن حق المتضرر يجب ألا يعتمد على العلاقات القائمة بين المؤمن و المؤمن له، إذ ينبغي ألا يتحمل نتائج إهمال المالك الذي لا يفي بكافة

1- نص المادة 7/ فقرة 2 من بروتوكول سنة 1992.
2- نص المادة 7/ فقرة 7 من هذا البروتوكول.
3- نص المادة 7/ فقرة 4 من هذا البروتوكول.
4- أنظر: نص المادة 7/ فقرة 8 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، و نص المادة 7/ فقرة 8 من بروتوكول سنة 1992.
- راجع أيضا كل من:
- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 138.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.
5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 724.
6- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 349.

إلتزاماته تجاه شركة التأمين[1]، فضلا على أن تجريد نظام التأمين الإجباري من الحق في الدعوى المباشرة، سيفقده حتما فائدته الرئيسية. و في النهاية إستقر رأي المؤتمر على الأخذ بوجهة النظر الأخيرة، لذا فإن ضحايا حادث التلوث يستطيعون، بموجب المادة السابعة فقرة ثامنة من الإتفاقية، ممارسة الدعوى المباشرة ضد المؤمن أو الشخص الآخر الذي قدم ضمانا ماليا لمسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث[2].

تسمح الدعوى المباشرة للمتضرر من التلوث بأن يطالب باسمه الخاص و لحسابه الخاص مدين مدينه (الجهة المؤمنة). و وفقًا لمضمون نص المادة 7/ فقرة 8 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 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 يلاحظ أن المدعي في هذه الدعوى غير محدد بشكل صريح، و عليه يصير كما نصت إتفاقية 1969 يتمثل في: **"كل شخص طبيعي أو كل شخص معنوي من أشخاص القانون العام أو القانون الخاص، بما في ذلك الدولة و أقسامها السياسية"**[3]. 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[4].

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 محرومًا 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[5]. كما يجوز للمؤمن، علاوة على الدفوع التي يحق للمالك نفسه التذرع بها (باستثناء الدفوع الخاصة بالإفلاس و تصفية أعمال المالك)، التمسك بالخطأ العمدي لهذا المالك للإعفاء من الإلتزام الواقع عليه. في المقابل لا يستفيد المؤمن من أي دفوع أخرى لاسيما تلك التي يملك الحق في اللجوء إليها أثناء دعوى مقامة ضده من المالك كالدفع بعدم صلاحية السفينة للملاحة. و في الأخير أعطت الإتفاقية للمؤمن الحق في طلب إنظمام مالك السفينة المؤمن له في الدعوى المباشرة المقامة ضده[6]. لكن السؤال الذي يحتاج لجواب يتمثل في مدى العلاقة الموجودة بين الدعوى المباشرة و التأمين الإجباري، و نقصد بذلك على وجه الخصوص السفن الناقلة لحمولة لا تتجاوز 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة و التي أبرمت تأمينا إختياريا، فهل يمكن ممارسة الدعوى المباشرة في هذه الحالة

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 724.
2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 349-350.
3- نص المادة 1/ فقرة 2 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 139.
5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 314.
6- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 350.
- أنظر أيضا: أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 204.

أيضا على هذه السفن، أم أنها لا تسري إلا على التأمين الإجباري بالنسبة للسفن التي تزيد حمولتها عن 2000 طن من المحروقات[1]؟

نلفت العناية إلى أن إقامة الدعوى المباشرة، سواء ضد مؤمن أو ضامن مالك السفينة، لا تتطلب أن تنقل السفينة الخاضعة للتأمين أو الضمان أكثر من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، حيث أن هذه الحمولة تعد شرطا فقط لإلزام المالك بالتأمين أو بتقديم الضمان[2]، الأمر الذي يعني أن الحق في الدعوى المباشرة هو حق مستقل يمكن ممارسته في مواجهة شركة التأمين بصرف النظر عما إذا كان هذا التأمين إختياريا أو إجباريا[3].

تعود الأهمية من إثارة هذه المسألة، إلى التفسير الخاطئ الذي يقع فيه البعض عند تحليلهم للمادة 7/ فقرة 8 من إتفاقية بروكسل لعام 1969. ففي حادث السفينة الصهريجية البنمية "AKARI" (كانت لحظة الحادث بصدد نقل حوالي 1899 طن من المحروقات)، الذي وقع في إمارة دبي (الإمارات العربية المتحدة) بتاريخ 25 أوت سنة 1987، إعترض مؤمن مالك السفينة المتمثل في نادي الحماية و التعويض « The Shipowners' Club » 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 لعام 1971 رفضت تقديم المؤمن مثل هذا الدفع، و أقرت بأن المتضررين يمكنهم إقامة دعوى مباشرة ضد مؤمن مالك السفينة التي لا تتجاوز حمولتها 2000 طن من المحروقات سائبة كبضاعة، إذا كانت هذه السفينة قد إحتفضت فعلا بتأمين أو بضمان على الرغم من عدم تطلب ذلك منها.

لكن النقطة التي ينبغي الإشارة إليها، 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 النهاية إلى توقيع إتفاق بتاريخ 20 أوت سنة 1990، يلتزم بمقتضاه المؤمن بدفع مبلغ مالي كتعبير عن حسن نيته في تغطية مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث المترتبة عن الحادث، شريطة أن يتم إعفائه و المالك من أية متابعة قضائية[4].

1- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 140.
2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 350-351.
- أنظر أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 726.
3- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 140.
4- لمزيد من المعلومات، راجع:

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.

نصت المادة الثامنة من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 على أنه: **"تسقط حقوق التعويض المقررة طبقا لهذه الإتفاقية في حالة عدم إقامة الدعوى أمام القضاء خلال ثلاث سنوات يتم حسابها إنطلاقا 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 تاريخ وقوع الحادث الأول"**. نفهم من النص أن مدة إنقضاء حق رفع دعوى التعويض الناشئة عن أضرار التلوث على ضوء ما تقرره هذه الإتفاقية هي ثلاث سنوات تحسب من تاريخ حدوث الضرر، أو ست سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث المنشئ للضرر[1]. فالمدة الأولى - أي الثلاث سنوات - هي مدة تقادم عادي يرد عليه الوقف و الإنقطاع شأن أي تقادم مسقط، أما المدة الثانية - أي الست سنوات - فهي أجل نهائي لا يجوز رفع الدعوى بعده مهما إمتدت المدة الأولى، حيث غالبا ما يحدث ذلك في حالة تأخر ظهور الضرر أو تأخر معرفة المسئول عنه[2]. فإذا إفترضنا 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 حطاما[3]. كما واجهت الإتفاقية 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 لإحتكاك مادي مع سفينة أخرى مرت بجانبها و يؤدي ذلك إلى تسرب كمية المحروقات العالقة فيه و من ثم ينجم عنه ضرر تلوث آخر، و بالتالي في هذه الحالة فإن مدة الست سنوات تحسب من تاريخ وقوع الحادث الأول.

أما فيما يتعلق بالجهة القضائية التي ينعقد لها الإختصاص بالنظر في الدعوى و تقدير مبلغ التعويض عن أضرار التلوث الحاصلة، فقد نصت المادة 9/ فقرة 1 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 على أنه: **"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**

1- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 637-638.
2- أنظر في ذلك كل من:
- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 260.
- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 133-134.
- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 449-450.
3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 205.
- راجع أيضا: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 340.

المدَّعى عليه بهذه الدعاوى في الوقت المناسب". كما أضافت الفقرة الثانية من نفس المادة: **"تضمن كل دولة متعاقدة أن محاكمها لديها الولاية القانونية للنظر في دعاوى التعويض".**

يتضح من الفقرة الأولى من هذه المادة أن الجهة القضائية المختصة بالنظر في دعوى التعويض وفقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969، تتمثل في كل محكمة يقع مقرها في إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لأي دولة متعاقدة لحقتها أضرار تلوث نتيجة للحادث، أو إذا إتخذت الإجراءات الوقائية في مثل هذا الإقليم[1]. و في حالة إنشاء مالك السفينة صندوق تحديد المسؤولية طبقا للمادة الخامسة من نفس الإتفاقية، فإن محاكم الدولة التي تم إنشاء الصندوق فيها هي الوحيدة المختصة بالنظر في دعوى التعويض و توزيع حصيلة الصندوق[2].

للتذكير فإنه عقب تعديل هذه الإتفاقية بمقتضى بروتوكول سنة 1992، تم مراجعة المادة السالفة الذكر بحكم إمتداد النطاق الجغرافي لضرر التلوث طبقا للبروتوكول إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة، حيث 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 الإقتصادية الخالصة، أو إذا إتخذت الإجراءات الوقائية لتفادي أو تقليل كل ضرر تلوث في مثل هذا الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة، فإنه لا يجوز رفع دعاوى تعويض إلا أمام محاكم مثل هذه الدولة أو الدول المتعاقدة، و من الواجب إخطار المدعى عليه بهذه الدعاوى في الوقت المناسب"**[3].

ذهب إتجاه من الفقه للقول أن إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، وفقت عند تعيينها للمحاكم الكائن مقرها في إقليم الدولة أو الدول المتعاقدة المتضررة من جراء حادث التلوث، كصاحبة الإختصاص القضائي بالنظر في دعاوى التعويض[4]، حيث تهدف من خلال ذلك إلى تخفيف العبء على كاهل المتضررين في إيجاد الجهة القضائية المختصة بالنظر في دعواهم، فضلا عن تيسير إجراءات رفع الدعوى عليهم بحكم قربهم من هذه المحاكم، كما أن إعطاء الإختصاص لمحكمة الدولة المتضررة من التلوث تكون أقدر من غيرها من الدول في معرفة حجم الأضرار المتكبدة لتقدير التعويض عنها. بينما يرى البعض الآخر أن الحل الذي أخذت به الإتفاقية يعد خروج عن القواعد العامة التي تقضي بأن محكمة موطن المدعى عليه هي المختصة بالنظر في دعاوى التعويض، و أن منح الإختصاص لمحاكم موقع تحقق الضرر يعاب عليه عدم الإنصاف و عدم الحياد عند الفصل في تلك الدعاوى. و من أجل الحلول دون وجود مثل هذا التنافر في الآراء، إقترح جانب ثالث من الفقه أنه يتعين على المحكمة الكائن مقرها في إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة لحقتها أضرار تلوث عند نظرها في

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 630.
- أنظر أيضا: مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 450.
2- أنظر: نص المادة 9/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
3- أنظر: نص المادة 8/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992.
4- راجع: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 171.

هذه الدعاوى، أن تستعين بمجموعة من الخبراء لا يقل عددهم عن ثلاثة، يكون الأول ممثلا للدولة المتضررة، و يكون الثاني نائبا عن مالك السفينة، أما الثالث فيعين كمندوب عن المنظمة البحرية الدولية[1]. و نستشف من خلال قراءة أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، أنه بالرغم من نصها على إنعقاد الإختصاص بالنظر في دعوى التعويض لمحاكم الدولة أو الدول المتعاقدة المتضررة من التلوث، إلا أنها لم تتضمن نصا يمنع إقامة الدعوى في إطار القواعد العامة ضد غير مالك السفينة محدثة التلوث أو تابعيه أو وكلائه أمام محكمة موطن المدعى عليه. و لعل أحسن مثال على ذلك ما حدث في قضية الناقلة « 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، و من جهة أخرى أمام محاكم الولايات المتحدة الأمريكية باعتبارها موطن المدعى عليها المتمثلة في شركة « Amoco International Oil Company » التي تقوم بتجهيز و إستغلال هذه السفينة في نقل المحروقات لحساب الشركة الأم « Standard Oil of Indiana »[2].

من الثابت على الصعيد الدولي بموجب المبادئ العامة و الإتفاقيات الدولية، سواء الثنائية أو الجماعية، أن الحكم القضائي الصادر عن محكمة صاحبة إختصاص في أية دولة متعاقدة يتوجب على الدول الأخرى المتعاقدة الإعتراف به، إلا في حالة الحصول على الحكم بالإحتيال، أو في حالة عدم إخطار المدعى عليه في مدة معقولة بوجود الدعوى و عدم منحه فرصة عادلة لعرض قضيته[3]، و هذا تماما ما أكدته المادة 10/ فقرة 1 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 عندما نصت 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 الإعتراف به باستثناء ما يلي:**

أ- إذا تم الحصول على الحكم عن طريق الغش؛

ب- إذا لم يتم إخطار المدعى عليه في مدة معقولة لكي يقدم دفاعه".

بمقتضى الفقرة 2 من المادة العاشرة 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"**. و من نافلة القول أنه فيما عدا القواعد الواردة في المادتين التاسعة و العاشرة من الإتفاقية، تطبق الأحكام المقررة في التشريعات الداخلية للدول المتعاقدة، بالنسبة لإجراءات القضاء المدني[4].

1- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 630-631.

2- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

Arnaud DE RAULIN, op-cit., pp. 41 et s.
Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 130-131.

3- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 168.

4- أنظر: مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 451.

المطلب الثاني

جمعيات التأمين التعاوني لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن

يقصد بجمعيات التأمين التعاوني كل جمعية تضم مجموعة من الأفراد المعرضين لمخاطر متشابهة، يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه من مجموع الإشتراكات المدفوعة من طرفهم[1]. و لعل أحسن مثال عملي عن تعاونيات التأمين التي تؤمن أعضائها من أعباء المسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية، نجد نوادي الحماية و التعويض « P&I Clubs »[2] (الفرع الأول)، التي تؤدي وظيفة محورية في ضمان المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري (الفرع الثاني)، علاوة عن دورها الكبير في إنشاء نظام إرادي خاص للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات قبل دخول إتفاقيتي بروكسل لعامي 1969 و 1971 حيز التنفيذ[3] (الفرع الثالث).

الفرع الأول

الأساس التعاوني للتأمين في إطار نوادي الحماية و التعويض

يكتسي التأمين أهمية جد بالغة في ميدان النقل البحري بصفة عامة[4]، حيث أنه من القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة بطريق البحر دون أن يقوم أصحابها بالتأمين عليها إبتغاء الأمن و الضمان و تحصنا من المخاطر البحرية، حتى أضحت كافة العلاقات القانونية البحرية تسوى في نهاية الأمر بين المؤمنين[5].

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 من جراء إستغلالها أو إنتقالها من ميناء إلى ميناء آخر. و 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 يوجه إنشغاله بنفس الطريقة إلى 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 المتألفة من مجهزي السفن في شكل جمعيات للتأمين التعاوني، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية، و لم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين المباشر على السفن و البضائع[6].

1- أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 396.

2- ***Protecting and Indemnity Clubs.***

3- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 45.

4- René RODIERE, Droit maritime, op-cit., pp. 503 et s.

5- أنظر: مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 387 و ما يليها.

6- أنظر: مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 67-68.

بداية يقتضي التذكير أنه تم إنشاء نوادي الحماية و التعويض لأول مرة في المملكة المتحدة البريطانية عام 1855[1]، حينما شعر مجهزي السفن بكثرة الأعباء المالية الملقاة على عاتقهم من جراء المسؤوليات العقدية و القانونية المترتبة عن المخاطر البحرية التي يفرضها عليهم نشاطهم[2]. 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 »، غير أن تلك الشركات و هذه النوادي كانت تقدم تغطية تأمينية محدودة في نطاقها المالي و غير شاملة لجميع تلك المسؤوليات، إذ على سبيل المثال كان مجهز السفينة يتحمل الربع الأخير (¼) 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[3].

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 ¾ 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 entrainé 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 indemnisations 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- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 75.

فإزاء حالة القصور التي برزت في سوق التأمين الإنجليزي آنذاك في توفير تغطية تأمينية كاملة و لجميع المسؤوليات المترتبة من جراء المخاطر البحرية، وجد مجهزي السفن أنفسهم أمام وضعية دفعتهم إلى التفكير في الإحتشاد لغاية إنشاء نظام تأمين تشاركي يقوم على أساس التعاون، 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، و عليه فقد أضحت نوادي الحماية و التعويض الحل الأنسب لهذه المشكلة[1]. و يتعين أن نشير إلى أنه يوجد على المستوى الدولي حاليا 13 ناديا رئيسيا للحماية و التعويض[2]، كل ناد يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض (***L'International Group of P&I Clubs***)[3]، 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[4]. كما تمارس هذه المجموعة مهمة وضع القواعد العامة لعمل نوادي الحماية و التعويض، و الإشراف على عقد إجتماعات لها 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[5].

1- أنظر في ذلك كل من:

Marie-Camille DELAYE, Les garanties P&I, mémoire présenté dans le cadre du master II, 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, 2007, pp. 6 et s.

René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 497-498.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 319.

- و تتمثل هذه النوادي فيما يلي:

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc ;
- Assuranceforeningen Gard ;
- Assuranceforeningen Skuld ;
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited ;
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association ;
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited ;
- The North of England Protection & Indemnity Association ;
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) ;
- The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited ;
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited ;
- The Swedish Club ;
- United Kingdom Mutual Steam Ship Insurance Association (Bermuda) Limited ;
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), citer par: Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

3- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 242-243.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 423.

5- Julien HAY, Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marrées noires, thèse de doctorat, école doctorale des sciences de la mer, université de Bretagne occidentale, 2006, pp. 185 et s.

من الأمثلة عن المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية و المغطاة تأمينيا من طرف نوادي الحماية و التعويض نذكر 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[1].

مما سبق يمكن القول أنه بصفة عامة توفر هذه النوادي تغطية تأمينية لمعظم المسؤوليات العقدية و القانونية المرتبطة بالإستغلال التجاري للسفينة، كما يقتضي أن نشير إلى أنه تثبت العضوية فيها سواء كان المستغل بصفته مجهز السفينة أو مستأجرها أو مديرها[2]. و طبقا لما تضمنه نص المادة 572 من التقنين البحري الجزائري، يقصد بمجهز السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على إسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفة أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

يقوم التأمين لدى نوادي الحماية و التعويض على أساس التعاون و التضامن بين كافة الأعضاء فيها، في تحمل ما يمكن أن يتعرض له كل واحد منهم من أعباء مالية نتيجة للمسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية التي تكتنف نشاطهم[3]. 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[4]. و 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 في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، خول لكل متضرر من التلوث الحق في الرجوع مباشرة على مؤمن مالك السفينة لمطالبته بالتعويض[5].

1- أنظر في ذلك كل من:

Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 30-33.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 848-849.

2- Marie-Camille DELAYE, Les garanties P&I, op-cit., p. 5.

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.

من بين الخصائص الجوهرية المميزة لنوادي الحماية و التعويض بمقارنتها مع شركات التأمين التجارية، أنها لا تهدف من خلال تأدية نشاطها إلى تحقيق الربح، حيث يتمثل الهدف الأول و الأخير الذي تسعى جاهدة لتجسيده في تأمين أعضائها و حمايتهم من الأعباء المالية الكبيرة للمسؤوليات التي قد يتعرضون لها بمنسابة ممارسة نشاطهم دون أن يهدف ذلك إلى تحقيق الفوائد[1].

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، حيث تلتزم بإمساك الدفاتر التجارية و يشترط قيدها في السجل التجاري و الخضوع لغيرها من الإلتزامات التي يلتزم بها التجار، كما يترتب على ذلك أنه في حالة عدم وفاء هذه الشركات بالإلتزامات الواقعة على عاتقها فإنه يجوز شهر إفلاسها. أما بالنسبة لنوادي الحماية و التعويض فلا تكتسب الصفة التجارية، بل يضفي عليها القانون صفة الجمعيات المتخصصة ذات الطابع المدني[2]، حيث يؤدي تسجيلها طبقا لما نص عليه قانون الشركات الإنجليزي « Companies Act » الصادر سنة 1862، إلى إكتسابها الشخصية المعنوية[3]. و على إثر تمتع هذه التعاونيات بالشخصية المعنوية، أصبح مخول لها الحق في الإسم و الموطن و الجنسية و الحق في التقاضي، كما ينجم عن طبيعتها المدنية عدة آثار، نذكر من بينها عدم إلتزامها بإمساك الدفاتر التجارية، بالإضافة إلى عدم إمكانية إشهار إفلاسها، كذلك يكون الإختصاص بالفصل في المنازعات المتعلقة بها للمحاكم المدنية و ليست التجارية، فضلا عن إعفائها من الخضوع للضرائب على الأرباح التي تخضع لها شركات التأمين التجارية[4].

من المهم أن نلفت العناية إلى أنه على نقيض ما تأخذ به شركات التأمين التجارية التي تقدم خدمة التغطية التأمينية مقابل أقساط ثابتة، فإن إشتراكات التأمين التي يلتزم بدفعها الأعضاء في نوادي الحماية و التعويض لا تمتاز بالثبات[5]، بمعنى ليس لها قيمة مالية مستقرة معروفة مسبقا[6]، بل يتحدد مقدارها تماشيا مع حجم الغلاف المالي الذي يحتاجه النادي لتغطية ما يقع على كاهله من مصاريف على إثر المسؤوليات الملقاة على عاتق أعضائه خلال السنة المعنية بالتأمين[7]. هذه النقطة تقودنا كذلك للقول أنه من مميزات نوادي الحماية و التعويض

1- راجع كل من:

Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.
Julien HAY, op-cit., p. 182.
Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions…, op-cit., p. 739.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 93.

3- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 28.

4- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 87-93.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.
6- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 10-11.
7- Julien HAY, op-cit., p. 182.

عدم وجود رأسمال لها أثناء التأسيس[1]، حيث تختلف عن شركات التأمين التجارية التي يلتزم الشريك فيها بتقديم حصة مالية كاملة قبل إشتراكه 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 إشتراكات الأعضاء التي يقوم النادي بتحصيلها منهم[2].

بمجرد إبرام عقد التأمين لدى ناد من هذه النوادي، ذلك يجعل بصفة تلقائية كل من إكتسب عضوية فيه مسئولا مسؤولية تضامنية مع باقي الأعضاء فيما يتعلق بالإلتزامات المالية التي تقع على عاتق النادي الذي إلتحق به[3].

كما 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 المجهز و إدارة النادي على إدراجها في نطاق التغطية التأمينية أثناء إبرام عقد التأمين على المسؤولية[4].

توصلنا في الأخير إلى إستنتاج فكرة 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 لدى نوادي الحماية و التعويض، غير أنه في نفس الوقت من المهم التذكير 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 النوادي الذي يقتصر إلتزامه بدفع الإشتراكات بأنواعها المختلفة، دون أن يكون مسئولا عن ديون النادي في أمواله الخاصة[5].

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 28.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 97-98.

3- Julien HAY, op-cit., p. 182.

4- و في هذه النقطة أشارت الأستاذة « Marie-Camille DELAYE » إلى أنه:

« *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, 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.

5- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 99.

يتشكل الهيكل الإداري لنوادي الحماية و التعويض من جهازين رئيسيين و هما كالآتي: 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 إختصاصاتها نجد الدعوة إلى عقد إجتماعات و إنتخاب مدراء النادي و معاونيهم. علاوة عن الجمعية العمومية، ثمة مجلس الإدارة الذي يوجد على رأسه عدة مدراء يتم إنتخابهم من طرف الجمعية العمومية لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد، إذ من مهامهم الرئيسية نذكر التكفل بتنفيذ سياسة النادي و تحصيل الإشتراكات، حيث يساعدهم في ذلك مجموعة من الأعضاء يختلف عددهم من ناد إلى آخر يتم إختيارهم كذلك بواسطة الجمعية العمومية[1].

تبرم عقود التأمين لدى نوادي الحماية و التعويض بتبادل الإيجاب و القبول بين كل من النادي و طالب العضوية، كما تقوم هذه التعاونيات بتجديد عقود العضوية بالنسبة لأعضائها السابقين في 20 فيفري من كل سنة جديدة[2]، و هذا التاريخ في الواقع له رمزية باعتباره يمثل تاريخ إستئناف نشاط الملاحة البحرية في بحر البلطيق[3]. 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 على أن تتوصل إلى جمع عدة معلومات تتعلق أهمها بما يلي:

- الإسم 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؛

1- أنظر في ذلك 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.

2- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 10.

3- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

- عدد أعضاء طاقم السفينة و جنسياتهم؛

- عدد المرات التي إنتقلت فيها ملكية السفينة؛

- النشاط 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 إحترام السفينة المرشحة للتغطية التأمينية للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية[1].

في حالة توافر كافة المعايير التي يتطلبها نادي الحماية و التعويض في السفينة لغاية قبول التأمين على المسؤولية المدنية لمجهزها، عندها لا يبقى على هذا الأخير إلا دفع الإشتراكات التي تمليها عليه الإدارة لكي تثبت له رسميا العضوية في النادي.

تنقسم الإشتراكات التي يلتزم الأعضاء بدفعها لنوادي الحماية و التعويض من أجل التأمين على مسؤولياتهم المدنية، إلى ثلاثة أنواع و هي كالآتي: الإشتراكات المقدمة، الإشتراكات الإضافية، إشتراكات الكوارث.

تعرف الإشتراكات المقدمة « Advance calls »، على أنها تلك الحصص المالية التي تدفع في بداية كل سنة تأمينية، حيث تحسب طبقا لحمولة السفينة المرشحة للتأمين و التكاليف اللازمة لتغطية طلبات التعويض متوسطة القيمة المالية التي من المتوقع أن يواجهها النادي خلال السنة التأمينية الراهنة، إضافة إلى المصاريف الضرورية لاشتغال إدارته. كما يمكن أن يدفع الأعضاء في النادي إشتراكات إضافية « Additional calls »، تتمثل في مبالغ مالية تأمر الإدارة بتحصيلها منهم في حالة عدم كفاية الإشتراكات المقدمة لتغطية 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[2].

1- أنظر في ذلك كل من:

Julien HAY, op-cit., pp. 189-190.

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 154-156.

2- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 11.
Julien HAY, op-cit., p. 183.
Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 740-741.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

لقد كشفت التجربة أنه بالرغم من دعوة نوادي الحماية و التعويض أعضائها إلى دفع إشتراكات الكوارث لتغطية الأضرار المترتبة عقب وقوع حوادث ضخمة، إلا أن القيمة المالية التي يتم جمعها في الغالب ما يتبين عدم كفايتها لإصلاح جميع ما ينجم عن تلك الحوادث من خسائر[1]، الأمر الذي دفع بهذه التعاونيات إلى إعادة التأمين على المخاطر المغطاة من طرفها في إطار الهيئة المعروفة بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض[2].

تعود الجذور التاريخية لنشأة هذه المجموعة إلى تاريخ 10 أفريل سنة 1899، عندما أبرمت ستة نوادي من المملكة المتحدة البريطانية إتفاق لتأسيس نظام إعادة تأمين تعاوني فيما بينها، إذ سميت هذه المجموعة آنذاك بمجموعة لندن[3]. لكن حينما إرتفع عدد النوادي الملتحقة بمجموعة لندن، تغيرت تسمية هذه الأخيرة، لتصير بداية من سنة 1981 تلقب بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض[4]. فمن أجل مجابهة طلبات التعويض الضخمة الناشئة على إثر وقوع حوادث هائلة تأخذ شكل الكارثة، إحتشدت نوادي الحماية و التعويض الثلاثة عشر 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[5].

حاليا تضم مجموعة « I.G.P.I. Clubs » حوالي 90% من الأسطول البحري العالمي، كما قامت هذه الهيئة بإبرام إتفاقان ينظمان كيفية إشتغال النوادي الأعضاء فيها، يتمثل الإتفاق الأول فيما يسمى بـ « International Group Agreement »، الذي يتضمن قواعد تبين أساليب توفير النادي تغطية تأمينية لمجهز سفينة إكتسب عضوية في وقت سابق في ناد آخر. أما الإتفاق الثاني فيعرف بـ « International Group Pooling Agreement »، حيث تم إعتماده من طرف المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض بهدف إلتزام جميع النوادي المشاركة في عضويتها بالتعاون في تحمل المخاطر التي يزيد مقدارها عن 5 ملايين دولار أمريكي إلى غاية قيمة 30 مليون دولار أمريكي[6]. و لقد أشاد بعض الفقه بشكل كبير بالإتفاق الأخير و إعتبروه بادرة خير حلت على نوادي الحماية و التعويض، ذلك أنه بفضله أصبح في مقدور هذه التعاونيات إقتراح 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[7].

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 849-850.
2- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.
3- Julien HAY, op-cit., p. 185.
4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 421-422.
5- Julien HAY, op-cit., p. 185.
6- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 12.
7- راجع في ذلك كل من:
Julien HAY, op-cit., p. 186.
Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 741.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 426.

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 قد يتعرض له هذا الأخير يتمثل في حجز الدائنين على سفينته لإرغامه على تسديد ديونه. فمن أجل تفادي إجراء الحجز على السفينة و تحاشي تعطيل عملية إستغلالها التجاري، تقوم هذه التعاونيات بمنح مجهز السفينة خطاب الضمان، الذي بمقتضاه يضمن النادي وفاء المجهز بديونه[1]. و يذكر 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[2].

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 بالتزامه المتعلقة بدفع الإشتراكات بصورها المختلفة[3]، حالة وفاته، حالة إفلاسه[4]، 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 كليا مثل تعرضها للغرق[5].

جدير بالقول أن سقوط العضوية في هذه التعاونيات يحدث آثاره فقط بالنسبة للمسؤوليات المستقبلية و لا يؤثر على ما ترتب من مسؤوليات مضت على عاتق الأعضاء فيها، حيث يبقى دائما النادي في هذه الحالة ملتزما في مواجهة أعضائه[6].

مما سبق يمكن تعريف نوادي الحماية و التعويض على أنها: **"تعاونيات تأمينية لا تهدف 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 إشتراكات يلتزم الأعضاء بدفعها".**

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 33.

2- و أضافت الأستاذة « Marie-Camille DELAYE » في هذه النقطة قائلة:

« ***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.

3- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 744.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 194.

5- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 11.

6- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 744.

الفرع الثاني

ضمان المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري من طرف نوادي الحماية و التعويض

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 بعضا من تلك المخاطر أو جميعها[1]، لعدة أسباب نذكر منها على سبيل المثال: التهرب من الحق الذي خولته إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها لضحايا التلوث في إمكانية رجوعهم مباشرة على مؤمن مالك السفينة لمطالبته بأداء التعويض[2]، كذلك تجنب مواجهة نظرية المسؤولية الموضوعية التي تنعقد بمجرد ثبوت تعرض الغير للضرر دون تكليفه بمشقة إثبات خطأ أو إهمال الشخص المسئول[3]، إضافة إلى إرتفاع درجة تحمل تحقق الخطر في هذا النوع من التلوث[4]، فضلا عن ضخامة التكاليف اللازمة لإصلاح الأضرار الناجمة عن كل حادث و تجاوزها بشكل كبير الأغلفة المالية لهذه الشركات[5].

لقد كانت المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث الناجم عن النقل البحري بصفة عامة، آخر المسؤوليات البحرية المغطاة من طرف نوادي الحماية و التعويض[6]، و هي فكرة مستوعبة بحكم أن ظاهرة تلوث البيئة البحرية تعد من بين الإنشغالات الحديثة للمجتمع الدولي[7]. لكن رغم ذلك و بسبب عجز شركات التأمين الوطنية عن توفير تغطية تأمينية لمثل هذه المخاطر و ما يترتب عنها من تبعات جسيمة تستدعي توافر أغلفة مالية ضخمة، فإن تأمين مثل هذه المسؤولية عمليا يكاد يكون حكرًا على هذه التعاونيات[8]، بدليل أنها تغطي حوالي 98% من مسؤولية مجهزي السفن الناقلة للنفط في جميع أرجاء العالم[9].

يتم التأمين على المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري، عندما تتوافر كافة المعايير التي يتطلبها النادي في ناقلة النفط المرشحة لتغطية مسؤولية مالكها ضد هذه المخاطر، إضافة إلى إلتزام المالك بدفع الإشتراكات التي يمليها عليه النادي، عندها تقوم

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 700 و ما يليها.

2- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 24.

3- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 136.

4- جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري، مرجع سابق، ص 86.

5- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

6- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 60 et s.

7- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 34.

8- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 298.

9- أنظر في ذلك كل من:

Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.
Diego NUNEZ, op-cit., p. 19.
Julien HAY, op-cit., p. 180.

مباشرة إدارة هذا الأخير بإصدار ما يسمى بالبطاقة الزرقاء « Blue Card »[1]. هذه الأخيرة لا تتشابه إطلاقا مع شهادة التأمين على المسؤولية المدنية المنصوص عليها في المادة السابعة من إتفاقية بروكسل لعام 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 الإتفاقية، سارية المفعول بالنسبة للسفينة المسماة في البطاقة. و بالإستناد 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[2].

تلعب نوادي الحماية و التعويض دور أساسي و محوري في كفالة حصول كل شخص تضرر من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات على تعويض مناسب يكفي لإصلاح ما تكبده من أضرار[3]، 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[4].

تضمن نوادي الحماية و التعويض في قواعدها تغطية المصاريف التي أنفقت في عمليات إزالة المحروقات المتسربة من ناقلات النفط و تطهير المناطق المصابة بالتلوث، 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 أضرار 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[5].

من بين الأمثلة العملية التي تفصح عن تكفل نوادي الحماية و التعويض بتعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، نجد حادث السفينة الصهريجية « JAN » المسجلة في جمهورية ألمانيا الفيدرالية، بتاريخ 2 أوت سنة 1985. فعندما كانت هذه السفينة بصدد نقل

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 56.

2- راجع كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 346.

Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 72.

3- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 736 et s.

4- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 70.

5- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 34.
- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 701 و ما يليها.

حوالي 3000 طن من زيت الوقود الثقيل، إصطدمت بإحدى الأنوار الملاحية الثابتة أثناء عملية دخولها إلى ميناء « Aalborg » الواقع في دولة الدانمرك، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 300 طن من حمولتها من المحروقات إلى مياه البحر و التسبب في إلحاق أضرار تلوث كبيرة بالشواطئ القريبة من الميناء. 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[1].

إلى جانب ذلك لاحظنا أنه في الحادث الذي ترتب عنه تسرب حوالي 2000 طن من المحروقات من السفينة 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[2]. كما نلفت العناية إلى أنه على إثر وقوع الحادث المدمر للسفينة القبرصية « HAVEN » سنة 1991 على مستوى سواحل مدينة « Gênes » الإيطالية، إلتزم نادي « United Kingdom Club » بدفع حصة مالية ضخمة لصالح كل من الحكومة الإيطالية و المتضررين الخواص كتعويض عن مسؤولية مالك هذه السفينة لإصلاح ما أسفر عنه الحادث من أضرار فادحة النتائج[3]. أما عقب وقوع كارثة « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، فقد قام مباشرة مؤمن مالك هذه السفينة المتمثل في نادي الحماية و التعويض « Steamship Mutual Association » بالتعاون مع إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، بفتح مكتب بمدينة « Lorient » الفرنسية من أجل إستقبال طلبات التعويض، مما يفيد بأن هذه النوادي تعتبر طرفا فاعلا في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات[4]. و يقتضي التذكير أن هناك سقفا ماليا لتدخل هذه النوادي لتعويض الضحايا، يتمثل في مبلغ 1 مليار دولار أمريكي بالنسبة للحادث الواحد[5]، حيث دخل العمل بهذه القيمة حيز التنفيذ بداية من 20 فيفري سنة 2001[6].

1- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 37-39.
2- Ibid., pp. 49-51.
3- FIPOL: rapport annuel de 1996, op-cit., p. 51.
4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 65-69.

5- 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.

6- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 709.

من الجدير بالإشارة إلى أنه علاوة عن تأمين نوادي الحماية و التعويض على المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري، فإنها تلعب أيضا وظيفة ذات أهمية كبيرة تتمثل في العمل على تشجيع الجانب الوقائي لتفادي وقوع حوادث التلوث، ذلك ما أثبته التقرير البريطاني « Safer ships, cleaner seas » الذي بين قدرة هذه النوادي على حث ملاك السفن على تفادي المخاطر التي تسبب التلوث البحري، عن طريق تزويدهم بالمعلومات الضرورية عن القواعد الدولية التي تجنبهم التعرض لمثل هذه الكوارث. كما أثنت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون و التنمية الإقتصادية (O.C.D.E)[1] على الدور 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[2].

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 ناقلة نفط قبل التأمين على مسؤوليته، إحترام القواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن التسيير السليم للسفن (Code I.S.M)[3]، إذ يؤدي عدم وفاء المالك الذي يريد إكتساب عضوية في هذه النوادي بالتزاماته المتعلقة بهذه المسألة إلى رفض إنخراطه في أي منها، أما مالك ناقلة النفط الذي إكتسب في وقت سابق عضوية فيها ثم ثبت عدم إحترامه قواعد السلامة البحرية، فيمكن أن يصل جزائه إلى حد سقوط عضويته من هذه التعاونيات[4]. و لغاية ضمان إستمرار ملاك السفن في تنفيذ إلتزاماتهم المتعلقة باحترام معايير السلامة البحرية التي من الواجب أن تتوافر 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 إحتمال تعرضها للحوادث كبيرة. كذلك تمارس هذه التعاونيات وظيفة توجيهية إزاء أعضائها، حيث تطلعهم على سبيل المثال بالتعديلات الطارئة على القواعد البحرية الدولية الرامية إلى الوقاية من حوادث التلوث البحري، كذلك عن القواعد المستحدثة في مجال الإستغلال التجاري للسفن[5].

1- Organisation de Coopération et de Développement Economique.
2- Julien HAY, op-cit., pp. 180-181.
3- International Safety Management Code.
4- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 720 et s.
5- 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 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، حيث نجد مثلا على صعيد هذه الإهتمامات مجموعة « O.C.I.M.F »، و هي الهيئة الدولية التي تضم أعضاء من أكبر الشركات النفطية في العالم، قد عقدت إجتماع طارئ بتاريخ 6 يناير 2000 في العاصمة الإنجليزية لندن لبحث موضوع واحد فقط في جدول أعمالها، و المتمثل في كارثة « Erika ». و لقد تبين من خلال المناقشات أن هذه السفينة قد تم زيارتها سبع مرات من قبل 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[1].

لقد عملت دول الإتحاد الأوروبي جاهدة لتفادي وقوع كوارث أخرى للتلوث البحري بعد كارثة « Erika »، على تفعيل دور كل من دولة الميناء و دولة علم السفينة لغاية توفير معايير السلامة البحرية، زيادة عن حرصها على التطبيق الصارم للقواعد الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث المنبعث من السفن[2]، خاصة تلك المنبثقة من أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها[3]. و من القواعد الهامة المكرسة في هذه الإتفاقية نذكر على سبيل المثال إلتزام الدول بإخضاع السفن الحاملة لجنسيتها لعدد من المعاينات لحملها على الإمتثال لقواعد منع تلويث البيئة البحرية، إذ أنه من

1- أنظر: سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 148-149.
- راجع أيضا كل من:
Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée…, op-cit., pp. 184-188.
Henri COULOMBIE, Claudine LE MARCHAND, op-cit., p. 67.

2- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:
Catherine ROCHE, Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I), Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, 2002, pp. 373-392.
Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp 161 et s.
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, Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Vol. II, N°= 2, 2004, pp. 1347-1371.

3- إنضمت الجمهورية الجزائرية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، بمقتضى المرسوم رقم 88-108، المؤرخ في 31 ماي سنة 1988، ج.ر.ج.ج عدد 22، الصادرة بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

خلال هذا الإجراء التنفيذي تتمكن دولة العلم من ممارسة سلطاتها الفعلية على السفن التابعة لها، كما تقوم هذه الدولة بالإستناد على تلك المعاينات بتسليم أو تجديد الشهادات الدولية للوقاية من التلوث كدليل رسمي على مراعاة السفينة لقواعد هذه الإتفاقية. إلى جانب ذلك حرصت هذه الدول على إعمال القواعد المتعلقة بالوقاية من التلوث الطارئ الذي يترتب على إثر وقوع حوادث بحرية، حيث يتعلق الأمر بمجموعة من القواعد ذات طبيعة تقنية بالأساس تهم تصميم السفن و بنائها و تجهيزها، هدفها الحد من الإطلاق العرضي لمواد ضارة في حالة جنوح السفن أو تصادمها، و من الأمثلة عن هذه القواعد نجد إلزامية توافر السفن التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 5000 طن على هيكل مزدوج (double coque)[1].

في ذات السياق نجد البرلمان الأوروبي قد سارع إلى وضع وسائل ذات درجة عالية من الفعالية عقب وقوع كارثة « Erika »، إذ يظهر ذلك عندما إعتمد حزمة من القواعد القانونية سميت بـ « les Paquets Erika »، نص من خلالها على مجموعة من الشروط و المعايير الهادفة إلى الوقاية من وقوع حوادث التلوث[2]. و من أبرز هذه القواعد نجد تعزيز رقابة دولة الميناء على السفن التي تدخل و تغادر موانئ دول الإتحاد الأوروبي عن طريق إخضاعها للمعاينات لغرض التأكد من إحترامها مقتضيات القواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، بالإضافة إلى منع ناقلات النفط التي يزيد عمرها عن 26 سنة من دخول الموانئ الأوروبية مع السحب التدريجي للناقلات ذات الهيكل الواحد من ممارسة الملاحة البحرية، فضلا عن ضبط نشاطات شركات التصنيف من أجل تأدية مهامها على أحسن وجه و غيرها من أوجه حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث المنبعث من السفن[3].

لا شك أن الجانب الوقائي له دور محوري في تفادي وقوع حوادث التلوث البحري، غير أن الجهود الدولية المبذولة في سبيل محاربة هذه الكوارث تظل دائما ناقصة المفعول و يشوبها الفراغ، ما دامت ظاهرة أعلام الملائمة (les pavillons de complaisance) قائمة، حيث أثبتت الدراسات الحديثة أن غالبية حوادث التلوث الكبرى تسببت فيها سفن مسجلة تحت هذه الأعلام[4]. فمن المستقر عليه في إتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 كما في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أن السفينة تحمل جنسية الدولة التي ترفع علمها، مما يعني بأن العلم يمثل الرابط الجوهري بين السفينة و الدولة، كما يعد بمثابة الوسيلة المادية التي تثبت

1- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 170 و ما يليها.

2- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 52-56.

3- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 228-231.
Philippe VINCENT, op-cit., pp. 256-258.
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 (2ème partie), Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, 2004, pp. 267-268.

4- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 528 et s.

هوية السفينة في المجتمع الدولي، إذ أنه بمجرد تمتع السفينة بجنسية دولة معينة، ذلك يولد لها الحق في رفع علم تلك الدولة[1]. و يشار إلى أن الدول حرة في وضع القواعد التي تحدد كيفية منح علمها للسفن طبقا لتشريعها الوطني و في الحدود التي يقررها القانون الدولي[2]، لذلك نجد المشرع الجزائري قد نص صراحة في المادة 27 من التقنين البحري بأن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية، الأمر الذي يدل على أن الدولة الجزائرية لا تسمح للسفن الأجنبية رفع العلم الوطني، حتى إذا كانت هذه السفن مسجلة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن. فالقاعدة العامة هي الوحدة بين العلم و الجنسية، لكن هذه القاعدة لم تأتي بصيغة الإطلاق، بل يوجد عدد من الإستثناءات التي يكون فيها علم السفينة مختلف عن جنسيها[3]، نذكر منها على سبيل المثال حالة الدولة التي تربط الحق في رفع علمها بتسجيل السفينة في إحدى موانئها كما تتعامل به الدول المعروفة بـ "دول أعلام الملائمة" مثل بنما، ليبيريا، الهندوراس، كوستاريكا، قبرص، سنغافورة، سلطنة عمان، لبنان، هونكونغ، البهاما، السيشل...، حيث يبرر الفقه أسباب إتجاه ملاك السفن الى تسجيل سفنهم في إحدى هذه الدول بالنظر لملائمة قوانينها الخاصة بتسجيل السفن لهم، زيادة عن التهرب من التكاليف الباهظة للضرائب و الرسوم المترتبة عن إستثمار السفن في دولهم، كذلك من أجل إفلاتهم من الرقابة الإدارية و الأمنية فيما يتعلق بقواعد السلامة و الأمن التي تفرضها هذه الدول على سفنها[4]. و جدير بالملاحظة أن حمولة السفن التي تسير تحت أعلام الملائمة هي في تصاعد مستمر، إذ كانت هذه الحمولة تمثل 5% من مجموع الحمولة العالمية عام 1950، ثم إرتفعت إلى 12,5% عام 1960 و 18% عام 1970 و 27% عام 1976[5]. و في بداية الألفية الجديدة سجلت الإحصائيات أن 69,5% من الأسطول العالمي يسير تحت هذه الأعلام[6].

بمقتضى المادة 217/ فقرة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تتخذ الدول، بوجه خاص، تدابير مناسبة لتأمين منع السفن الرافعة لعلمها أو المسجلة فيها من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد و المعايير الدولية الموضوعة من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن و بنائها و معداتها و تكوين طواقمها. و في حقيقة الأمر إذا تم تطبيق هذه القاعدة بصورة صحيحة و فعالة من طرف دولة العلم، فلا يمكن أن نجد في البحر أية سفينة تمارس الملاحة تحت المقاييس، لكن الواقع العملي يجاهرنا بعكس ذلك، حيث أنه ليس من السهل دائما على الدولة أن تضمن بأن جميع السفن المسجلة فيها تستجيب للقواعد و المعايير الدولية المقررة في هذا الصدد، إذ هناك من الدول

1- Diego NUNEZ, op-cit., p. 107.

2- ذلك ما ورد في نص المادة 5 من إتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 و نص المادة 91 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 77.

4- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 3, op-cit., pp. 42-43.

5- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 79.

6- Diego NUNEZ, op-cit., p. 108.

التي لا تتوافر على الإمكانيات اللازمة لإجراء معاينات على سفنها بنفسها، بل تكلف في إنجاز هذه المهمة شركات التصنيف التي تتطلب مصاريف ضخمة مقابل إجراء مراقبة تقنية على سفينة واحدة. زيادة عن ذلك نصت الفقرة الثامنة من هذه المادة على أنه: **"تكون العقوبات التي تنص قوانين و أنظمة الدول على توقيعها على السفن الرافعة لعلمها شديدة إلى حد يثني على إرتكاب إنتهاكات، بصرف النظر عن مكان حدوثها"**. لكن نلاحظ أن مضمون هذه المادة يطبق بشكل عكسي من الناحية العملية، ذلك أن الدول المعروفة بأعلام الملائمة لا توقع عقوبات شديدة في حالة عدم إحترام السفينة للقواعد الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث، بل تشجع ملاك السفن في العالم على تسجيل سفنهم تحت أعلامها مقابل حصولهم على بعض الإمتيازات مثل تسهيل إجراءات التسجيل مع خفض قيمة الضرائب و الرسوم الناجمة عن إستثمار تلك السفن، علاوة عن غضها النظر عن مدى توافر السفينة على المعايير الدولية الضرورية لضمان سلامة الملاحة البحرية[1].

الفرع الثالث

دور نوادي الحماية و التعويض في إنشاء نظام إرادي خاص للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

لقد كان للمجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض الفضل الكبير في التأسيس لنظام خاص يهدف إلى تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات[2]، من خلال أخذها بزمام المبادرة بضمها لمجموعة من مجهزي ناقلات النفط[3] لإبرام إتفاق إرادي هدفه إنشاء صندوق خاص يغطي مسؤولية كل مجهز عن أضرار التلوث[4]. و لقد عرف هذا الإتفاق بصيغة مختصرة باتفاق « T.O.V.A.L.O.P »[5]، 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 »[6].

فإذا كان وقوع حادث « Torrey Canyon » بتاريخ 18 مارس عام 1967 بمثابة المنبه الذي حذر المجتمع الدولي على خطورة ظاهرة التلوث البحري بالمحروقات، فقد كان له في نفس الوقت تأثيراته على الصناعة الملاحية و الصناعة النفطية من أجل مراجعة مواقفها إزاء هذه المسألة. فعلى إثر هذه الكارثة، لم تظل هذه الصناعات مكتوفة اليدين تنتظر وصول تاريخ دخول إتفاقيتي بروكسل لعام 1969 و الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 حيز التنفيذ، بل بادرت عندما تكون لديها الإدراك بجسامة المشكلة، إلى مجابهتها بواسطة إنشاء نظام قانوني إتفاقي غرضه تغطية

1- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 107-108.
2- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 242-243.
3- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 157-158.
4- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 45.
5- Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution.
6- Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.

الفراغ القانوني الدولي السائد في تلك الحقبة الزمنية. مثل هذا النظام لم يكن فقط في صالح المتضررين من التلوث الذين يعقدون آمالا كبيرة في توافر ضمان يكفل لهم الحصول على العلاج القانوني بأسرع وقت ممكن دون أهمية لأن يكون هذا الضمان عن طريق وسيلة عامة أو خاصة، بل كذلك في صالح الصناعات المعنية، التي شعرت بالحاجة إلى تحسين صورتها أمام الرأي العام و ضرورة تنظيم تأمين عن تكاليف التطهير المتخذة إراديا[1].

أبرم إتفاق « T.O.V.A.L.O.P » بين مجموعة من مجهزي ناقلات النفط في العاصمة الإنجليزية لندن بتاريخ 7 جانفي عام 1969[2]، و لقد إشترط لدخوله 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 الإتفاق 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[3].

يشار إلى أنه توجد هيئة تتولى مقاليد إدارة هذا الإتفاق و تحرص على حسن تطبيق أحكامه، و هي منظمة دولية غير حكومية يقع مقرها الرئيسي في مدينة لندن و تعرف بتسمية « ***The International Tanker Owners Pollution Federation Limited*** »، حيث تتألف من كافة الأطراف الأعضاء في الإتفاق، و من أبرز مهامها التأكد من أن الأعضاء المنضمين إلى هذا الأخير بحوزتهم ضمانا ماليا كافيا لتغطية مسؤولياتهم في حالة وقوع حادث تلوث بالمحروقات صادر عن ناقلاتهم و سبب أضرار للغير[4]، و يكون الضمان مقدما إما من طرف نادٍ من نوادي الحماية و التعويض، أو من قبل الجمعية الدولية للتعويض عن أضرار التلوث الصادر عن ناقلات النفط « I.T.I.A »[5]، التي أسسها أعضاء إتفاق توفالوب لغرض التكفل بمهمة جمع مبالغ الإشتراكات المدفوعة من طرفهم، علاوة عن معالجة طلبات التعويض التي تتقدم بها حكومات الدول المتضررة من التلوث[6].

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 11.
- راجع أيضا كل من:
- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 6-7.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 309.
FIPOL: rapport annuel de 1996, op-cit., p. 35.

2- و لقد خضع هذا الإتفاق لعدة تعديلات بهدف سدّ القصور الموجود فيه، كان أهمها تعديلي عام 1978 و عام 1987.

3- أنظر في ذلك كل من:
Diego NUNEZ, op-cit., pp. 16-17.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.
- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 207.
Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 45.

4- أنظر كل من:
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.
- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 207.

5- International Tanker Indemnity Association.

6- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 574.

بحكم أن إتفاق « T.O.V.A.L.O.P » تم إبرامه كحل مؤقت لتعويض ضحايا حوادث التلوث إلى حين دخول إتفاقية بروكسل لعام 1969 حيز التنفيذ[1]، فإنه من الطبيعي أن يعتنق معظم الأحكام المقررة على ضوء هذه الإتفاقية[2]، إلا أن ذلك لم يمنع ورود إختلافات بينهما في بعض الجزئيات، من أمثلتها أن الإتفاق في السنوات الأولى لتطبيقه كان يقتصر فقط على تعويض حكومات الدول الساحلية[3] عن التكاليف التي تنفقها في عمليات تنظيف شواطئها من آثار التلوث بالمحروقات[4]، دون أن يمتد إلى تعويض الخواص[5]. و لكن عندما عدلت أحكامه سنة 1978، أصبح يقدم تعويضات لصالح الحكومات و الخواص على حد سواء[6].

فضلا على ذلك يختلف هذا الإتفاق عن إتفاقية 1969 في الشخص الملقاة على عاتقه مسؤولية تعويض الضحايا عن أضرار التلوث، حيث ركز إتفاق توفالوب المسؤولية ليس فقط على مجهز السفينة المالك و إنما أيضا على المجهز المستأجر[7]. كما يختلفان في نطاق السفن الخاضعة لتطبيق أحكامهما، إذ أن الإتفاق يغطي فقط السفن المشيدة خصيصا لنقل المحروقات بشكل سائب كبضاعة[8]، و لا تسري قواعده على نوع آخر غير هذه السفن كالسفن المختلطة التي تنقل تارة المحروقات سائبة كبضاعة و تارة أخرى تنقل بضائع جافة أو تنقلهما معا في ذات الرحلة البحرية. على عكس الإتفاقية التي تطبق أحكامها على السفن المبنية خصيصا لنقل المحروقات سائبة و كذلك على السفن المختلطة، شريطة أن تكون هذه الأخيرة محملة فعلا بالمحروقات بشكل سائب كبضاعة لحظة وقوع حادث التلوث[9].

أيضا نلاحظ أنه تندرج ضمن أضرار التلوث القابلة للتعويض طبقا لإتفاق توفالوب، تلك الناجمة عن تسرب المحروقات المنقولة سواء في صهاريج الناقلة كبضاعة أو تلك الموجودة في عنابرها و المستعملة كوقود لتشغيلها[10]، بالإضافة إلى تغطيته للأضرار الناشئة بسبب تسرب مياه الصابورة إلى مياه البحر[11]. في حين تعوض إتفاقية بروكسل لعام 1969 فقط عن أضرار التلوث المترتبة عن تسرب المحروقات المنقولة كبضاعة، و تستبعد من مجالها الأضرار الناجمة عن تسرب زيت وقود تشغيل السفن في حالة كون السفينة وقت وقوع الحادث تبحر و هي فارغة[12]. و على نقيض ما تأخذ به إتفاقية 1969، فإن إتفاق توفالوب

1- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 206-207.
2- مدحت حافظ إبراهيم، مرجع سابق، ص 451.
3- أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 135-136.
4- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 574.
5- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 95.
6- Diego NUNEZ, op-cit., p. 17.
7- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 645.
- راجع أيضا: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 6-7.
8- FIPOL: rapport annuel de 1996, op-cit., p. 35.
9- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 30-31.
10- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 646 و ما يليها.
11- ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 261.
12- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 270.

يغطي حالات التهديد المحض بالتلوث، مما يعني أنه لا يشترط في تعويض تكاليف الإجراءات الوقائية أن يقع فعلاً تسرب للمحروقات من الناقلة، بل يكفي فقط أن تنشأ حالة تهديد بتسرب المحروقات من هذه الأخيرة لتدخل الإجراءات الوقائية ضمن أضرار التلوث القابلة للتعويض طبقًا للإتفاق[1].

بالنسبة للأحكام التي إستنسخها إتفاق توفالوب من إتفاقية بروكسل لعام 1969، فتعتبر نقاط جوهرية و ذات أهمية بالغة في مجال المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات[2]. و من أمثلة هذه النقاط نشير إلى مفهوم ضرر التلوث و تحديد نطاقه الجغرافي، حيث جاء في أحكام إتفاق توفالوب النص على أن: "ضرر التلوث يعني الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج الناقلة عن طريق التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات منها، أينما كان مكان وقوع هذا التسرب أو الإلقاء، شريطة أن تحدث هذه الخسارة أو الضرر على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لأية دولة". و منه نستنتج أن أنواع أضرار التلوث القابلة للتعويض على ضوء هذا الإتفاق هي نفسها في إتفاقية 1969، كذلك نلاحظ أن إتفاق توفالوب لم يولي أية أهمية بالنسبة لمكان تسرب أو إلقاء المحروقات من الناقلة حتى و لو تم في البحر العالي، فالأمر المهم هو مكان وقوع الضرر و الذي يلزم أن يكون الإقليم أو البحر الإقليمي دون أن يتعداه للبحر العالي[3].

إضافة إلى ذلك نرى أن الإتفاق سار على نفس درب الإتفاقية حينما تبنى من جهة نظام المسؤولية الموضوعية التي تنعقد بمجرد وقوع ضرر للغير دون تكليف هذا الأخير بمشقة إثبات خطأ الشخص المسئول عن التلوث أو إهماله لقيامها[4]. و من جهة أخرى إعتنق نظام تحديد المسؤولية بالنسبة لمجهز الناقلة[5]، و الذي لديه الحق في تحديد مسؤوليته بحد أقصى بلغ عند تعديل الإتفاق سنة 1987 إلى 7, 59 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة بالنسبة لحادث التلوث الواحد[6]. كما نشير إلى أنه في حالة تسرب المحروقات التي نجم عنها التلوث من أكثر من ناقلة نفط، فإن المسؤولية طبقا لإتفاق توفالوب تكون تضامنية فيما بين مجهزي هذه الناقلات، ما لم يكن أحدهم معفى من المسؤولية بتوافر سبب من أسباب الإعفاء المنصوص عليها في الإتفاق و المتماثلة تماما مع حالات الإعفاء من المسؤولية التي رأيناها في ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969[7].

1- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 57-58.
- أنظر أيضا: ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 261.
2- جدير بالإشارة أن إتفاق « T.O.V.A.L.O.P » تبنى نفس تعريف المحروقات الوارد في المادة 1/ فقرة 5 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، باستثناء عدم نصه على زيت الحوت.
3- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 161-162.
4- جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 6-7.
5- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 574.
6- Diego NUNEZ, op-cit., p. 17.
7- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 649-650.

صحيح أن إتفاق « T.O.V.A.L.O.P » قد تم إبرامه كحل مؤقت تسري أحكامه على حوادث التلوث البحري بالمحروقات إلى غاية دخول إتفاقية بروكسل لعام 1969 حيز التنفيذ، غير أن العمل به ظل قائما حتى بعد بلوغ هذا التاريخ بسبب تغطيته بعضا من المخاطر غير المشمولة بالتعويض في ظل إتفاقية 1969[1]، علاوة عن تعويضه الدول المتضررة من التلوث التي لم تصادق على الإتفاقية المذكورة[2].

عندما تبين أن حكومات الدول المتضررة تنفق مبالغ ضخمة في عمليات تنظيف و تطهير شواطئها من آثار التلوث، و التي غالبا ما تتجاوز الحد الأقصى للتعويض المقرر في ضوء إتفاق « T.O.V.A.L.O.P » (الذي إعتبر بعد ذلك بمثابة المستوى الأول للتعويض المنبثق من النظام الخاص لتعويض المتضررين من حوادث التلوث بالمحروقات)، فقد تولدت عن تلك الوضعية آنذاك إلزامية إستحداث مستوى ثاني للتعويض يكون مكملا للمستوى الأول[3]، إذ من هذا المنطلق تم إنشاء الصندوق المسمى « C.R.I.S.T.A.L »[4]، بمقتضى الإتفاق الإرادي الخاص المبرم في 14 جانفي 1971[5]، بين 38 شركة نفطية لغاية تكملة التعويض الذي يتم سداده للضحايا طبقا لاتفاق توفالوب في حالة عدم تمكنهم من إستيفاء تعويض كاف لجبر ما تكبدوه من أضرار[6]، حيث بلغ الحد الأقصى للتعويض الممنوح من طرف هذا الصندوق بداية من سنة 1987 إلى 120 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة[7].

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 »[8]، كما يغذى من مجموع الإشتراكات المتأتية من الشركات النفطية الأعضاء فيه[9]. و لحصول ضحايا التلوث على تعويض من هذا الصندوق، يستدعي الأمر توافر شرطان أساسيان: أولهما أن يكون للسفينة التي صدر منها التلوث عضوية في إتفاق « T.O.V.A.L.O.P »، أما ثانيهما أن تكون المحروقات المتسربة من هذه السفينة مملوكة لشركة نفطية لها عضوية في إتفاق « C.R.I.S.T.A.L »[10]. و يشار إلى أنه بعد دخول الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث

1- أنظر كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 12-13.
FIPOL: rapport annuel de 1981, op-cit., p. 3.

2- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 573.

3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 316.

4- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 269-270.

5- حيث دخل حيز التنفيذ في 1 أفريل سنة 1971.

6- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.
- أنظر أيضا: أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 211.

7- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 46.

8- FIPOL: rapport annuel de 1987, op-cit., p. 4.

9- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 158.
- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 664-667.

10- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 577.

بالمحروقات لعام 1971 حيز التنفيذ، لم ينتهي العمل باتفاق كريستال، حيث أصبح يعوض عن أضرار التلوث الواقعة في المياه التابعة للدول التي لم تصادق على هذه الإتفاقية[1].

يتعين التذكير أنه إستمر العمل بالنظام الخاص للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات إلى غاية 20 فيفري 1997، حيث تم في هذا التاريخ وقف و إلغاء العمل بالإتفاقات الإرادية الخاصة بحكم فقدانها لقيمتها بسبب تماثل أحكامها مع تلك المنصوص عليها في كل من إتفاقية بروكسل لعام 1969 و إتفاقية إنشاء صندوق التعويض لعام 1971 بعد تعديلهما ببروتوكولي لندن لسنة 1992 و دخول هذين الأخيرين حيز التنفيذ[2]. لكن بالرغم من ذلك لم تتوقف مساعي المجموعة الدولية لنوادي الحماية و التعويض عن إبرام إتفاقات إرادية خاصة للتعبير على أنها طرف محوري في المساهمة في تعويض ضحايا حوادث التلوث، حيث أنه بتاريخ 20 فيفري سنة 2006، دخل حيز التنفيذ إتفاقا « S.T.O.P.I.A »[3] و « T.O.P.I.A »[4] المبرمين بين نوادي الحماية و التعويض و مجهزي ناقلات النفط[5].

فمن جهته يخص إتفاق « S.T.O.P.I.A » ناقلات النفط ذات الحجم الصغير و التي تكون حمولتها تساوي أو تقل عن 29548 طن[6]. و لقد أبرم هذا الإتفاق لغرض تعويض المتضررين من حوادث التلوث التي تتسبب فيها هذه الناقلات، عن طريق مشاركة مجهزيها أصحاب العضوية فيه في مبلغ التعويض الذي يلتزم بأدائه الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 2003 (و الذي سنتطرق إليه لاحقا) لضحايا التلوث، في حدود 20 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة. و تسري أحكام هذا الإتفاق على أضرار التلوث الواقعة على إقليم دولة طرف في بروتوكول إنشاء صندوق 1992[7].

أما إتفاق « T.O.P.I.A » فيخص باقي ناقلات النفط، و تتمثل مهمته في قيام مجهزيها أصحاب العضوية في الإتفاق، بمشاركة الصندوق الدولي التكميلي بنسبة 50% من قيمة التعويض الذي يلتزم بتأديته هذا الأخير لضحايا التلوث[8]. و يشار إلى أن مجموع التعويضات المقدمة من طرف كلا الإتفاقان 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 أضرار التلوث البحري بالمحروقات[9].

1- Diego NUNEZ, op-cit., p. 18.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 13.

3- Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.

4- Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.

5- Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.

6- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 243.

7- Diego NUNEZ, op-cit., p. 20.

8- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 68.

9- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 319.

المبحث الثاني

الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

رغم إعتناق الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 نظام التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث، إلا أن المتضرر قد لا يتم تعويضه بشكل كامل، حيث غالبا ما يتواجد هذا الأخير أمام مثل هذه الوضعية متى توافرت هناك حالة معينة من حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، أو في حالة العجز المادي لمؤمن مالك السفينة أو مقدم الضمان[1]، كذلك عندما تتجاوز تكاليف الأضرار الناجمة عن الحادث حدود مسؤولية المالك المقررة طبقا لنص المادة الخامسة من الإتفاقية[2].

من بين النتائج الهامة المنبثقة من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، نجد قرار يتضمن ضرورة إنشاء محطة تكميلية للتعويض تهدف إلى ضمان حصول الضحايا على علاج قانوني مناسب عما تكبدوه من أضرار من جراء حادث التلوث[3]. فانطلاقا من ذلك دعت المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات لإعداد مشروع إتفاقية تتعلق بإنشاء صندوق دولي للتعويض يعمل وفقا لمبدأين 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 بالتخفيف من العبء المالي الإضافي الذي تلقيه على كاهله إتفاقية بروكسل لعام 1969. فعلى إثره أنشأت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الإستشارية للحكومات في بداية عام 1970، مجموعة عمل لدراسة الموضوعات التي تضمنها القرار، حيث توصلت هذه الأخيرة في نهاية المطاف إلى وضع صيغة نهائية لمشروع الإتفاقية تم بحثه ثم التوقيع عليه بتاريخ 18 ديسمبر عام 1971 عن طريق المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في العاصمة البلجيكية بروكسل[4]، لتولد على إثره الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971[5].

تعتبر الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 بمثابة إمتداد لإتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، بمعنى أن هناك علاقة تكاملية بين نصوص هذين الصكين الإتفاقيين و يجسدان كتلة واحدة[6]. لذلك فقد أرست

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 585.

2- René RODIERE, op-cit., pp. 152-153.

3- أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 213-214.

4- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 353-356.

- راجع أيضا:

E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 158 et s.

Julien HAY, op-cit., p. 222.

5- راجع: محمد بهجت عبد الله أمين قايد، مرجع سابق، ص 334-335.

6- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 391.

- أنظر أيضا: كمال حمدي، مرجع سابق، ص 261-262.

إتفاقية عام 1971[1] شرطا لقبول العضوية فيها، حيث أشارت إلى أنه: **"فقط الدول التي صادقت، أو وافقت على إتفاقية 1969، أو التي إنضمت إليها، يمكنها التصديق، أو الموافقة، أو الإنضمام إلى هذه الإتفاقية"**[2]. كما أقرت بأن: **"إتفاقية 1971 لا يمكن أن تدخل حيز التنفيذ قبل دخول إتفاقية 1969 حيز التنفيذ"**[3]. و لقد أنشأت إتفاقية عام 1971 منظمة دولية مهمتها إدارة نظام التعويض الذي أقامته الإتفاقية، تحقيقا للمبدأين الرئيسيين اللذين أبرمت من أجلهما[4]، حيث أطلق على هذه المنظمة إسم "الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات"[5] المعروف بصيغة مختصرة بـ "صندوق الفيبول FIPOL"[6].

نشير إلى أنه كما عدلت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 بموجب بروتوكول لندن لسنة 1992[7]، فإنه قد تم إبرام بروتوكول آخر في ذات التاريخ عدلت بمقتضاه إتفاقية عام 1971[8]، و الذي كان بمثابة فاتحة طريق لميلاد إتفاقية جديدة في هذا الميدان، و المتمثلة في "الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992"[9].

من هذا المنطلق كان أمام اللجنة المشكلة لتعديل أحكام إتفاقيتي 1969 و 1971 الإختيار بين بديلين مقترحين: الأول يتمثل في إدارة النظام الجديد للتعويض المنصوص عليه في بروتوكول سنة 1992 بواسطة صندوق 1971، و الثاني يكمن في إنشاء شخص معنوي جديد متميز عن صندوق 1971 لإدارة هذا النظام. و في النهاية و بالنظر لعدم قبول البديل الأول لأسباب قانونية، تم الأخذ بالبديل الثاني، إذ أنشأ بروتوكول سنة 1992 صندوقا جديدا تماما يتميز عن ذلك المنشئ بواسطة إتفاقية عام 1971[10]، سمي "بالصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992"[11]. و عليه فقد أفضى هذا التعديل آنذاك إلى وجود

1- نوظف عبارة "إتفاقية عام 1971" للتعبير عن الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971.

2- نص المادة 37/ فقرة 4 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

- يذكر أن الدول الأطراف في إتفاقية 1969 ليس مفروضا عليها أن تكون طرفا في إتفاقية إنشاء صندوق 1971، مما يعنى أنه يمكن للدولة أن تكون طرفا في إتفاقية 1969 دون أن تكون طرفا في إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

3- نص المادة 40/ فقرة 2 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 357.

5- يشار إلى أن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، لم يعد في حيز التنفيذ إنطلاقا من تاريخ 24 ماي 2002، و ذلك بعدم إبرام بروتوكول لندن في 27 سبتمبر 2000، الذي نص في مادته الثانية على أن الإتفاقية المحدثة للصندوق تتوقف عن النفاذ إذا وصل عدد الدول الأعضاء في الصندوق أقل من 25. و عليه فقد ظل هذا الأخير متكفلا فقط بالتعويضات المستحقة بالنسبة لحوادث التلوث الحاصلة قبل التاريخ المذكور، راجع في ذلك:

FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 24-25.

6- حيث إتخذت هذه المنظمة من العاصمة الإنجليزية "لندن" مقرًّا لها.

7- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 240-241.

8- Catherine ROCHE, Prévention et lutte contre la pollution des mers…, op-cit., p. 1349.

9- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 58 et s.

10- من أجل الإختصار نستعمل عبارة "صندوق 1971" للتعبير عن الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، و عبارة "صندوق 1992" للتعبير عن الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.

11- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 359.

صندوقين دوليين للتعويض في مجال التلوث بالمحروقات: أحدهما (صندوق 1992)[1] ينظمه بروتوكول سنة 1992، أما الصندوق الثاني (صندوق 1971) فقد ظل خاضعا للإتفاقية الأصلية بالنسبة للدول التي لم تصادق على بروتوكول سنة 1992[2]. كما لا يفوتنا التذكير أنه في 16 ماي 2003، تم إبرام بروتوكول جديد تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، عدلت بمقتضاه إتفاقية إنشاء صندوق 1992، و أسس لميلاد صندوقا دوليا ثالثا للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، سمي بالصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003[3]، و الذي دخل حيز التنفيذ في 3 مارس 2005[4].

بالنظر للدور المحوري الذي تلعبه هذه الصناديق في تعويض ضحايا حوادث التلوث، باعتبارها ملاذ إضافي و محطة إستدراكية لإصلاح ما تكبدوه من أضرار[5]، إرتئينا دراسة الإطار القانوني لتدخلها (المطلب الأول)، لأداء التعويضات للضحايا (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإطار القانوني لتدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

صيغت أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق 1971 بهدف النهوض بالتعويض المكمل للتعويض المنصوص عليه في إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969[6]، شأنها شأن البروتوكول المتعلق بإنشاء صندوق 1992 الذي أبرم لتكملة التعويض المنصوص عليه في بروتوكول المسؤولية المدنية لسنة 1992، و ذات الأمر ينطبق بالنسبة للبروتوكول الذي أثمر عن إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، حيث أبرم هذا الأخير لتكملة التعويض الذي يمنحه صندوق 1992 لضحايا التلوث[7]. و عليه فإن هذه الصكوك الإتفاقية المنظمة لصناديق التعويض الثلاثة المذكورة لا تحتوي على قواعد للمسؤولية، و إنما تتألف من مجموعة من القواعد لتنظيم التعويض، و هذا يفسره الطابع التكميلي لهذه الإتفاقيات، حيث 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[8]. و من خلال هذا الإطار نصت

1- جدير بالإشارة إلى أنه طبقًا للمادة 28/ فقرة 4 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992، فإن الدول الأطراف في بروتوكول سنة 1992 المعدل للإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، هي فقط من يخول لها الحق في أن تصبح طرفًا في صندوق 1992.

2- للتذكير فإن الجزائر إنسحبت من صندوق 1971 و إنضمت إلى صندوق 1992 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المؤرخ في 18 أفريل 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول سنة 1992 لتعديل الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج.ر.ج.ج، عدد 25، المؤرخة في 26 أفريل 1998.

3- و طبقًا للمادة 19/ فقرة 3 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، فإنه لا يمكن لأية دولة أن تكون طرفًا فيه إلا إذا كانت طرفًا في بروتوكول إنشاء صندوق 1992.

4- Marine ESVELIN, op-cit., p. 62.

5- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 390 و ما يليها.

6- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 356.

7- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

8- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 357.

هذه الصكوك على شروط تدخل صناديق التعويض (الفرع الأول)، و الدور الذي تلعبه بمناسبة تدخلها (الفرع الثاني)، و حالات إعفائها من الإلتزام بأداء التعويض (الفرع الثالث).

الفرع الأول

شروط تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

أوردت كل من الإتفاقية الدولية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 و بروتوكول إنشاء صندوق 1992 و كذلك بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، مجموعة من الشروط الواجب توافرها بالدرجة الأولى قبل تدخل الصناديق المنشأة بواسطتها لتعويض المتضررين من التلوث. و لما كان الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، يحيل شروط تدخله لأداء وظيفته التكميلية في إصلاح ما تكبده الضحايا من أضرار لتلك المنصوص عليها في إتفاقية إنشاء صندوق 1992[1]، بمعنى أن شروط تدخل هذين الصندوقين هي نفسها، و تجنبا للتكرار، نتناول الشروط الواجب توافرها لتدخل صندوق 1971 (أولا) و تلك اللازمة لتدخل صندوق 1992 (ثانيا).

أولا- شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

تظهر شروط تدخل صندوق 1971، في التعريفات التي تضمنتها المادة الأولى من إتفاقية عام 1971، و المتعلقة بكل من الحادث و السفينة و المحروقات و ضرر التلوث و الإجراءات الوقائية، حيث يلاحظ من خلال قراءة نص هذه المادة، تطابق هذه التعريفات مع تلك المنصوص عليها في الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، باستثناء بعض الإختلافات البسيطة[2] الآتي ذكرها:

فيما يتعلق بشرط السفينة، من الملاحظ أنه على الرغم من أن إتفاقية إنشاء صندوق التعويض لعام 1971 أحالت في تعريفها للسفينة إلى تعريف هذه الأخيرة في إتفاقية بروكسل لعام 1969[3]، إلا أن هناك مسألة واحدة بين الإتفاقيتين تستدعي التوضيح.

سبق أن رأينا أثناء دراستنا للنطاق الجغرافي لضرر التلوث على ضوء إتفاقية بروكسل لعام 1969، كيف أن هذه الأخيرة لم تشترط لتطبيق قواعدها أن تكون السفينة المتسببة في الحادث مسجلة في إحدى الدول المتعاقدة أو ترفع علم هذه الدولة، إذ يكفي فقط لإعمال أحكامها أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة. و إذا كانت هذه الفكرة مستوعبة في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، فالأمر ترتب عنه إختلاف في التفسير طبقا لإتفاقية عام 1971، حيث أن هذه الأخيرة نصت في مادتها الثالثة على أن أحكامها تطبق فقط بالنسبة لأضرار التلوث الواقعة على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة. و لكي

1- أنظر: نص المادة 1/ فقرة 6 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.
2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 395.
3- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 580.

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 إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، تتسبب فيه سفينة مسجلة في إحدى الدول الأطراف في إتفاقية عام 1971 أو ترفع علم هذه الدولة[1].

فبالرغم من أن المادة صريحة في عبارتها، إلا أن رأي في الفقه ذهب إلى إعتبار أن إتفاقية عام 1971 قد إشترطت 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 يكون من سفينة تحمل جنسية أو ترفع علم دولة متعاقدة. و الأمر بكل بساطة أن الإتفاقية فرقت بين فرضين، فاشترطت 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، أما عند تدخل الصندوق لتعويض ضحايا التلوث، فلا يشترط أن تحمل السفينة جنسية أو ترفع علم دولة متعاقدة، و إنما المهم أن يقع الضرر على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة[2]. و في الواقع إن تبني مثل هذه القاعدة من شأنه أن يحقق حماية للمتضررين من التلوث الذي ترتبه سفينة تحمل جنسية أو ترفع علم دولة ليست طرفا في الإتفاقية[3].

أما عن شرط المحروقات، فمن الوهلة الأولى تنصرف إلى أذهاننا فكرة تفيد بأنه إذا كانت إتفاقية عام 1971 مع إتفاقية بروكسل لعام 1969، تربطهما علاقة وثيقة و تكاملية و يجسدان كتلة واحدة[4]، فإنه من البديهي أن تطبق هذه الإتفاقية على نفس أنواع المحروقات التي تطبق عليها إتفاقية 1969، أي على كافة المحروقات الثقيلة 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 الإتفاقية[5]. لكن هذه الفكرة لا تتطابق بشكل تام مع ما أخذت به إتفاقية عام 1971، باعتبار أنه حينما وصلت هذه الأخيرة إلى تعريف المحروقات، لم تأخذ بهذا السبيل إلى آخره. ذلك ما كشف عنه نص الفقرة الثانية من مادتها الأولى، حيث أنه بعد أن أعطت للمحروقات ذات مفهومه في إتفاقية بروكسل لعام 1969، عادت هذه الفقرة و قصرته على المحروقات المعدنية الثقيلة فقط، مما يعني أن إتفاقية عام 1971 تستبعد من نطاق تطبيق أحكامها كافة المحروقات الأخرى ذات الأصل النباتي أو الحيواني، و على الأخص زيت الحوت الذي ورد النص عليه صراحة ضمن المحروقات الثقيلة المغطاة بإتفاقية 1969. و يترتب على هذا النص، أنه في

1- أنظر كل من: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 395-396.
FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 44.
2- راجع كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 578 و ما يليها.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 159.
3- FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 46-47.
4- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 390-391.
5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 575.

حالة ما تسبب تسرب أو إلقاء هذه المحروقات في وقوع أضرار تلوث على إقليم إحدى الدول المتعاقدة في إتفاقية عام 1971، فإن أقصى ما يمكن للمتضررين الحصول عليه هو الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم بدفعه مالك السفينة المسئول طبقا لأحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، هذا إن لم تتوافر هناك حالة من حالات إعفاء هذا المالك من المسؤولية. و بعبارة أخرى، لن يكون في مقدور هؤلاء المتضررين مطالبة صندوق 1971 بأي تعويض، كما أن المالك بدوره لن يتمكن من مطالبة الصندوق بالتخفيف من عبء التعويض الملزم بأدائه طبقا لإتفاقية 1969[1].

من أمثلة حوادث التلوث التي رفض فيها صندوق 1971 تعويض المتضررين بسبب عدم إنطباق نوع المحروقات المتسربة فيه مع تعريف إتفاقية عام 1971 للمحروقات المعدنية الثقيلة، نجد حادث السفينة البنمية « MARITZA SAYALERO » الذي وقع في أحد الموانئ النفطية لدولة فنزويلا بتاريخ 8 جوان 1998. فبينما كانت هذه السفينة بصدد تفريغ حمولتها من الجازولين المتوسط، أدى ثقب أصاب أنابيب الضخ إلى تسرب حوالي 262 طن من هذه البضاعة و إحداث تلوث كبير على مستوى الميناء. و بعد دراسة القضية، إستبعدت اللجنة التنفيذية للصندوق إمكانية تعويض الأضرار الناجمة عن هذه الواقعة و ذلك لسببين: أولهما لأن الحوادث المترتبة بسبب وجود خطأ عند تفريغ بضاعة المحروقات لا تندرج ضمن مفهوم إتفاقية بروكسل لعام 1969 و إتفاقية عام 1971 للواقعة المسببة للتلوث و أن الحادث لم يقع أثناء قيام السفينة برحلتها البحرية في نقل المحروقات. ثانيهما أن هذه الإتفاقيات تنطبق فقط على أضرار التلوث الناجمة عن تسرب المحروقات الثقيلة، و أن الجازولين المتوسط غير معني بتطبيق أحكام هذه الإتفاقيات باعتباره من المحروقات الخفيفة، و بالتالي فإن الصندوق ليس ملزما بدفع أي تعويض للضحايا[2].

باستثناء الإختلاف المذكور سابقا و الموجود بين تعريف المحروقات في ظل إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و إتفاقية إنشاء صندوق 1971، فإنه لا يوجد فرق بينهما فيما يتعلق بشرط تطبيق أحكامهما فقط على السفن التي تكون لحظة وقوع حادث التلوث بصدد نقل شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، سواء كانت منقولة على السفينة أو في عنابرها[3]. و كسابقتها، لا تطبق أحكام إتفاقية عام 1971 على أضرار التلوث الناجمة عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينة حربية أو سفينة تملكها أو تشغلها الدولة و كانت تستخدم وقت وقوع الحادث في خدمة حكومية غير تجارية، و لكنها بالمقابل تنطبق على سفن الدولة المستخدمة لأغراض تجارية[4].

1- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 398-399.

2- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., p. 89.

3- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 573-584.

4- أنظر: نص المادة 4/ فقرة 2- أ من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

- راجع أيضا: محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص 338.

أما فيما يتعلق بمفهوم الحادث و ضرر التلوث و نطاقه الجغرافي، فإنه بحكم الرباط الموثوق الموجود بين الإتفاقيتين[1]، أحالت إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 كل من تعريف الحادث و ضرر التلوث و تعريف الإجراءات الوقائية[2]، بالإضافة إلى تحديد النطاق الجغرافي لضرر التلوث[3]، إلى ما نصت عليه إتفاقية بروكسل لعام 1969 في هذا الصدد، لذلك فإننا نحيل بشأن هذه الشروط إلى ما سلف ذكره في أطوار دراستنا عن الواقعة المسببة في التلوث، و حول عنصر الضرر كركن من الأركان اللازمة لإنعقاد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

ثانيا- شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992:

عند تعديل الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 بمقتضى بروتوكول سنة 1992، كانت الشروط التي يتطلبها الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 معنية أيضا بذلك التعديل، حيث وردت التعريفات المتضمنة لشروط تدخل صندوق 1992 مطابقة تماما مع تلك المنصوص عليها في بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لعام 1969[4]. و إنطلاقا من ذلك يمكن القول بإيجاز إن إمتداد تعريف الحادث في بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لعام 1969 لحالات التهديد المحض بالتلوث، ينطبق أيضا على البروتوكول المنشئ لصندوق 1992، كما أن إمتداد نطاق تطبيق بروتوكول سنة 1992 إلى ناقلات النفط المبحرة و هي فارغة و السفن المختلطة التي تنقل فعلا لحظة وقوع حادث التلوث شحنة من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، و إقتصاره على المحروقات الثقيلة المنقولة على السفينة كبضاعة أو تلك الموجودة في عنابرها، يماثله ذات الأمر في البروتوكول المنشئ لصندوق 1992[5].

علاوة على ذلك فإن تعريف ضرر التلوث المغطى بالتعويض على ضوء بروتوكول إنشاء صندوق 1992، يعد نفسه المكرس في بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لعام 1969، و الذي تضمن النص على أن: "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، محدودًا بتكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه"[6]. كما ننوه بأن النطاق الجغرافي لأضرار التلوث التي يجري تعويضها في ضوء صندوق 1992، قد توسع طبقا لما نصت عليه المادة الثالثة من

1- كمال حمدي، مرجع سابق، ص 261.
2- أنظر: نص المادة 1/ فقرة 2 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.
3- أنظر: نص المادة 3 من نفس الإتفاقية.
4- أنظر: نص المادة 2/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية إنشاء صندوق 1971.
5- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 408.
6- راجع: نص المادة 2/ فقرة 3 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية إنشاء صندوق 1971.

بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لعام 1969، حيث يتكفل بتعويض أضرار التلوث الواقعة في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك بحرها الإقليمي، و في المنطقة الإقتصادية 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[1].

الفرع الثاني

دور الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

صحيح أنه متى توافرت كافة الشروط المذكورة سابقا، يصير تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لتنفيذ مهمتها 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).

أولا- الغاية من تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

بحكم الفرق الكامن بين الغاية من تدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، و الغاية من تدخل كل من صندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، فإن الخوض الجيد في هذه الحالات يستدعي تناولها طبقا لكل صندوق.

أ- الغاية من تدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

ذكرنا سابقا أن القرار الذي تم إعتماده في نهاية أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969، قد حدد مبدأين رئيسيين يستند إليهما عمل الصندوق الدولي للتعويض المنشئ بواسطة إتفاقية بروكسل لعام 1971، لذا و بعد أن أشارت إليه هذه الأخيرة في ديباجتها، جاءت المادة الثانية منها تطبيقا عمليا لهذا القرار[2]، حيث أسندت للصندوق طبقا لنص هذه المادة مهمة يسعى من خلالها إلى تحقيق هدفين أساسيين: أولهما التكفل بتعويض المتضررين من التلوث في الإطار الذي تكون فيه الحماية الناشئة عن إتفاقية بروكسل لعام 1969 غير كافية، و ثانيهما التكفل بجزء من العبء المالي المفروض على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث[3].

1- تكفل صندوق 1971 بتعويض المتضررين من التلوث:

من ناحية أولى تظهر الأهمية العملية التي إكتساها إحداث الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، في تقديم تعويض منصف لضحايا التلوث في حالة

1- أنظر: نص المادة 4 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية إنشاء صندوق 1971.
- أنظر أيضا: نص المادة 3/ أ و ب من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.
2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 413.
3- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 576-577.

عدم كفاية أو عدم إمكانية إستعمال آلية المسؤولية الفردية (أي إتفاقية بروكسل لعام 1969)، حيث يتم ذلك بإشراك الصناعة النفطية غير ملاك السفن في التحمل الجماعي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن حوادث التلوث. و كما أوردنا سلفا، 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 يعنيها السلوك المسبب للتلوث، و إنما تعنيها المخاطر التي يشكلها النشاط الملوث للبيئة البحرية، كما أن هذه الآلية الجماعية تقوم على أساس التضامن، و هي تعبير على توزيع جماعي للمخاطر بين المجموعة المهنية المتسببة في التلوث، حيث أنها وسيلة لتنظيم مساهمة الصناعات النفطية في تمويل التعويضات المستحقة لفائدة المتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري[1]. و تأسيسا على ذلك، فقد جاء في المادة 4/ فقرة 1 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، النص على أنه يلتزم الصندوق بتعويض أي شخص لحقه ضرر تلوث إذا عجز مثل هذا الشخص عن الحصول على تعويض كامل و مرضٍ عن الضرر بمقتضى إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 بسبب توافر إحدى الحالات التالية:

- عندما لا تثور مسؤولية مالك السفينة في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969:

سبق أن تعرضنا إلى حالات إعفاء مالك السفينة من مسؤوليته عن الأضرار التي يسببها للغير نتيجة تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته، حيث يحدث ذلك في حالة إقامته الدليل بأن هذه الأضرار راجعة إلى إحدى الأسباب المنصوص عليها في المادة 3/ فقرة 2 و 3 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 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، إرتكبه بنية إحداث ضرر أو نتيجة إهمال منه.

1- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 392.
- راجع أيضا كل من:

Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 268-269.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 158-160.
Jean-Claude DAKOURI, op-cit., pp. 122 et s.

عند توافر حالة واحدة من الحالات المشار إليها أعلاه و التي تقف حائلا أمام إستيفاء المتضررين من التلوث تعويضاتهم من مالك السفينة[1]، يلتزم صندوق عام 1971 كقاعدة عامة بمقتضى نص المادة 4/ فقرة 1- أ، بالتدخل لتعويض هؤلاء الضحايا و ذلك حتى الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في الإتفاقية[2].

صحيح أن إتفاقية عام 1971 قد إعترفت بإلزامية تكفل الصندوق المحدث بواسطتها بتعويض الضحايا عن أضرار التلوث التي تكبدوها إذا صدر حكم قضائي يقضي بتنصل مالك السفينة من المسؤولية لتوافر إحدى حالات الإعفاء المذكورة سابقا، إلا أن الواقع العملي يبين لنا أن إدارة صندوق 1971، و تجنبا لمواجهة كافة مصاريف جبر أضرار التلوث لوحدها دون أن يشاركها في ذلك ملاك السفن أو ضامنيهم، فإنه صعب إقناعها، أثناء تدخلها منذ البداية كطرف في دعوى التعويض، بأن هذه الأضرار راجعة إلى إحدى تلك الحالات.

فبتاريخ 18 ديسمبر 1986، و على مستوى ميناء الجزائر، ظهر تسرب لكمية معتبرة من المحروقات حينما كانت ناقلة النفط الجزائرية « OUED GUETERINI » بصدد القيام بعملية تفريغ بضاعتها، مما أدى إلى إصابة المنطقة البحرية المتواجدة في المنطقة المينائية بالتلوث، إضافة إلى إلحاق أضرار بمحطة لتوليد الكهرباء تابعة لشركة سونلغاز بحكم تمركزها بالقرب من الميناء. و على إثر الحادث، أقام مستغل المحطة دعوى قضائية أمام محكمة الجزائر، ضد كل من مؤمن مالك هذه السفينة (United Kingdom Club) و الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 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[3].

أثناء السير في الدعوى، دفع المؤمن بأنه ينبغي إعفاء مالك السفينة من تحمل مسؤولية أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، و ذلك تطبيقا لنص المادة 3/ فقرة 2- ب من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، التي تعفي المالك من المسؤولية إذا نتج ضرر التلوث كليا 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 إستمر في عملية التفريغ و لم

1- أنظر: أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 83.
2- راجع كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 416.
- عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 196.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 159.
3- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 41-42.

يبدي أي إهتمام للخطر الكبير الذي يمكن أن يشكله ذلك إذا سلكت تلك المحروقات المجرى المائي المؤدي إلى المحطة الكهربائية. لكن رغم ذلك رفض الصندوق الدولي للتعويض الإستجابة لطلب مؤمن مالك السفينة، حيث دفع بدوره بأن فعل مستغل نهائي الحاويات لا يمكن إعتباره عملا يعفي مالك السفينة من المسؤولية عن الحادث و لا يتطابق من ناحية المفهوم مع ما نصت عليه المادة 3/ فقرة 2- ب من إتفاقية بروكسل لعام 1969[1].

- عندما يعجز مالك السفينة و مقدم الضمان ماديا عن تعويض المتضررين:

بحكم الوتيرة المتنامية في عدد ناقلات النفط الضخمة التي تجوب البحار، و ما يستتبع ذلك من إحتمالات حدوث تسربات كبيرة إثر تعرض تلك الناقلات لحوادث تأخذ شكل الكارثة، ذلك أدى إلى بروز عجز مادي لملاك هذه السفن و ضامنيهم إزاء مواجهة كل تلك التكاليف الهائلة الناجمة عن هذه الحوادث، مما يعني أنه قد تنعقد 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 بصورة كاملة بالتزاماته الناشئة عن إتفاقية بروكسل لعام 1969[2].

لغرض فهم ما تعنيه هذه الحالة ينبغي التفرقة بين الوضع الذي يكون فيه المالك المعسر غير ملزم بالتأمين طبقا لنص المادة السابعة من إتفاقية بروكسل لعام 1969، و بين ذلك الذي يلتزم فيه بتقديم تأمين أو ضمان مالي آخر[3].

طبقا للمادة 7/ فقرة 1 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، يلتزم مالك السفينة التي تنقل حمولة تزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، بالإحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته الناشئة عن أضرار التلوث، و يترتب على ذلك أن السفن التي تنقل أقل من هذه الكمية لا تفرض الإتفاقية على ملاكها التأمين الإجباري[4].

فإذا تصادف و كان مالك السفينة التي تسببت في ضرر تلوث على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة في إتفاقية إنشاء صندوق 1971، و من قبل طرف في إتفاقية بروكسل لعام 1969، غير ملزم بتقديم تأمين للسبب المذكور سالفا، ثم فوجئ المتضررون من التلوث بعد رفع دعواهم عليه بإعساره و عجزه المادي، كليا أو جزئيا، عن الوفاء بالتزاماته طبقا لإتفاقية 1969، فإن نص المادة 4/ فقرة 1- ب من إتفاقية إنشاء صندوق 1971، يقضي

1- FIPOL: rapport annuel de 1989, pp. 24-26.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 587.
- أنظر أيضا: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 311.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 417.

4- سعيد السيد قنديل، مرجع سابق، ص 140.

بالتزام هذا الأخير بالتدخل جزئيا أو كليا حسب الحال لتعويض هؤلاء المتضررين. أما بالنسبة للوضع الآخر الذي يكون فيه مالك السفينة المعسر ملزما بالتأمين أو بتقديم ضمان مالي آخر طبقا لإتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، فإن صندوق 1971 يلتزم بالتدخل، طبقا لنص المادة 4/ فقرة 1- ب من الإتفاقية المنشأة 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[1].

- عندما تتجاوز الأضرار الحاصلة حدود مسؤولية مالك السفينة:

رأينا 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 بإلتزاماته الناشئة عن الحادث إتجاه الغير، و للإستفادة من حق تحديد المسؤولية المنصوص عليه في المادة 5/ فقرة 1 من إتفاقية بروكسل لعام 1969، يتمثل في إنشاء صندوق تحديد مسؤوليته[2]، بإيداعه لإعتماد مالي للمبلغ الكلي الذي يمثل حد مسؤوليته لدى المحكمة أو لدى أي سلطة مختصة لأي من الدول المتعاقدة المختصة بالنظر في دعوى التعويض[3].

بالرغم من إنشاء مالك السفينة لهذا الصندوق، إلا أنه غالبا ما لا يتحصل ضحايا حادث التلوث على تعويض كامل عن الأضرار التي تكبدوها بسبب ضخامة تبعاتها[4] و تجاوزها بشكل كبير حدود التعويض الذي يمنح على أساس إتفاقية بروكسل لعام 1969[5]، مما يجعل في هذه الحالة صندوق 1971 يتدخل بمقتضى المادة 4/ فقرة 1- ج من الإتفاقية المنشأة له، من أجل تعويض المتضررين فيما وراء هذه الحدود، و ذلك إلى غاية الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة 4/ فقرة 4- أ من إتفاقية عام 1971[6].

من الأمثلة العملية لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 تحقيقا لهذه الغاية، نجد حادث السفينة الصهريجة اليابانية « SHIOTA MARU N° 2 »، و الذي وقع على مستوى جزيرة « Takashima » اليابانية بتاريخ 31 مارس 1982، عندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 300 من المحروقات، مما أفضى إلى تسرب حوالي 20 طن من حمولتها إلى مياه البحر و إحداث تلوث لشواطئ الجزيرة. و عقب الحادث قدرت طلبات التعويض الموجهة من

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 418-419.
- راجع أيضا: أحمد أسكندري، مرجع سابق، ص 215.
2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 313.
3- نص المادة 5/ فقرة 3 من إتفاقية بروكسل لعام 1969.
4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 588-589.
5- أنظر كل من: عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 196.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 159.
FIPOL: rapport annuel de 1984, op-cit., p. 12.
6- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 421.

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 إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، ذلك ما جعل صندوق 1971 يتدخل في شهر مارس 1983 لتعويض الضحايا فيما وراء تلك الحدود بمنحهم 71.095.714 ين ياباني[1].

بنفس الطريقة تدخل صندوق 1971 لغاية تعويض المتضررين من تبعات التلوث الصادر عن السفينة الصهريجية 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 المحروقات، حيث 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 كثيرة للمنطقة 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 غير كافية لعلاج كافة الأضرار الناجمة عن الحادث، تدخل صندوق 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[2]. و يذكر أنه بعد إجراء تحقيقات في القضية، إتضح 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 لغرض إسترداد جزء من المبالغ التي دفعها للمتضررين[3].

نستنتج من خلال الحالات المستعرضة سابقا، أن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، يتدخل من أجل تقديم تعويض منصف لضحايا التلوث و رفع الحيف عنهم و تصحيح الوضع الذي قد يحرمهم جزئيا أو كليا من إصلاح الأضرار التي مستهم، فقد خولت له إتفاقية عام 1971 القيام بوظيفة مزدوجة. فمن ناحية أولى، إذا إستحال على ضحايا التلوث الحصول على تعويض طبقا لآلية المسؤولية الفردية، و هي إستحالة قد تكون قانونية بحكم أن الإتفاقية، و كما رأينا سابقا، أجازت في عدد من الحالات لمالك السفينة الإعفاء من مسؤولية تعويض أضرار التلوث. أو أن تكون هذه الإستحالة ناتجة عن إعسار

1- FIPOL: rapport annuel de 1984, op-cit., p. 10.
2- Ibid., pp. 11-12.
3- FIPOL: rapport annuel de 1985, op-cit., p. 15.

مالك السفينة أو الجهة المؤمنة، و بالتالي عجزه المالي عن تقديم التعويض المستحق لفائدة المتضررين من التلوث. ففي مثل هذه الأوضاع، فإن صندوق 1971 يحل محل مالك السفينة المسئول لتقديم تعويض كامل عن الأضرار الحاصلة، مما 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 الذي تحدده إتفاقية بروكسل لعام 1969، فإن الصندوق يتدخل بتقديم تعويض إضافي للتعويض الذي يقدمه مالك السفينة مصدر التلوث، أي يتدخل لتحمل الجزء المتبقي من التعويض الذي تجاوز السقف المالي المحدد طبقا لإتفاقية المسؤولية المدنية. و في هذه الحالة يقوم الصندوق بدور تكميلي، حيث أن مالك السفينة يظل مسئولا طبقا لقواعد المسؤولية المدنية، أما مهمة الصندوق فتتمثل في تحمل العبء المالي الذي تجاوز السقف الذي حددته إتفاقية 1969[1].

يتضح من ذلك أن ما جاء في مستهل ديباجة إتفاقية عام 1971، من أنها قد أبرمت لتكملة إتفاقية بروكسل لعام 1969 ينبغي فهمه بالمعنى الواسع، بحيث لا يقتصر دور الصندوق المنشئ بواسطة إتفاقية عام 1971 على تكملة التعويض المعتمد في إتفاقية 1969، بل يمتد أيضا ليشمل الحالة التي يحل فيها الصندوق محل مالك السفينة عند إعفائه من مسؤوليته طبقا لإتفاقية 1969 أو عند عدم قدرته كليا على الوفاء بالتزاماته طبقا لهذه الإتفاقية، و هذا ما أكدته الحالات الثلاثة السابقة لتدخل الصندوق[2].

على فكرة فإن مالك السفينة يمكن بدوره أن يدخل ضمن طائفة المتضررين من حادث التلوث و يستحق أن يتم تعويضه بواسطة الصندوق، و يحدث ذلك في حالة إتخاذه لإجراءات وقائية بهدف تفادي أو تقليل التلوث[3]، حيث أن هذه الإجراءات تدخل في تعريف ضرر التلوث طبقا للإتفاقية المنشأة للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، و على أساس ذلك تضمنت المادة 5/ فقرة 7 من هذه الأخيرة النص على أنه تعد النفقات المبذولة و التضحيات المعقولة المقدمة إختياريا من المالك لتجنب أو للحد من وقوع تلوث ما، كأضرار تلوث في تفسير هذه المادة[4]. و يعتبر بعض الفقه أن الغرض من وراء النص على ذلك صراحة جاء لمسايرة إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، و التي تضمنت نصا مماثلا في مادتها 5/ فقرة 8، في جعل الوضع ثابتا بوضوح فيما يتعلق بتكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها ملاك السفن، حيث يلتزم الصندوق بتعويضهم عنها في الحالات السابقة، و ذلك لحثهم و تشجيعهم على التصرف فور وقوع الحادث لمنع أو تقليل ضرر التلوث قدر الإمكان[5].

1- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 401-402.
2- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 423.
3- FIPOL: rapport annuel de 1984, op-cit., p. 11.
4- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 589-590.
5- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 427.
- أنظر أيضا: عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 196.

2- التكفل بجزء من العبء المالي المفروض على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث:

إلى جانب تكفل صندوق 1971 بتعويض المتضررين من 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، و الذي يفرض عليه عقب ثبوت مسؤوليته طبقا لإتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969[1]. و عليه فمن اللحظة التي يقر فيها بمسؤوليته على أساس نصوص هذه الإتفاقية، يمكن للمالك مطالبة صندوق 1971 بسداد المبالغ التي يلتزم بدفعها لتعويض المتضررين من التلوث. هذا السداد يمتد كذلك للمبالغ المدفوعة بواسطة المالك لتعويض الإجراءات الوقائية التي إتخذها الغير، حيث تدخل تكاليف هذه الإجراءات في مفهوم ضرر التلوث طبقا لإتفاقية عام 1971 و بالتالي يمكن التعويض عنها[2].

بمقتضى نص المادة 5/ فقرة 1 من إتفاقية إنشاء صندوق 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[3]. و على إثر تعديل الإتفاقية بموجب بروتوكول 19 نوفمبر 1976[4]، تحول حساب هذه المبالغ إلى حقوق السحب الخاصة[5].

في الواقع يتدخل صندوق 1971 لصالح ملاك السفن طبقا لإحدى الصورتين التاليتين: الصورة الأولى، و هذه هي الصورة العادية، و فيها يرد الصندوق للمالك أو مؤمنه المبلغ الواقع 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 إتفاقية بروكسل لعام 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 إتفاقية 1969. أما الصورة الثانية لتدخل

1- أنظر كل من:

Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 577.
Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 451.

3- أنظر في ذلك كل من:

- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 590 و ما يليها.

E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 159-160.
Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.

4- FIPOL: rapport annuel de 1980, p. 5.

5- جدير بالذكر أنه تم تحويل 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، راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 54-55.

الصندوق، فتتمثل فيما نصت عليه المادة 5/ فقرة 2 من إتفاقية 1971 من جواز تدخل الصندوق، بناء على طلب مالك السفينة، كضامن مباشر لهذا الأخير في مواجهة المتضررين من حادث التلوث، 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 سائبة كبضاعة، أي تلك التي لا يفرض عليها إبرام تأمين عن أضرار التلوث طبقا لنص المادة السابعة من إتفاقية بروكسل لعام 1969[1].

من حالات التلوث التي تدخل فيها الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 طبقا للصورة الأخيرة لغرض تحمل جزء من العبء المالي المفروض على عاتق مالك السفينة، نشير إلى حادث غرق السفينة الصهريجية اليابانية « TSUNEHISA MARU N° 8 »، على مستوى ميناء "Osaka" في اليابان بتاريخ 26 أوت 1984، مما أدى إلى تسرب حوالي 30 طن من المحروقات منها و إحداث تلوث على مستوى الميناء. و على إثره قام مالك السفينة بإنشاء صندوق تحديد مسؤوليته تطبيقا لإتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، حيث قدرت حصيلة الصندوق بـ 964.800 ين ياباني. و للإشارة فإن صندوق 1971 إستقبل 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 إستيفاء الضحايا المبلغ المودع في صندوق تحديد المسؤولية، تكفل صندوق 1971 من جهة بدفع مبلغ 16.610.200 ين ياباني كتعويض للمتضررين فيما وراء حدود مسؤولية مالك السفينة، و من جهة أخرى قام في شهر جويلية 1985 برد قيمة 241.200 ين للمالك[2].

أوردت الإتفاقية الدولية المحدثة لصندوق 1971، عدة شروط لتحمل هذا الأخير جزء من العبء المالي لمالك السفينة، و المتمثلة فيما يلي: بداية إلزامية كون السفينة محدثة التلوث مسجلة أو ترفع علم دولة متعاقدة في الإتفاقية، حيث أنه، و كما أسلفنا الذكر، يتدخل الصندوق لتعويض المتضررين من 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 الإتفاقية[3].

زيادة على ذلك لا يؤدي الصندوق هذه الوظيفة إتجاه السفن الملزمة باكتتاب شهادة تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث، إلا إذا قام مالك السفينة بإخطاره بتأديتها[4]. أما بالنسبة للسفن غير الملزمة باكتتاب هذه الشهادة، فقد إشترطت المادة 5/ فقرة 2 من إتفاقية عام 1971 على

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 453-454.

2- FIPOL: rapport annuel de 1985, op-cit., pp. 16-17.

3- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 593.

4- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 59-61.

المالك للإستفادة من هذه الميزة، أولا أن يقدم طلب يفيد بذلك، ثانيا 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، حيث إن مثل هذه الأخيرة لا تجد بوجه عام من يقبل التأمين عن مسؤوليتها[1]. كما أن هذا الشرط يعتبر تطبيقا لهدف الإتفاقية في كفالة حصول المتضررين على تعويض كافي، و فيه ضمان لعدم مماطلة مالك السفينة في حالة ما إذا كانت لديه القدرة المالية للوفاء بالتزاماته إتجاه الضحايا[2].

إلى جانب الشروط السالفة الذكر، يعفى صندوق التعويض لعام 1971 من مساعدة ملاك السفن فيما يخص مبالغ التعويضات التي يلتزمون بها إزاء المتضررين، إذا ثبت أن حادث التلوث كان نتيجة خطأ شخصي متعمد من المالك[3]. 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؟

عمليا سبق أن واجه صندوق 1971 مثل هذه الوضعية، و كان ذلك فيما حدث في قضية السفينة الصهريجية اليابانية « SHINKAI MARU N° 3 ». و تعود وقائع هذا الحادث إلى تاريخ 21 جوان 1983، عندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 105 طن من بضاعة زيت الوقود الثقيل، تعرضت لإحتكاك قوي مع سفينة الشحن « AGESHIO 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، إكتشف أن السبب في وقوع الحادث كان نتيجة لإهمال صادر عن ربان السفينة الصهريجية و الذي كان في ذات الوقت مالكا لهذه الأخيرة (أي حالة مالك السفينة الربان). و في الحقيقة بداية طرح تساؤل يتعلق بمدى السماح لمالك هذه السفينة من الإستفادة من حق تحديد المسؤولية عن أضرار التلوث الحاصلة جراء هذه الواقعة، علما أن المادة 5/ فقرة 2 من إتفاقية بروكسل لعام 1969 نصت على أنه لا يمنح لمالك السفينة الحق في الإنتفاع 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 أن مالك هذه السفينة لديه الحق في تحديد مسؤوليته بحكم أن الخطأ المرتكب و الذي وقع على إثره الحادث، إرتكب عندما كان المالك بصدد ممارسة مهامه بصفته ربانا للسفينة، مما جعل الصندوق يتدخل لتحمل جزء من العبء المالي لمالك السفينة[4].

1- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 454.
2- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 594.
3- المرجع ذاته، ص 594.
4- FIPOL: rapport annuel de 1984, op-cit., p. 11.

في الأخير نصت المادة 5/ فقرة 3 من إتفاقية عام 1971 على أنه لكي يتدخل الصندوق المحدث بواسطتها ليأخذ على عاتقه جزء من العبء المالي لمالك السفينة، يقع على هذا الأخير واجب إحترام قواعد السلامة البحرية و قواعد الوقاية من التلوث الصادر عن السفن التي تمليها عليه مجموعة من الإتفاقيات الدولية المبرمة لتحقيق هذه الأغراض، و التي سنتعرض لذكرها لاحقا عند دراسة حالات إعفاء هذا الصندوق من تنفيذ إلتزامه بالتعويض.

ب- الغاية من تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

إذا كانت الغاية الأساسية من وراء تدخل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، و كما درسنا سابقا، تتمثل بالدرجة الأولى في تقديم تعويض تكميلي للمتضررين من التلوث في حالة عدم إستطاعتهم إستيفاء تعويضهم بشكل كامل في إطار تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، و بالدرجة الثانية تحمل جزء من العبء المالي الذي تفرضه هذه الإتفاقية على مالك السفينة المتسببة في التلوث[1]، فإن صندوق 1992 يتدخل فقط لتعويض المتضررين من التلوث في حالة عدم تحصلهم على تعويض كامل لجبر ما تكبدوه من أضرار في ضوء أحكام بروتوكول المسؤولية المدنية لسنة 1992[2]، حيث يظهر ذلك جليا عندما ألغت المادة السابعة من بروتوكول سنة 1992 المنشئ لصندوق 1992، الوظيفة الثانية لصندوق عام 1971، 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[3].

يقتضي التذكير أنه لم تتغير حالات تدخل صندوق التعويض لسنة 1992 عن سابقاتها في صندوق 1971، حيث نصت المادة 6/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992 المعدل للإتفاقية الدولية المنشأة لصندوق 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 لإتفاقية 1969 و ذلك لأحد الأسباب التالية:

1- إذا لم يتضمن هذا البروتوكول النص على أي مسؤولية عن الأضرار الناشئة؛
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، و لا يكفي للوفاء بطلبات التعويض عن هذه الأضرار؛
3- إذا كانت الأضرار الحاصلة تتعدى حدود مسؤولية المالك طبقا لهذا البروتوكول".

1- ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 259-260.

2- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 240-241.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 466.

أما فيما يخص الغاية من وراء تدخل الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، فقد أجابتنا على ذلك المادة 4/ فقرة 1 من بروتوكول إنشاء هذا الصندوق عندما أشارت إلى أنه: **"يلتزم الصندوق التكميلي بالتدخل لتعويض كل شخص لحقه ضرر تلوث إذا كان هذا الشخص غير قادر على الحصول على تعويض كامل طبقا لإتفاقية إنشاء صندوق 1992، بسبب تجاوز القيمة الإجمالية لأضرار التلوث المتكبدة بالنسبة للحادث الواحد، حدود التعويض المطبقة في المادة 4/ فقرة 4 من إتفاقية إنشاء صندوق 1992".**

ثانيا- الحدود المالية القصوى لتدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

في واقع الأمر ثمة تباين في الحدود القصوى للمبالغ المالية التي تلتزم بتأديتها الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الثلاثة لصالح ضحايا التلوث[1]، كما يلي توضيحه:

أ- الحدود المالية القصوى لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

صحيح أن الغاية الأولى من وراء إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، تتمثل في التدخل لتقديم تعويض عادل و مرضٍ للمتضررين من التلوث في الحالات التي يعجز فيها هؤلاء على إستيفاء تعويض كامل عن الأضرار التي تكبدوها في إطار تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969، غير أن تدخل هذا الصندوق لتنفيذ مهمته ليس مطلقا، بل مرتبط بحدود مالية قصوى لا يمكن تجاوزها بتاتا. و عليه فقد نصت المادة 4/ فقرة 4- أ من الإتفاقية الدولية المنشأة لصندوق 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[2]، و هذه القيمة تتضمن مبلغ التعويض المدفوع فعلا بواسطة المالك أو مؤمنه طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969، و الذي يتحمل الصندوق جزء منه للتخفيف عن المالك وفقا للمادة الخامسة من إتفاقية عام 1971[3].

نفهم من ذلك أن الحد الأقصى للتعويض الذي يمكن للمتضررين من التلوث الحصول عليه من صندوق 1971 في حالة لعب هذا الأخير دوره التكميلي، يتمثل في ذلك المبلغ المتبقي بعد طرح مبلغ التعويض المدفوع فعلاً من مالك السفينة طبقًا لإتفاقية بروكسل لعام 1969، و الذي لا يتجاوز 210 مليون فرنك ذهبي، من المبلغ المنصوص عليه في المادة 4/ فقرة 4- أ من إتفاقية عام 1971، و الذي لا يمكن أن تتعدى قيمته 450 مليون فرنك ذهبي. و منه نستنتج أنه إذا كان الصندوق بصدد أداءه لدوره الحلولي (أي عندما يحل كليا محل مالك السفينة في

1- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

2- هذه القيمة هي ذاتها الحد الأقصى للتعويض المطبق في حالة نشوء أضرار التلوث بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي يستحيل تفاديها أو مقاومتها، أنظر: نص المادة 4/ فقرة 4- ب من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

3- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 595-596.

تعويض المتضررين من 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 إتفاقية بروكسل لعام 1969[1].

يتعين أن نشير إلى أن الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي أرساه صندوق 1971 لتعويض المتضررين من التلوث غير محدد بصفة نهائية، حيث يمكن لجمعية الصندوق أن تطالب بتعديله متى إستدعى الحال القيام بذلك[2]، 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[3]. و لقد كان للنتائج الكارثية الناجمة على إثر وقوع كارثة « Amoco Cadiz »، أثرها في تعديل الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بأدائه صندوق 1971 لضحايا التلوث، إذ أصدرت الجمعية العامة للصندوق قرارها الذي يقضي بزيادة ذلك الحد، ليصبح بداية من تاريخ 20 أفريل 1979، يعادل 675 مليون فرنك ذهبي[4] (أي ما يساوي 45 مليون من حقوق السحب الخاصة)[5].

ظل العمل بالحد الأقصى لمبلغ التعويض عقب التعديل الذي طرأ عليه عام 1979 قائما لبضعة سنوات، غير أن حوادث التلوث التي وقعت في بداية سنوات الثمانينات، و خاصة منها الحادث المأساوي لناقلة النفط الملغاشية « TANIO » في 7 مارس 1980 قبالة السواحل الفرنسية[6]، دفعت جمعية الصندوق إلى تعديل قيمة التعويض مرتين على التوالي، إذ بلغت في شهر أكتوبر سنة 1986 إلى 787.500.000 فرنك ذهبي بالنسبة للحادث الواحد، و من ثم إرتفعت هذه القيمة لتساوي 900 مليون فرنك ذهبي فيما يتعلق بالحادث الواحد، حيث يسري التعديل الأول على حوادث التلوث التي تقع بعد 30 نوفمبر 1986، أما التعديل الثاني فيطبق على الحوادث التي تقع بعد 30 نوفمبر 1987[7]. و بسبب إختلاف الدول الأعضاء في الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 في وقت سابق فيما يتعلق بالكيفية التي يحول طبقا لها الفرنك الذهبي إلى العملة الوطنية، فقد أصدرت جمعية الصندوق قرار في سنة 1979، نص

1- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 428-429.

2- يقتضي التذكير أن قرار الجمعية بزيادة الحد الأقصى للتعويض بواسطة الصندوق يتطلب أغلبية ثلاثة أرباع أصوات الأعضاء الحاضرين، راجع: نص المادة 32/ ج و المادة 33/ أ من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

3- أنظر كل من:

- نص المادة 4/ فقرة 6 من نفس الإتفاقية.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 596.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 432-433.

5- أنظر كل من:

Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., p. 577.
Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 269.
FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., p. 53.

6- FIPOL: rapport annuel de 1987, op-cit., pp. 11-17.

7- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 52-53.

على أنه عندما يظهر مبلغ التحديد طبقا للإتفاقية الدولية المحدثة لصندوق 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[1]، ثم تحول حقوق السحب الخاصة إلى العملة الوطنية تماشيا مع طريقة التقييم التي يحددها صندوق النقد الدولي[2].

لقد واجهت هذه الإتفاقية في مادتها 4/ فقرة 5، الإحتمال الذي تتوافر فيه إحدى حالات تدخل الصندوق لصالح المتضررين من التلوث و تتعدى فيها الطلبات الحد الأقصى لمبلغ التعويض الملزم به الصندوق تجاه المتضررين، فنصت في هذه الحالة بقسمة هذا المبلغ بين الدائنين تناسبيا، أي قسمة غرماء[3].

ب- الحدود المالية القصوى لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992:

طبقا لنص المادة 6/ فقرة 3- أ من بروتوكول سنة 1992، فإن المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد من طرف صندوق 1992، بما في ذلك مبلغ التعويض المدفوع فعلا في ضوء بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية 1969، يجب ألا يزيد عن 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة عن الحادث الواحد[4]. و يذكر أن هذه القيمة هي ذاتها المطبقة كحد أقصى للتعويض في حالة أضرار التلوث الناشئة بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع إستثنائي لا يمكن تفاديها أو مقاومتها[5].

كما عدل الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم صندوق 1971 بتأديته للمتضررين من التلوث عدة مرات، فإن الحد الأقصى للتعويض المعتمد من طرف صندوق 1992 خضع أيضا للتعديل، حيث كان لحادث السفينة « Erika » سنة 1999 و جسامة الأضرار الناجمة عنه الأثر الكبير في إعادة النظر في الحد الأقصى للتعويض المكرس سابقا[6]، إذ أنه إنطلاقا من هذه الكارثة، قامت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في دورة إنعقادها بتاريخ 18 أكتوبر

1- تطبيقا لذلك يجري تحويل الحدود القصوى للتعويض المعتمدة من طرف صندوق 1971، في ظل التعديلات الأخيرة، إلى حقوق السحب الخاصة كما يلي:
- 787.500.000 فرنك ذهبي تساوي 52,5 مليون من حقوق السحب الخاصة؛
- 900 مليون فرنك ذهبي تساوي 60 مليون من حقوق السحب الخاصة، راجع:
FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., p. 53.

2- Ibid., pp. 54-55.

3- أنظر كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 437.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 602.
- تجدر الإشارة إلى أنه 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 في ذلك: نص المادة 6/ فقرة 4 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992 و نص المادة 4/ فقرة 3 بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

4- تعرف المادة 2/ فقرة 4 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992 و حدة الحساب الخاصة بأنها هي ذاتها المنصوص عليها في المادة 5/ فقرة 6 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية بروكسل لعام 1969.

5- أنظر: نص المادة 6/ فقرة 3- ب من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية إنشاء صندوق 1971.

6- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 62-63.

سنة 2000، بدراسة إقتراح مقدم من طرف مجموعة من الدول الأطراف في البروتوكول المحدث لصندوق 1992، مفاده زيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم هذا الأخير بتسديده للضحايا[1]. و في النهاية توصلت اللجنة إلى إصدار قرار يقضي برفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض إلى 203 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، يسري على حوادث التلوث التي تقع إنطلاقا من تاريخ 1 نوفمبر سنة 2003[2]. و جدير بالتذكير في هذا المقام أن الحد السابق يزيد إلى 300.740.000 وحدة من حقوق السحب الخاصة، فيما يتعلق بأي حادث يقع خلال أية فترة عندما تكون ثلاثة أطراف في هذا البروتوكول، بحيث تبلغ كمية المحروقات المقابلة للإشتراكات مجتمعة، و التي يتلقاها أشخاص في أقاليم هذه الأطراف، خلال السنة التقويمية السابقة، تساوي أو تزيد عن 600 مليون طن[3].

في سياق مغاير، فقد أثارت العبارة الواردة في نص المادة 4/ فقرة 4- أ من إتفاقية إنشاء صندوق 1971، بعض الغموض حينما أشارت إلى أن المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يلتزم الصندوق بأدائه للمتضررين من التلوث بالنسبة للحادث الواحد، ينبغي ألا يتعدى 450 مليون فرنك ذهبي، و هذا المبلغ يتضمن مبلغ التعويض المدفوع فعلا طبقا لإتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969.

هذه العبارة تولد في الواقع مسألة هامة 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 1971 بعين الإعتبار بتلك الفوائد عند حسابه لمبلغ التعويض الذي يكمل به المبلغ الذي تحصل عليه هؤلاء وفقا لإتفاقية 1969، أم يحسب إنطلاقا من المبلغ الأصلي الذي أودعه مالك السفينة في صندوق تحديد المسؤولية مباشرة بعد وقوع حادث التلوث[4].

من الملاحظ أن إتفاقية إنشاء صندوق عام 1971 سكتت عن توضيح هذه المسألة، لكن إستدرك المشرع الدولي ذلك الفراغ عند تعديله لهذه الإتفاقية[5]، حيث نص البروتوكول المنشئ للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 بصريح العبارة على أنه لا تؤخذ الفائدة المتراكمة لصندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة، إن وجدت، بعين الإعتبار عند حساب الحد الأقصى للتعويض القابل للسداد من طرف الصندوق[6].

1- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 602.

2- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:

FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., p. 16.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 318.

Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 240-241.

3- FIPOL: « Textes de la convention de 1992 sur la responsabilité civile… », op-cit., p. 24.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 429.

5- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 601-602.

6- أنظر: نص المادة 6/ فقرة 3- د من بروتوكول سنة 1992 المعدل لإتفاقية إنشاء صندوق 1971.

ج- الحدود المالية القصوى لتدخل الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

كشف حادث تحطم السفينة الصهريجية « Prestige »[1] على مستوى السواحل الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، عن عدم كفاية الحد الأقصى لتعويض المتضررين من التلوث المقرر في ضوء بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 رغم التعديل الطارئ عليه سنة 2000[2]، حيث كان الحادث المذكور من بين الأسباب الرئيسية التي أدت إلى إبرام بروتوكول غايته إنشاء صندوق مستقل عن صندوق 1992[3]، دوره تقديم تعويض تكميلي لضحايا التلوث في حالة عدم تحصلهم على تعويض كامل من طرف صندوق 1992[4]. و من أجل تأدية الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 مهمته على أحسن وجه في كفالة حصول الضحايا على تعويض كامل عما لحق بهم من أضرار، فقد رفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم بتأديته إلى 750 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة[5]. و يعتبر بعض الفقه أن الحد الأقصى لتدخل الصندوق الدولي التكميلي طبقا لهذه القيمة، يمثل أحد التطورات الهامة لبروتوكول سنة 2003[6]، كما يعد خطوة جبارة في مشوار التكفل الشامل بتعويض معظم أضرار التلوث البحري بالمحروقات[7].

الفرع الثالث

حالات إعفاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات من تنفيذ إلتزامها بالتعويض

يؤدي توافر عدد من الحالات المنصوص عليها على سبيل الحصر، إلى إعفاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات من تنفيذ إلزامها بالتعويض كما يلي بيانه:

أولا- حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 من تنفيذ إلتزامه بالتعويض:

تضمنت إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، النص على مجموعة من الحالات التي تعفي هذا الأخير من إلتزامه بتقديم تعويض للمتضررين من التلوث، علاوة عن الحالة التي يتنصل بمقتضاها من تدخله لتحمل جزء من العبء المالي الملقى على عاتق مالك السفينة المتسببة في التلوث[8].

1- بتاريخ 13 نوفمبر 2002، تعرضت هذه السفينة لحادث بحري قبالة السواحل الإسبانية، الأمر الذي أدى إلى تحطم هيكلها إلى نصفين، و تسرب حوالي 63272 طن من المحروقات من صهاريجها إلى مياه البحر، لمزيد من التفاصيل راجع:
FIPOL: « Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2011 », op-cit., pp. 12-21.

2- Philippe VINCENT, op-cit., p. 191.

3- Marine ESVELIN, op-cit., p. 62.

4- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 318-319.

5- أنظر: نص المادة 4/ فقرة 2- أ و ب من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

6- Catherine ROCHE, L'essentiel du droit de l'environnement, op-cit., p. 117.

7- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 241.

8- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit., pp. 576-577.

أ- حالات إعفاء صندوق 1971 من الإلتزام بتعويض المتضررين من التلوث:

طبقا لنص المادة 4/ فقرة 2 و 3 من الإتفاقية الدولية المنشأة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، فإنه يعفى هذا الأخير من تعويض المتضررين من التلوث 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 سفينة حربية أو سفينة أخرى مملوكة 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 كليا أو جزئيا عن عمل أو إمتناع عن عمل مرتكب بنية إحداث الضرر من طرف الشخص المتضرر أو بسبب إهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق 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[1].

ب- حالة إعفاء صندوق 1971 من التدخل ليأخذ على عاتقه جزء من العبء المالي لمالك السفينة:

نصت المادة 5/ فقرة 3- أ من الإتفاقية الدولية المحدثة للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، على حالة يؤدي توافرها إلى إعفاء الصندوق بشكل كلي أو جزئي من تحمل جزء من العبء المالي الملقى على عاتق مالك السفينة المتسببة في التلوث، تتمثل في حالة إثبات الصندوق بأن ضرر التلوث ناجم بسبب خطأ شخصي صادر عن مالك السفينة، أو نتيجة إهمال منبعث منه بعدم إحترام السفينة المتسببة في التلوث لأحكام إحدى الإتفاقيات الدولية التالية:

- الإتفاقية الدولية المتعلقة بمنع التلوث الصادر عن السفن لسنة 1973 و تعديلاتها؛
- الإتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 و تعديلاتها؛
- الإتفاقية الدولية المتعلقة بخطوط الشحن لعام 1966؛
- الإتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية للوقاية من التصادم البحري لعام 1972[2].

1- لمزيد من المعلومات راجع كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 438-448.
- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 603-608.
- عبد الغني حسونة، مرجع سابق، ص 197-198.

2- أنظر في ذلك:
FIPOL: rapport annuel de 1985, op-cit., p. 5.
FIPOL: rapport annuel de 1992, op-cit., pp. 15-16.

ثانيا- حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 من تنفيذ إلتزامهما بالتعويض:

بالنظر إلى الدور التكميلي الذي يؤديه الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، في تعويض المتضررين من التلوث في حالة عدم إستيفائهم تعويضا كاملا عما تكبدوه من أضرار في ضوء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992[1]، فإنه أمر بديهي القول أنه عندما تتوافر حالة من حالات إعفاء هذا الأخير من إلتزامه بالتدخل لتقديم تعويض لضحايا التلوث، فإن الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 يعفى أيضا من ذات الإلتزام، و لذلك لم ينص البروتوكول المنشئ لهذا الصندوق في أحكامه عن تلك الحالات[2].

فيما يتعلق بحالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 من الإلتزام بتعويض المتضررين من التلوث، فقد ظل الأمر كما كان عليه في الإتفاقية الدولية المنشأة للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، باستثناء عدم نص بروتوكول إنشاء صندوق 1992 في أحكامه على حالة إعفائه من تحمل جزء من العبء المالي الملقى على عاتق مالك السفينة المتسببة في التلوث، بحكم أنه أساسا لا يؤدي مثل هذه الوظيفة. و عليه فقد نصت المادة 6/ فقرة 2 و 3 من هذا البروتوكول على أنه: **"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 لتمرد، أو إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينة حربية أو سفينة أخرى مملوكة للدولة أو مستغلة بواسطتها، بشرط أن تكون لحظة وقوع الحادث مخصصة فقط لخدمة غير تجارية؛
ب- إذا لم يستطع المدعي إثبات أن ضرر التلوث ناتج عن سفينة أو أكثر؛
ج- إذا أثبت أن ضرر التلوث ناجم كليا أو جزئيا عن عمل أو 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 جليا مما سبق دراسته أن عدم إعفاء الصناديق الدولية للتعويض من تنفيذ إلتزامها بتعويض، سواء ملاك السفن المتسببة في التلوث أو المتضررين من التلوث، حتى إذا كان الضرر راجع كليا أو جزئيا لخطأ صادر من هؤلاء، عن تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذونها، الغاية منه بلا شك تشجيع و حث الأشخاص على إتخاذ مثل هذه التدابير تجنبا لوقوع كوارث التلوث[3].

1- IPIECA/ITOPF: « Guide des conventions internationales en matière de…», op-cit., p. 7.
2- راجع: نص المادة السادسة من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.
3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 458.
- أنظر أيضا: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 376-379.

المطلب الثاني

أداء التعويضات بواسطة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

تشكل كل من إتفاقية عام 1971 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها و بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، الأساس الإتفاقي لإنشاء ثلاث منظمات دولية تهدف إلى تحقيق مصلحة دولية عامة، تتمثل في تقديم تعويض عادل للمتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات[1]. كما يعتبر هذا الأساس الإتفاقي بمثابة الإطار التنظيمي الذي يتحدد بمقتضاه النظام الإداري لسير هذه الصناديق (الفرع الأول)، سعيا وراء إستيفاء الضحايا تعويضاتهم طبقا لإجراءات معينة (الفرع الثاني).

الفرع الأول

النظام الإداري للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

للتعرف على ثنايا النظام الإداري للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، يتعين دراسة البنية التنظيمية لها (أولا) ثم التعرض لمصدر تمويلها (ثانيا).

أولا- البنية التنظيمية للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

يتعلق الجزء الأكبر من النصوص الإتفاقية المحدثة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الثلاثة، بالنص على البنية التنظيمية لكل صندوق تم إنشائه بواسطتها. و يلاحظ أن هناك إختلاف بسيط في التنظيم الهيكلي لصندوق 1971 بالمقارنة مع الصندوقين الآخرين، كما يأتي توضيحه:

أ- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

يتألف الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 من ثلاثة أجهزة رئيسية هي: الجمعية (l'Assemblée)، و اللجنة التنفيذية (le Comité exécutif)، إضافة إلى الأمانة (le Secrétariat)[2].

1- جمعية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

أول تشكيلة إدارية يضمها الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 هي الجمعية التي نظمت شؤونها أحكام المواد من المادة 17 إلى المادة 20 من إتفاقية عام 1971[3]، حيث يتشكل هذا الجهاز من ممثلي حكومات كافة الدول المتعاقدة في هذه الإتفاقية، كما تعتبر الجمعية بمثابة مجلس الإدارة الأعلى للصندوق و المهيمنة على الجهاز الإداري داخله[4].

1- FIPOL: rapport annuel de 2011, op-cit., pp. 4 et s.

2- راجع: نص المادة 16 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

3- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 160.

4- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 614.

بمقتضى نص المادة 18 من هذه الإتفاقية، يتولى هذا الجهاز وظيفة الإشراف على جميع عمليات الصندوق، حيث خولت له ممارسة صلاحيات عامة، إذ يتم تكليف الجمعية بشكل خاص بإقرار ميزانية الصندوق، و تحديد مبالغ المساهمات المتأتية من القطاعات الصناعية المعنية بتمويل الصندوق. و كذلك البت في تسوية طلبات التعويض المعروضة أمامه، و القيام بانتخاب مدير الصندوق الذي يوجد على رأس الأمانة العامة. كما تقوم الجمعية بوضع نظامها الداخلي، و النظام الداخلي الخاص بالصندوق، و كذلك نظامه المالي و النظام الخاص بالموظفين[1]. و تجتمع جمعية الصندوق في دورة إنعقاد عادية مرة كل سنة مدنية، غير أنه يمكنها في حالة تفويض إختصاصاتها المالية للجنة التنفيذية، أن تجتمع مرة كل عامين[2].

2- اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

تتشكل اللجنة التنفيذية لصندوق 1971 من ثلث أعضاء الجمعية، يتم إنتخابهم من طرف هذه الأخيرة، شريطة ألا يقل عدد أعضائها عن 7 دول و لا يزيد على 15 دولة[3]. و عند إنتخاب أعضاء هذه اللجنة، يجب على جمعية الصندوق أن تؤمن تمثيلا جغرافيا متساويا بين الدول الأعضاء المعرضة بدرجة كبيرة لمخاطر التلوث، و بين الدول الأعضاء التي تمتلك أساطيل هامة من السفن الناقلة للمحروقات[4]. و تجتمع اللجنة التنفيذية على الأقل مرة واحدة كل سنة مدنية بناء على دعوة من مديرها، حيث يشترط لقيام هذا الإجتماع حضور ثلثي عدد أعضائها[5]، كما يظل هؤلاء الأعضاء ملتزمون بأداء واجباتهم حتى ختام دورة الإنعقاد العادية لجمعية الصندوق. و من بين الإختصاصات الأساسية لهذا الجهاز نذكر 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 للإتفاقية، فضلا على تولي مهام إعداد تقارير سنوية خاصة بنشاط الصندوق خلال السنة المدنية السابقة[6].

3- أمانة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971:

يتكون هذا الجهاز الدائم من مجموعة من الموظفين الدوليين، يتمتعون بالإستقلالية طبقا للقواعد المنظمة للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971[7]. و يوجد على رأس الأمانة مدير، الذي يتم إنتخابه من طرف الجمعية، حيث يعتبر أعلى موظف في الصندوق و هو الممثل القانوني لهذا الأخير. و من بين الإختصاصات الهامة التي يتمتع بها مدير الصندوق نجد تعيين

1- أنظر كل من: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 397.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 160.
Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., p. 269.

2- أنظر: نص المادة 19 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

3- نص المادة 22 من نفس الإتفاقية.

4- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 161.

5- أنظر: نص المادة 25 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

6- راجع: نصوص المواد من المادة 20 إلى المادة 27 من نفس الإتفاقية.

7- أنظر: نصوص المواد 28، 29 و 30 من نفس الإتفاقية.

الموظفين و الخبراء الماليين اللازمين لإدارة الصندوق، تحصيل الإشتراكات المستحقة بموجب هذه الإتفاقية، مناقشة طلبات التعويض التي يستقبلها الصندوق، إعداد البيانات اللازمة حول الوضعية المالية للصندوق، بالإضافة إلى توجيه الأعمال اليومية لإدارة الصندوق بتنظيم المستندات و المعلومات الضرورية لأعمال الجمعية و اللجنة التنفيذية[1]. 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 صادرة عن أية حكومة أو سلطة أجنبية عن الصندوق. كما يجب عليهم الإمتناع عن القيام بأي عمل يتعارض و مركزهم كموظفين دوليين[2].

ب- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

أشارت أحكام كل من إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، إلى أن كل واحد من هذين الصندوقين يشتمل على جمعية[3] و أمانة مشتركة مع صندوق 1971 تدار من طرف نفس المدير[4]. نفهم من ذلك أن الفرق الوحيد الموجود بين الأجهزة المشكلة للتنظيم الداخلي للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 و كل من صندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، يتمثل في عدم توافر هذين الأخيرين على جهاز اللجنة التنفيذية.

لقد تم إلغاء جهاز اللجنة التنفيذية لأول مرة عند إقرار بروتوكول سنة 1984 الذي عدلت بمقتضاه إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969[5]، حيث كان مشروع البروتوكول الذي جهزته اللجنة القانونية قد نص على إلغاء هذا الجهاز تطبيقا للإقتراح الموجه من طرف مدير الصندوق، الذي يرى أن هناك تشابه كبير في الوظيفة بين اللجنة التنفيذية و الجمعية، مما ينتج عنه إزدواجية في العمل الأمر الذي يترتب عنه وجود زيادة في النفقات يمكن تفاديها. كما أن إلغاء هذا الجهاز من شأنه أن يضفي نوعا من المرونة على إدارة نظام التعويض المنصوص عليه في البروتوكول علاوة على تقوية سلطة الجمعية، إذ إستقر في النهاية الرأي عند إبرام البروتوكول على إلغاء اللجنة التنفيذية، لذلك أسندت جميع الوظائف التي كانت من إختصاص هذه الأخيرة طبقا لصندوق 1971 إلى الجمعية في ظل صندوق 1992[6].

1- أنظر كل من: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 619.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 161.

2- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 397-398.

3- أنظر: نصوص المواد من 16 إلى 30 من إتفاقية إنشاء صندوق 1992، و نصوص المواد 16 و 17 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

4- FIPOL: rapport annuel de 2008, op-cit., p. 33.

5- Yvonne LAMBERT-FAIVRE, op-cit. p. 576.

6- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 387-388.
- أنظر أيضا: نص المادة 18 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992.

ثانيا- 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، إذا لم تتوافر على مصدر تمويل تقابل به ذلك الكم الهائل من طلبات التعويض الموجهة إليها من طرف الأشخاص المتضررين من التلوث. و بعبارة أخرى تمثل موارد تمويل هذه الصناديق مسألة في غاية الأهمية، بحكم أنها قد تقف أحيانا حجرة عثرة أمام إيجاد مثل هذا المطلب الذي يمثل ملاذًا مهما أمام المتضررين[1]. و للخوض الجيد في نظام تمويل الصناديق الدولية للتعويض، يتعين الأمر تحديد الأشخاص المشتركون في تمويلها، ثم إستعراض أنواع هذه الإشتراكات.

أ- الأشخاص المشتركون في تمويل الصناديق الدولية للتعويض:

يلتزم بالإشتراك في تمويل خزينة كل من صندوق 1971 و صندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، كل شخص يتلقى سنويا في الموانئ أو المنشآت الطرفية[2] الواقعة في إقليم إحدى الدول الأعضاء في صندوق التعويض المعني، كميات إجمالية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من النفط الخام أو زيت الوقود الثقيل منقولة بطريق البحر[3].

نلفت العناية في هذه النقطة إلى أنه لم تثر مسألة البحث عن الأشخاص الذين يتحملون دفع هذه الإشتراكات، أية مشكلة على خلاف المسائل الأخرى بالنسبة للقائمين على الإعداد لنصوص إتفاقية عام 1971، حيث حسمت هذه المسألة من البداية و منذ إنعقاد أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969، حينما أبدت الصناعة النفطية موافقة على تحمل عبء تغذية الصندوق ماديا عن طريق دفع الإشتراكات[4]. و لقد إعتبر الفقه آنذاك أن تكفل الصناعة النفطية بتمويل الصندوق من شأنه أن يعبر عن مشاركتها في إصلاح أضرار التلوث، كما يخفف من العبء المالي الذي تفرضه إتفاقية عام 1969 على عاتق مالك السفينة المسئول عن التلوث[5]. و يلاحظ أن إلتزام الإشتراك في تمويل هذه الصناديق لا يقع على عاتق مستقبلي كافة أنواع المحروقات الثقيلة مثلما سبق التطرق إليها، حيث نصت مجموع الأحكام المنظمة لهذه الصناديق على أن المحروقات محل الإشتراك هي فقط النفط الخام و زيت الوقود الثقيل[6]، مما يعني أن الصناعة

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 312.

2- عرفت المادة 1/ فقرة 8 من إتفاقية عام 1971 المنشأة الطرفية بأنها: **"أي موقع لتخزين المحروقات بشكل سائب و قادر على تلقي المحروقات المنقولة عبر المياه بما في ذلك أي مرفق بحري موصول بمثل هذا الموقع"**.

3- أنظر في ذلك كل من: نص المادة 10 من الإتفاقية الدولية المحدثة لصندوق 1971، و نص المادة 12 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992، و نص المادة 10 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 316-317.

FIPOL: rapport annuel de 2004, op-cit., pp. 29-32.

4- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 366.

5- E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., pp. 159-160.

6- أنظر في ذلك:

FIPOL: rapport annuel de 2010, pp. 19-21.

FIPOL: rapport annuel de 2011, op-cit., pp. 17-19.

النفطية في الدول المتعاقدة المستقبلة أو المتلقية لهذين النوعين فقط من المحروقات، هي التي تلتزم بالإشتراك في تمويل صناديق التعويض[1]. و فيما يتعلق بحساب الشحنات المستوردة من المحروقات محل الإشتراك، فلا تثير هذه العملية أية صعوبة من الناحية العملية، بحكم أن الأحكام المنظمة لهذه الصناديق ألزمت الدول الأعضاء فيها بتقديم تقرير سنوي على كميات النفط الخام و زيت الوقود الثقيل المنقولة بطريق البحر و التي تفرغ في موانئها، على أساس إحصائيات جمركية تقوم هذه الدول بالإبلاغ عنها[2].

لم يغفل المكلفون بمهمة صياغة الأحكام الإتفاقية المنظمة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، عن مواجهة إحتمال تحايل الشركات المستوردة للمحروقات محل الإشتراك على قاعدة الحد الأدنى، أي 150000 طن على الأقل، بلجوئها إلى إنشاء فروع لها لا تستورد أي منها أكثر من الحد المنصوص عليه و بحيث لا يكون عليها، تطبيقًا للنصوص التي تلزمها على ذلك، دفع أي إشتراك[3]. و لتفادي إستعمال الغش جاءت القواعد الواردة في كل من إتفاقية عام 1971 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها و بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 مشيرة إلى أنه: **"في حالة ما إذا تجاوزت كميات المحروقات محل الإشتراك التي يتلقاها داخل إقليم إحدى الدول المتعاقدة في السنة ذاتها واحد أو أكثر من الأشخاص المتشاركة مقدار 150000 طن، فإن هذا الشخص يلتزم بدفع الإشتراكات محسوبة تبعًا 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 إشتراكهم و بالأخص الفروع أو الوحدات التابعة للشركة الأم و الملزمة بالإشتراك بوصفها أشخاص مشتركة"**[4].

نفهم من هذا النص أن المحروقات محل الإشتراك التي تتلقاها شركة فرعية تعتبر و كأنها مستقبلة من طرف الشركة الأم، و ذلك عند بحث ما إذا كانت هذه الأخيرة تلتزم بدفع الإشتراك من عدمه. و أمام الصعوبة القانونية التي تمثلها معرفة المركز القانوني للشركات المستوردة للمحروقات و ما إذا كانت فروعها لشركات أخرى من عدمه، يعتبر بعض الفقه أن واضعي الأحكام الإتفاقية المنظمة لهذه الصناديق لم ينشدوا أن يكون هذا النص ضمانة مطلقة، بل بالأحرى شرطا وقائيا ذا طابع عام أو حماية جزئية ضد مستعملي الغش و التهرب من دفع الإشتراكات للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات[5].

1- FIPOL: rapport annuel de 2011, op-cit., pp. 17-19.

2- أنظر كل من: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 399-400.

Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 241-242.

3- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 370.

- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 621-622.

4- أنظر: نص المادة 10/ فقرة 2- أ و ب من إتفاقية إنشاء صندوق 1971، و نص المادة 12/ فقرة 2- أ و ب من بروتوكول إنشاء صندوق 1992، و نص المادة 10/ فقرة 2 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

5- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 370-371.

ب- أنواع الإشتراكات الواجبة الدفع للصناديق الدولية للتعويض:

هناك تباين ملحوظ بين أنواع الإشتراكات التي يلتزم الأشخاص المعنيين بسدادها للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، عن تلك الواجبة الدفع لكل من صندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

1- الإشتراكات الواجبة الدفع لصندوق 1971:

تدفع للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، صنفين من الإشتراكات تتمثل في الإشتراكات الأولية و الإشتراكات السنوية[1].

تشتمل الإشتراكات الأولية على مجموع المبالغ المالية اللازمة لعمل الصندوق و سير عجلة دورانه، و التي يرتبط سدادها بمجرد أن تصبح الدولة طرفا في الإتفاقية، حيث يقع إلتزام تسديد هذه المساهمات على كل شخص داخل هذه الدولة كما أشارت إليه المادة العاشرة السابقة الذكر، أي كل شخص تلقى سنويا في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم دولة متعاقدة، كميات إجمالية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من النفط الخام أو زيت الوقود الثقيل منقولة بطريق البحر. و تحسب الإشتراكات الأولية على أساس مبلغ محدد عن كل طن من المحروقات محل الإشتراك، التي يتلقاها هذا الشخص أثناء السنة الميلادية السابقة على تلك التي دخلت فيها الإتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة للدولة المتعاقدة[2].

أما الإشتراكات السنوية فهي تلك المساهمات المالية التي يلتزم بسدادها الأشخاص المعنيين بها و المشار إليهم سابقا في المادة العاشرة مرة كل سنة، حيث تدفع تماشيا مع المتطلبات المادية للصندوق الدولي للتعويض من أجل ضمان الوفاء بالإلتزامات التي تفرضها عليه الإتفاقية الدولية المنشأة له، و المتمثلة في تعويض المتضررين من التلوث و تحمل جزء من العبء المالي لمسؤولية ملاك السفن و ضامنيهم[3]. كما يغطي الصندوق بواسطة هذه الإشتراكات كافة النفقات الإدارية المصروفة خلال السنة المعنية[4].

طبقا لنص المادة 12/ فقرة 2 من الإتفاقية الدولية المحدثة لصندوق 1971، تتكفل جمعية هذا الأخير بمهمة تحديد مبلغ الإشتراكات السنوية بالنسبة لكل دولة متعاقدة على أساس مبلغ محدد عن كل طن من المحروقات محل الإشتراك، و الذي يتلقاه الشخص الملزم بالإشتراك في الدولة المتعاقدة أثناء السنة المعنية. و جدير بالتنويه أن مقدار الإشتراكات السنوية يختلف من

1- ربان مدحت عباس خلوصي، مرجع سابق، ص 260.
- راجع أيضا: نص المادة 11 و نص المادة 12 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.
2- أنظر في ذلك كل من:
- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 376-377.
E. LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, op-cit., p. 160.
FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 29-32.
3- أنظر: نص المادة 12/ فقرة 1- أ من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.
4- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 626.

سنة إلى أخرى بحسب عدد و حجم طلبات التعويض عن أضرار التلوث التي ينبغي على الصندوق معالجتها[1].

بالنظر للوظيفة المحورية التي تؤديها هذه الإشتراكات في تمويل خزينة الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، فإن الإتفاقية المحدثة لهذا الأخير تضمنت النص على مجموعة من الضمانات الضرورية من أجل أن يتمكن فعلا الصندوق من تحصيل تلك الحصص المالية من الأشخاص المعنية بدفعها[2]. و تتمثل هذه الضمانات من جانب في إلتزام الدول المتعاقدة بأن تتخذ في مواجهة الأشخاص الملزمين بالإشتراك في الصندوق ما تراه مناسبا من التدابير طبقا لقوانينها الوطنية، بهدف ضمان التنفيذ الفعلي للإلتزام بالإشتراك في الصندوق طبقا للإتفاقية، فيما يتعلق بالمحروقات محل الإشتراك المتلقاة على إقليم هذه الدول[3]. كما نصت الإتفاقية على أن الدول المتعاقدة يمكنها أن تحل مكان الشخص الملزم بتمويل الصندوق بشرط أن تصرح كتابيا بأنها تتحمل بنفسها الإلتزامات المالية التي تقع على عاتق ذلك شخص[4]. علاوة عن ذلك ألزمت الإتفاقية 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 الإشتراك تلزمه بالإشتراك في الصندوق، بالإضافة إلى بيانات حول هذه الكميات المستوردة من تلك المحروقات[5].

من جانب آخر صاغت إتفاقية عام 1971 مجموعة من الأحكام لمواجهة حالات تخلف الشخص الملزم بدفع الإشتراكات عن تنفيذ إلتزامه، حيث تضمنت النص على أنه: "في حالة تخلف الشخص الملزم بالإشتراك عن سداد الإشتراكات الواجبة عليه طبقا للإتفاقية، بصفة كلية أو جزئية، لمدة تتجاوز ثلاثة أشهر، يجب على مدير الصندوق إتخاذ كافة الإجراءات المناسبة في مواجهة هذا الشخص، و من بينها إقامة دعوى ضده لغرض الحصول على المبالغ المستحقة عليه"[6]. كما ألزمت الشخص المتخلف من دفع الإشتراكات بإضافة فائدة على كل مبلغ إشتراك متأخر تتكفل جمعية الصندوق بتحديد قيمتها[7]. و في حالة العجز المالي للملزمين بدفع الإشتراكات، فيجوز لمدير الصندوق أن يطلب من هؤلاء تقديم ضمانا ماليا كافيا لتغطية المبالغ المستحقة عليهم[8].

1- FIPOL: rapport annuel de 2001, op-cit., pp. 28-31.

2- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 627-628.

3- أنظر: نص المادة 13/ فقرة 2 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

4- راجع: نص المادة 14/ فقرة 1 من نفس الإتفاقية.

- أنظر أيضا: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 399.

5- أنظر: نص المادة 15 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

- راجع أيضا: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 628.

6- أنظر: نص المادة 13/ فقرة 3 من إتفاقية إنشاء صندوق 1971.

7- راجع: نص المادة 13/ فقرة 1 من نفس الإتفاقية.

8- أنظر: نص المادة 12/ فقرة 5 من نفس الإتفاقية.

- راجع أيضا: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 384-385.

2- الإشتراكات الواجبة الدفع لصندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

لم يبقي بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، شأنه شأن بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، على أنواع الإشتراكات الواجبة الدفع كما رأيناها في ضوء صندوق 1971، حيث صار لزاما بالنسبة للأشخاص المعنيين بالإشتراك في تمويل هذين الصندوقين فقط سداد إشتراكات سنوية دون الإشتراكات الأولية، التي ألغيت للمرة الأولى أثناء تعديل إتفاقية عام 1971 بموجب بروتوكول سنة 1992[1].

لقد ظهرت مؤشرات إلغاء الإشتراكات الأولية فيما تضمنه نص مشروع البروتوكول المقدم إلى اللجنة القانونية أثناء إنعقاد مؤتمر لندن لسنة 1992، و الذي أيده فيما بعد مدير الصندوق الدولي للتعويض بعد أن لاحظ أن هذه الإشتراكات لم تعد ضرورية لتغطية نفقات إنطلاقة الصندوق، و أن الإرتفاع الباهظ لقيمتها كان يمثل مانعًا للتصديق على إتفاقية الصندوق، و أن إلغائها من شأنه حث الدول على التصديق على البروتوكول و بالتالي الإسراع بدخوله حيز التنفيذ[2].

على إثر إلغاء الإشتراكات الأولية تبقى الإشتراكات السنوية هي مصدر التمويل الوحيد للصندوقين، أما فيما يتعلق بالجهاز المكلف بتحديد مقدارها و طريقة حسابه بالإضافة إلى الضمانات اللازمة من أجل تمكين الصندوقين من تحصيل الإشتراكات من الملزمين بدفعها، فقد ظل بدوره كما نصت عليه إتفاقية عام 1971 دون أي تعديل يذكر، باستثناء إضافة بروتوكول سنة 1992 نص جديد يفيد بأنه: **"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"**[3].

يستفاد من ممارسة الصناديق الدولية للتعويض الثلاثة لإختصاصاتها بالنسبة للجانب المتعلق بتحصيل المساهمات، بأنها تتخذ صفة المنظمات عبر وطنية، بحكم تخويل الأحكام الإتفاقية المنظمة 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

1- أنظر: نص المادة 13 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992، و نص المادة 11 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., pp. 30-35.

2- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 390.

3- أنظر كل من: نص المادة 16 من بروتوكول إنشاء صندوق 1992.

FIPOL: rapport annuel de 2010, op-cit., pp. 19-21.

الأعضاء في عمليات تحصيل الإشتراكات يهدف بشكل أساسي إلى تقديم مساعدة لهذه المنظمات الدولية بهدف 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 ضمانا لحسن سيرها[1].

الفرع الثاني

إجراءات إستيفاء التعويضات من الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات

أمام الوضعيات السالفة الذكر التي يمكن أن تقف عائقا أمام حصول المتضررين من تبعات حوادث التلوث البحري على تعويض منصف في إطار تطبيق القواعد الإتفاقية 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 عادل عن الأضرار المترتبة عن النقل البحري الدولي للمحروقات. زيادة عن ذلك فإنه 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 جهة إستدراكية لجبر ما تكبدوه من أضرار[2].

لقد أثبتت التجربة من خلال إشتغال الصناديق الدولية للتعويض أن معظم طلبات التعويض تسوى بطريقة ودية (أولا)، غير أن ذلك لم يمنع بروز بعض الطلبات التي إستدعت إتباع سبيل التسوية القضائية للفصل فيها (ثانيا).

أولا- التسوية الودية لطلبات التعويض:

أما عن كيفية إستيفاء ضحايا التلوث من الصناديق الدولية للتعويض تعويضاتهم بطريقة ودية، فهي الحالة أين تقوم هذه الصناديق بالتعبير صراحة عن قبولها لطلبات التعويض المعروضة أمامها بعد دراسة مدى قابليتها للتعويض، دون أن تدفع بأصحابها إلى إختيار سبيل القضاء للفصل فيها[3]. و عليه في هذه الحالة إما تلعب هذه الصناديق دور تكميلي أو دور البديل عن ملاك السفن المتسببة في التلوث و ضامنيهم[4].

أوردنا سابقا أنه يلعب الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 الدور التكميلي في تعويض المتضررين من التلوث، عندما تتجاوز مبالغ التعويض المترتبة عن الحادث الحدود المالية

1- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 400-401.
2- المرجع ذاته، ص 401.
3- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 63-66.
4- أحمد خالد الناصر، مرجع سابق، ص 87-88.

القصوى لمسؤولية مالك السفينة محدثة التلوث، و التي حددتها المادة 5/ فقرة 1 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، كما يؤدي دور النائب في حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية و دور النائب و المكمل في حالة العجز المادي للمالك و مقدم الضمان. و نفس الوضع ينطبق بالنسبة لحالات تدخل صندوق 1992 لتعويض ضحايا التلوث[1]. كما يتدخل الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 لتعويض الضحايا عندما لا يستوفون تعويضا كاملا عما تكبدوه من أضرار من طرف صندوق 1992[2].

حينما يوجه المتضررين من تبعات التلوث طلباتهم للصناديق الدولية للتعويض، ينبغي أن يشتمل الطلب على مجموعة من البيانات المهمة، و التي قسمها نموذج طلب التعويض الصادر عن إدارة صندوق 1992 في طبعة 2014 إلى ثلاثة أجزاء، حيث يتعلق الجزء الأول بمجموعة من المعلومات تخص الحالة المدنية لطالب التعويض، إذ يشترط النموذج أن يدون فيه الطالب إسمه الكامل، و تاريخ ميلاده، و رقم بطاقته الوطنية، و إسم المؤسسة أو الجمعية أو الشركة أو الإدارة العامة التي ينتمي إليها (حسب الحال)، مع إبراز الطالب هل يمثل المالك الوحيد للمؤسسة أو الممثل الوحيد للإدارة العامة، فضلا عن تدوين عنوانه الشخصي، و رقم الهاتف أو الفاكس أو عنوان البريد الإلكتروني الخاص به أو بالمؤسسة أو بالجمعية أو بالشركة أو بالإدارة العامة المنتمي إليها.

أما الجزء الثاني من النموذج، فيتعلق في شعبته (أ) بمعلومات عن تكاليف عمليات التنظيف و الإجراءات الوقائية المتخذة من طرف طالب التعويض، حيث يتعين أن يبرز فيه هذا الأخير كافة الآلات و المعدات و المواد المستعملة و اليد العاملة المساهمة في عمليات تطهير الشواطئ و المناطق المصابة ببقع المحروقات، إضافة إلى المصاريف المبذولة في سبيل إستخراج المحروقات العالقة في حطام السفينة محدثة التلوث. و أثناء القيام بذلك، يجب على الطالب بالدرجة الأولى إقامة الدليل على توافر علاقة سببية مباشرة بين تسرب المحروقات من السفينة و بين الإجراءات التي إتخذها تصديا للتلوث، عن طريق إرفاق طلبه بملخص مفصل عن وقائع الحادث و ظروفه، و بالوثائق التي تثبت أنه بالفعل تصدى للتلوث مما جعله يتكبد تلك المصاريف. و تخص الشعبة (ب) من هذا الجزء، الأضرار اللاحقة بالممتلكات، فهي تملي على طالب التعويض الأضرار التي تمس الممتلكات و التي لا تطرح مشاكل من حيث قابليتها للتعويض في حالة إثباتها عن طريق الخبير المعين من طرف مؤمن مالك السفينة و صندوق التعويض. و من أمثلة هذه الأضرار نذكر مصاريف تنظيف، تصليح أو إستبدال الممتلكات الملوثة بالمحروقات، كهياكل السفن و قوارب الصيد و منشآت تربية المائيات، كذلك الأضرار اللاحقة بالمنشآت الميناءية و الطرق و المباني المتمركزة على طول الساحل و المزارع المصابة بالتلوث. و يقع على طالب التعويض عن هذه الأضرار عبء

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 61 et s.
2- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 61-62.

إثبات تعرض ملكيته للضرر، بواسطة تقديم صور تثبت ذلك و إرفاقها في الطلب، و كذلك تحديد ثمن شراء الملكية المتضررة أو فاتورة تصليحها. و عن الشعبة (ج) من نفس الجزء، فقد خصصت للخسائر الإقتصادية المتكبدة في ميدان الصيد البحري و تربية المائيات و تحويل السمك، حيث نذكر على سبيل المثال فوات الكسب الذي يتعرض له ملاك قوارب الصيد بسبب عدم تمكنهم من إستعمال أو إستبدال تلك القوارب المتضررة من بقع المحروقات. كذلك الخسائر الإقتصادية الخالصة التي تلحق بالصيادين الذين لم تتأذى قواربهم و معدات الصيد الخاصة بهم مباشرة من جراء حادث التلوث و لكن لا يمكنهم ممارسة نشاطهم بسبب تلوث مياه البحر. و تتعلق الشعبة (د) بالخسائر الإقتصادية اللاحقة بالقطاع السياحي، بمعنى الخسائر التي تمس أصحاب الفنادق و المطاعم السياحية نتيجة هروب السياح من الشواطئ و مرافق الإصطياف بسبب حادث التلوث البحري، كما خصصت الشعبة (هـ) للخسائر الأخرى التي يمكن أن يرفقها طالب التعويض في طلبه. أما الجزء الثالث من نموذج طلب التعويض، فيتمثل في حيز يصرح فيه طالب التعويض بأن الأضرار و الخسائر التي يطالب بالتعويض عنها مطابقة بالفعل مع ما ترتب عن الحادث من أضرار[1].

من الناحية العملية هناك أمثلة بارزة فيما تتعلق بطلبات التعويض التي تم تسويتها بطريقة ودية بين طالبي التعويض و الصناديق الدولية للتعويض[2]، إذ نذكر من بينها ما حدث في قضية ناقلة النفط السويدية « THUNTANK 5 »، التي تعرضت لحادث جنوح على مستوى منطقة « Gävle » بالساحل الشرقي للسويد في 21 ديسمبر 1986، مما أدى إلى تسرب كمية تتراوح بين 150 و 200 طن من حمولة زيت الوقود الثقيل التي تنقلها. و على إثر هذه الواقعة وجهت الحكومة السويدية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 طلب تعويضها عن التكاليف المبذولة في عمليات تطهير المناطق المصابة ببقع المحروقات. و بعد توصل إدارة الصندوق مع الحكومة السويدية إلى أرضية إتفاق حول المبلغ الفعلي الذي صرف في هذه العمليات، قرر المدير تعويضها بالقيمة المالية المقدرة بـ 2.291.257 جنيه إسترليني، حيث تم تسديد هذه الأخيرة بتاريخ 2 نوفمبر 1989[3].

إلى جانب ذلك توصلت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 إلى تسوية ودية مع السلطات الألمانية فيما يتعلق بتعويض المصاريف التي بذلتها هذه الأخيرة في عمليات تطهير آثار بقع المحروقات المتسربة على إثر حادث السفينة البنمية « BRADY MARIA » على مستوى قناة « Kiel » في 3 جانفي 1986[4]. كما لاحظنا في قضية « Erika »، أن مؤسسة بريطانية تعمل في مجال تنظيم الرحلات السياحية، تقدمت بطلب تعويضها عما فاتها من كسب

1- FIPOL de 1992: « Exemple de formulaire de demande d'indemnisation », édition de 2014, pp. 1-44.
2- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 46 et s.
3- FIPOL: rapport annuel de 1989, op-cit., pp. 26-28.
4- FIPOL: rapport annuel de 1987, op-cit., pp. 27-29.

من جراء التبعات الوخيمة للحادث إلى الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، حيث قبلت الإدارة تسوية هذه المطالبة بشكل ودي دون الحاجة إلى سلك سبيل القضاء. و يقتضي التذكير 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، مما جعلها تتكبد خسائر مالية هائلة. و بعد الدراسة المعمقة لطلب التعويض، توصلت إدارة الصندوق إلى نتيجة مفادها أن جميع المعايير التي يشترطها الصندوق للتعويض عن فوات الكسب الناجم عن حوادث التلوث مجتمعة في هذا الطلب، حيث ذكرت أنه بحكم توافر تقارب جغرافي كبير بين حادث السفينة « Erika » مع 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 الإقتصادي يتميز بقيمة تجارية مهمة في إقتصاد تلك المنطقة، ذلك ما يخول لها الحق في التعويض عن الخسائر التي لحقت بها[1].

صحيح أن غالبية طلبات التعويض الموجهة من طرف ضحايا حوادث التلوث للصناديق الدولية للتعويض يتم تسويتها بطريقة ودية، ذلك لما لهذه الأخيرة من مميزات كثيرة مثل تبسيط الإجراءات أمام إدارة الصندوق و سرعة حصول المتضررين على التعويض، غير أنه يمكن أن ترفض إدارة إحدى هذه الصناديق البت في بعض الطلبات بسبب وجود مثلا مشاكل حول مدى قابلية بعض أضرار التلوث للتعويض، حيث أنه في هذه الحالة يبقى القضاء السبيل الوحيد أمام أصحاب تلك الطلبات لسلكه.

ثانيا- التسوية القضائية لطلبات التعويض:

إذا فشلت مساعي التسوية الودية، و لم تتوصل الصناديق الدولية للتعويض و المتضررين من التلوث إلى إيجاد أرضية إتفاق حول قابلية الفصل في طلبات التعويض، فإنه صار لزاما على هؤلاء اللجوء إلى رفع دعوى قضائية من أجل إجبار إحدى هذه الصناديق على دفع تعويض عن أضرار التلوث طبقا لما نصت عليه القواعد الواردة في كل من إتفاقية إنشاء صندوق عام 1971 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها و بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003[2].

في حالة إتباع سبيل التسوية القضائية، تكون الدعاوى القضائية المرفوعة حول أضرار التلوث من إختصاص المحكمة التي يقع في دائرة إختصاصها المقر الرئيسي للصناديق الدولية للتعويض و الكائن في العاصمة الإنجليزية لندن[3]، كما يمكن إقامة الدعوى أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع على إقليمها ضرر التلوث. أما فيما يتعلق بمواعيد رفع الدعوى لغرض

1- FIPOL: rapport annuel de 2000, op-cit., pp. 108-109.
2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.
3- Arnaud MONTAS, op-cit., p. 242.

إستيفاء التعويض من هذه الصناديق، فتسقط بمرور مدة ثلاث سنوات من تاريخ وقوع ضرر التلوث، و في مدة ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر[1].

للإشارة فإنه طبقا للقواعد الإتفاقية المنظمة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، تلتزم الدول المتعاقدة بالإعتراف بهذه الصناديق كأشخاص قانونية باستطاعتها الإضطلاع بالحقوق و الواجبات، كما تعترف بمدير كل صندوق كممثل قانوني لهذا الأخير[2]. 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 المنصوص عليها في القانون الوطني لتلك الدولة، أن يخطر الصندوق بتلك الدعاوى، و بالطريقة التي يصبح فيها الصندوق في وضع حقيقي يمكنه من التدخل فعليا باعتباره طرفا في الإجراءات القانونية. و عليه يجوز للصندوق أن يتدخل في الدعاوى المقامة، كما يجوز إختصامه بداءة في الدعوى[3]. و نتيجة لذلك يتم إلزام الصندوق بالحكم الصادر في دعوى التعويض في حالة إخطاره بالدعوى بالرغم من عدم إتخاذه أية إجراءات تذكر طالما تم إخطاره بها، لكن لا يمكن إلزامه بحكم صادر في دعوى تعويض لم يكن طرفا فيها أصلا[4]. و تأسيسا على هذه الحالة رفض مدير الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، تسديد أي تعويض فيما يتعلق بأضرار التلوث الحاصلة على إثر حادث السفينة البنمية « ROSE GARDEN MARU » في الإمارات العربية المتحدة بتاريخ 26 ديسمبر سنة 1985، لعدم إخطار إدارة الصندوق بالدعوى القضائية تطبيقا لنص المادة 7/ فقرة 6 من إتفاقية إنشاء الصندوق[5].

عندما تعرض دعاوى التعويض عن أضرار التلوث أمام الهيئات القضائية المختصة، فإن هذه الأخيرة هي التي تعود إليها سلطة البت النهائي في مبلغ التعويض الذي تلتزم صناديق التعويض بتسديده لفائدة المتضرر، كما تكون هذه الصناديق ملزمة بالخضوع للأحكام الصادرة عن هذه الهيئات[6]. غير أنه من الملاحظ أن التسوية القضائية لتلك الطلبات يمكن أن يترتب عنها بروز إختلاف في تفسير القانون من دولة إلى أخرى[7]، حيث تتفاوت الإجتهادات

1- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.

2- أنظر في ذلك: نص المادة 2/ فقرة 2 من إتفاقية إنشاء صندوق عام 1971، و نص المادة 2/ فقرة 2 من إتفاقية إنشاء صندوق سنة 1992، و نص المادة 2/ فقرة 2 من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

3- مما يلاحظ في صندوق التعويض الذي تم إحداثه بموجب القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لعام 1990، تشير القاعدة إلى أنه لا يجوز للمتضررين التقدم إلى الصندوق بطلب التعويض إلا بعد توجيه المطالبة إلى الشخص المسئول أو إلى ضامنه. و إذا لم تتم تسوية المطالبات التعويضية 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، أنظر: جلال وفاء محمدين، مرجع سابق، ص 120-122.

4- راجع: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 634 و ما يليها.

5- لمزيد من المعلومات راجع:

FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 71-72.

6- راجع: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 81.

7- أنظر: صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 507.

القضائية الوطنية فيما يخص تقديرها لأضرار التلوث، زيادة على أنه يمكن أن تكون بعض الأضرار قابلة للتعويض في قانون دولة متعاقدة معينة لكن سياسة الصندوق تستبعدها من التغطية التعويضية[1]، الأمر الذي يؤدي في بعض الحالات لعدم التوصل إلى تسوية مرضية بين صناديق التعويض و طالبي التعويض[2].

من هذا المنطلق يرى بعض الفقه أنه حقا يمكن للصناديق الدولية للتعويض أن تحدد معايير معينة تطبق من خلالها القواعد الإتفاقية المتعلقة بإصلاح أضرار التلوث الناتج عن النقل البحري الدولي للمحروقات، غير أن نجاح مسعى هذه المحطة الإستدراكية في تعويض ضحايا حوادث التلوث مرهون بالأساس على قبول طالبي التعويض الخضوع للسياسة التي تسير في ضوئها الصناديق الدولية التعويض، حيث تبين جليا من خلال تجربة إشتغال هذه الأخيرة، أنه كثر عدد طالبي التعويض الذين لا تقنعهم الإقتراحات المقدمة من طرفها، ذلك أن ضحايا التلوث يعقدون 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 إتجاه ترجيح مطالب ضحايا التلوث على القواعد المنتهجة من طرف الصناديق، فإن هناك تخوف كبير من هذه الأخيرة من أن يؤدي تسديدها تعويضات عن جميع طلبات التعويض الموجهة إليها إلى الإخلال بالتوازن المالي لاشتغالها.

علاوة عن ذلك فأثناء الإمعان في هويات طالبي التعويض، يلاحظ أن الدول الأعضاء نفسها توجد في مقدمة قائمة دائني الصناديق الدولية للتعويض، بالنظر إلى التكاليف الباهظة التي بذلتها في عمليات تطهير سواحلها من بقع المحروقات عقب وقوع حوادث التلوث، حيث تتبادر إلى أذهاننا في الواقع 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 دعمها لمواقف المنظمة التي هي طرف فيها أو على الأقل لا تسير في إتجاه يتعارض مع هذه المواقف، فقد بينت التجربة في بعض الأمثلة أن المصلحة الوطنية و حماية المتضررين من التلوث قد تتغلب على دعم إقتراحات الهيئات الدولية[3].

1- Emmanuel FONTAINE, Une fin de partie contestée, op-cit., pp. 78-90.

2- أنظر في ذلك كل من:

FIPOL: rapport annuel de 1993, op-cit., pp. 39-40.

Emilie CARON, L'indemnisation des victimes de mines antipersonnel : le FIPOL, un modèle transposable ?, mémoire de diplôme d'études supérieures (DES), institut universitaire d'études du développement, mars 2003, pp. 51 et s.

3- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 403-404.

في واقع الأمر تعرضت الصناديق الدولية للتعويض لكثير من الإنتقادات الفقهية، أبرزها أنها تعتمد نظام معقد في الإجراءات القانونية الواجب إتباعها لاستيفاء التعويض منها[1]، فضلا عن أن مقدمي طلبات التعويض يشتكون من أنهم ينتظرون مدة زمنية طويلة بين الفترة الممتدة من تاريخ إجراء الخبرة الميدانية على أضرار التلوث اللاحقة بهم و تاريخ قبول هذه الصناديق تعويضهم عن تلك الأضرار، مما يؤثر سلبا على أصحاب المشاريع الصغيرة المتعرضة للتلوث، الذين لا يملكون أموال كافية تسمح لهم باستئناف نشاطهم من جديد، حيث لا يستندون في ذلك إلا على التعويض الذي يأملون الحصول عليه من قبل هذه الصناديق. كما إنتقد الفقه الطريقة الحسابية التي يعتمد عليها الخبراء المعينون من طرف صناديق الفيبول عند تقويمهم لأضرار التلوث الحاصلة، حيث تأكد أن هؤلاء الخبراء لا يتبعون طريقة منهجية واضحة تضمن تعويضا كاملا لضحايا التلوث. زيادة عن ذلك تظهر نقاط القصور التي تشوب هذه الصناديق في أن الحدود القصوى لمبالغ التعويض المقررة في ضوء الأحكام الإتفاقية المنظمة لها، تظل رغم التعديلات المتتالية الطارئة عليها غير كافية للإصلاح الكامل للأضرار الحاصلة على إثر وقوع حوادث تلوث تأخذ شكل الكارثة، حيث جابه الضحايا مثل هذه الوضعية في كارثتي « Amoco Cadiz » و « Erika »[2].

طبقا لعدد من الدراسات الغربية، فإن السبب في عدم كفاية الحدود القصوى للتعويض الذي تؤديه هذه الصناديق للضحايا، يعود بالأساس إلى وجود فراغ قانوني في تحديد الأشخاص الملزمين بإصلاح الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث. فهي تنتقد هذا النظام لكونه يجعل من المجهزين و الشاحنين "أكباش فداء"، في حين تعتبر أن مسؤولية التعويض لا ينبغي أن يتم حصرها فقط في هذه القطاعات، ما دام أن النقل البحري يعد نشاطا تستفيد منه الحكومات و الأفراد العاديين (المستهلكين المباشرين)، و بما أن اللجوء إلى نقل هذه المواد الملوثة بطريق البحر يعد مضرة لابد منها، فإنه حسب هؤلاء يجب على الحكومات و الخواص الآخرين تحمل جزء من أعباء التعويض عن هذه الأضرار. و تشجيعا منهم للزيادة في ضمانات تعويض ضحايا التلوث، فقد إقترح أصحاب هذه الدراسات أن تلعب الدول المالكة لأساطيل تجارية ضخمة و المستوردة أو المستهلكة لكميات كبيرة من طاقة المحروقات،

1- Michel Prieur, op-cit., p. 882.

2- « ***Jean-Baptiste Henry, qui a suivi les quatorze ans de procès Amoco pour le syndicat mixte des communes sinistrées après la catastrophe de l'Amoco Cadiz, estime quant à lui que le système d'indemnisation du FIPOL dans son ensemble est insuffisant, car les Etats et l'industrie pétrolière y sont superprotégés. Le plafond de 1.2 milliard de francs est tout d'abord trop bas : le coût du pompage des épaves de l'Erika est déjà de près de 1 milliard de francs. Ensuite, l'armateur n'est attaquable que si on lui reconnaît une faute intentionnelle, ce qui est presque impossible. L'affréteur (Total Fina), n'est pas attaquable. De ce fait, il devient très difficile de faire un procès : tout passe donc par le FIPOL, où les victimes ne sont pas représentées. Si Total Fina prend des mesures de sauvegarde ou de pompage, celles-ci sont indemnisables par le FIPOL, et viennent en concurrence des demandes d'indemnisation des victimes*** », citer par: Emilie CARON, op-cit., pp. 49-50.

كسلطات عامة، دور مباشر في تحمل جزء من الأعباء المالية للتعويض، و جعلها كمحطة إستدراكية لتصحيح ضعف الآليات القانونية القائمة، لاسيما في حالة وقوع حوادث تلوث كارثية يعجز نظام التعويض القائم عن إصلاح الأضرار المترتبة عنها، سواء باستعمال آلية المسؤولية الفردية للملوث، أو باللجوء إلى الآلية المؤسسية للتحمل الجماعي لأداء التعويضات لفائدة المتضررين[1].

مما يعاب أيضا على هذه الصناديق، أنها لا تأخذ في عين الإعتبار تعويض الأضرار البيئية المحضة التي تصيب العناصر الطبيعية نفسها باعتبار أنه لا يمكن تقييمها من الناحية المادية[2]، في الوقت الذي ينحصر تعويض هذه الأضرار فقط في تكاليف الإجراءات المعقولة التي يتخذها الشخص أو يعتزم إتخاذها لغرض إعادة المنطقة المصابة بالتلوث إلى الحال الذي كانت عليه قبل وقوع الحادث[3]. و لقد أوردنا فيما تقدم من أطوار دراستنا أن مسألة مدى قابلية التعويض عن الأضرار البيئية المحضة في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969 و الإتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، طرحت لأول مرة في قضية ناقلة النفط السوفييتية « ANTONIO GRAMSCI » عام 1979[4]، إذ رفضت إدارة الصندوق طلب التعويض عن هذه الفئة من الأضرار، تأسيسا على أن أحكام هذه الإتفاقيات تنطبق فقط في حالة تكبد الشخص خسائر إقتصادية قابلة للتقدير المادي، مما دفعها في سنة 1980 إلى إصدار توجيهة مدلولها أن **"تقدير التعويض الواجب دفعه بواسطة الصندوق لا ينبغي أن يتم على أساس تحديد مجرد لمقدار الضرر محسوبا طبقا لأساليب نظرية"**. إلى جانب ذلك سلطنا الضوء على أن نفس هذه التوجيهة تمسكت بها إدارة صندوق عام 1971 في قضية ناقلة النفط اليونانية « PATMOS » سنة 1985، حيث رفضت كذلك طلب التعويض الذي تقدمت به الحكومة الإيطالية فيما يخص تعويضها عن الضرر اللاحق بالوسط البحري نتيجة للتلوث الذي تسببت فيه هذه السفينة، بحجة أنها لم توضح بصورة دقيقة نوع تلك الأضرار التي تطالب بتعويضها و لا الطريقة التي إعتمدتها للتوصل إلى المبلغ المطالب بتعويضه[5]. أيضا يحضرنا التذكير في نفس السياق أن ذات الموقف تكرر مع الحكومة الإيطالية بمناسبة حادث السفينة القبرصية « HAVEN »، حيث أنه تقدمت بطلب تعويضها عن الأضرار البيئية الناجمة على

1- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 408-409.
2- راجع في ذلك كل من:

Emmanuel FONTAINE, op-cit., pp. 87-90.
Emilie CARON, op-cit., pp. 51-52.

3- أنظر كل من:
- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 381.

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, Revue d'Economie et Statistique, N°= 357-358, 2002, pp. 173-187.

4- أنظر: ص 40 و ما يليها من هذه المذكرة.

5- FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 63-64.

إثر هذه الواقعة، لكن دون أن توضح بشكل صريح في الطلب نوع الضرر اللاحق بالبيئة الذي تطالب بالتعويض عنه، علاوة عن عدم إفصاحها عن الطريقة المنتهجة في حساب مبلغ التعويض، الأمر الذي أدى بإدارة صندوق عام 1971 إلى رفض الطلب مستندة مرة أخرى على التوجيهة الصادرة سنة 1980 في هذه المسألة، من أن الصندوق يسدد تعويضات فقط في حالة تكبد الشخص خسائر إقتصادية قابلة للتقييم المادي و أن الأضرار التي تصيب العناصر البيئية غير القابلة للتقييم المادي، لا تندرج ضمن نطاق أضرار التلوث المغطاة بالتعويض في ضوء أحكام هذه الإتفاقيات[1].

بالرغم من تعديل هذه الإتفاقيات بمقتضى بروتوكولي لندن لسنة 1992، غير أنه لم تدرج الأضرار البيئة المحضة ضمن الأضرار القابلة للتعويض في إطار تلك المراجعة[2]، حيث أكد مرة أخرى الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 في موجز طلبات التعويض الصادر عن إدارته سنة 2013، بأنه يرفض التعويض عن الطلبات المتعلقة بالأضرار البيئية التي تقدر على أساس تحديد مجرد لقيمة الضرر و طبقا لمناهج نظرية، في حين تقبل فقط طلبات التعويض الخاصة بالخسائر الإقتصادية الناجمة عن عمليات تطهير المناطق المتضررة من بقع المحروقات و إعادة البيئة إلى سابق عهدها قبل إصابتها بالتلوث[3].

في الحقيقة أثار حصر بروتوكولي لندن لسنة 1992 التعويض عن الضرر البيئي في المصاريف التي تنفق من أجل إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل وقوع حادث التلوث حفيظة الفقه المدافع عن البيئة[4]، الذي إعتبر أن في ذلك إجحاف في حق البيئة في أعماق البحار علاوة عن معالجة البروتوكولين فقط الأضرار الظاهرة دون الخفية[5]، حيث أثبتت الدراسات الحديثة أن المحروقات المتسربة إلى المياه العميقة عقب وقوع حوادث التلوث، تضر بشكل جسيم بالكائنات الحية و الحياة البحرية عامة[6].

أكيد أن مهمة معالجة أضرار التلوث على ضفاف السواحل سهلة من معالجتها في المياه العميقة، إلا أن عملية إعادة وضعية المناطق الملوثة إلى سابق عهدها قبل وقوع حادث التلوث أيضا تثير مجموعة من التعقيدات الجمة التي تجعل الحصول على نتائج مرضية عمليا أمر من الصعب إدراكه، بالرغم ما تبذله الدولة الساحلية من إمكانيات كبيرة و مصاريف ضخمة

1- FIPOL: rapport annuel de 1998, op-cit., p. 46.
2- Emilie CORNU THENARD, op-cit., p. 28.
3- FIPOL de 1992: « Manuel des demandes d'indemnisation », op-cit., p. 14.
4- Michel PRIEUR, op-cit., p. 882.
5- لمزيد من المعلومات، راجع كل من:
Michel MARCHAND, Les pollutions marines accidentelles…, op-cit., pp. 77-79.
Gérard BELLAN et Jean-Marie PERES, La pollution des mers, Presses Universitaires de France, Paris, 1974, pp. 46 et s.
ITOPF: « Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement », guide d'informations techniques, N°= 13, 2013, pp. 1-11.
6- أنظر: أنور جمعة علي الطويل، مرجع سابق، ص 20.

لتحقيق هذه الغاية[1]، حيث كلفت عمليات معالجة نفايات المحروقات المتسربة عقب حادث ناقلة النفط « Erika » على السواحل الفرنسية خزينة الدولة أموالا باهظة بالعملة الحالية، لكن رغم ذلك فإن آثار المواد النفطية لازالت عالقة برمال السواحل المتضررة. فقد سجلت جمعية حماية البيئة الحاملة تسمية « Robin des bois » أن الرمال المعالجة فقدت لونها الطبيعي و قد إلتصقت بها روائح النفط و أفقدتها خصائصها الطبيعية[2].

باعتبار أن هذه الطائفة من الأضرار غير مندرجة ضمن نطاق الأضرار القابلة للتعويض في إطار صناديق الدولية للتعويض، و تجنبا لوقوعها، فقد ذهب الفقه الحديث للدعوة إلى الإعمال الفعلي و الصارم لمبدأ الحيطة عن وقوع الأضرار البيئية[3]، حيث أنه طبقا للمفهوم الموسع لهذا المبدأ، يلقى على عاتق الأفراد و الدول ضرورة الإلتزام بانتهاج منهجا تتخذ فيه الإجراءات و التدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية. فحماية البيئة البحرية إعمالا لمبدأ التنمية المستدامة يقتضي على المستغل لأي نشاط من شأنه أن يضر بالبيئة البحرية إتخاذ جميع التدابير و الإجراءات الضرورية لمنع وقوع ليس فقط الأضرار البيئة التي تؤكد المعرفة العلمية وقوعها بسبب إقامة النشاط الملوث، و إنما أيضا الأضرار البيئية التي يثور حول وقوعها شك دون أن يتوافر هناك دليل علمي يقيني يؤكد ذلك. و يقتضي أيضا إعمال مبدأ الحيطة على كل صاحب نشاط ملوث وضع تدابير للأمان في الإنتفاع بنشاطه لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة البحرية، و إثبات صاحب النشاط بأنه لن يسبب أية أضرار بفعل نشاطه من خلال اللجوء إلى أفضل الوسائل التكنولوجية الحديثة[4].

صحيح أنها تعرضت لعدد من الإنتقادات على أوجه القصور التي تشوبها، لكنه بالمقابل لا يمكن الإنكار أن الصناديق الدولية للتعويض، تمثل بالفعل محطة إستدراكية متاحة أمام المتضررين من التلوث البحري بالمحروقات من أجل الحصول على تعويض عادل يكفل لهم علاج الأضرار اللاحقة بهم، زيادة على أن هذه الآلية تشكل بالفعل نموذجا ناجحا للتعاون في إطار مؤسسي بين القانون الدولي و القانون الوطني. كما نستنتج من خلال دراستنا لعمل هذه الصناديق، أن التطور الهائل الذي عرفه القانون الدولي لحماية البيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها، قد ساهم في إغناء نظرية المنظمات الدولية التي جعلت من هذه الصناديق هيئات دولية تقدم خدمات في علاقة مباشرة مع الخواص، الأمر الذي يؤدي إلى إعتبار هذه الفئة من الهيئات تندرج ضمن المرافق العمومية الدولية، مهامها إدارة المصالح المشتركة للدول إضافة إلى القيام بتقديم خدمات عمومية[5].

1- Emilie CARON, op-cit., pp. 51-52.

2- أنظر: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 239.

3- أنظر كل من:

Emilie CARON, op-cit., p. 52.

Diego NUNEZ, op-cit., pp. 99-100.

4- راجع: جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 266-267.

5- أنظر: محمد البزاز، مرجع سابق، ص 407.

لقد أشاد بعض الفقهاء بعمل هذه الصناديق، معتبرين أنه في غياب مثل هذا النظام يكفل التعويض، فإن الجميع سوف يعاني من التبعات الخطيرة للمد الأسود للمحروقات، ذلك لأنه في هذه الحالة تظل إمكانية حصول الضحية على تعويض مناسب لعلاج ما تكبده من أضرار في إطار تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها أمر مشكوك فيه، فضلا على أن ذلك يؤثر سلبا من جهة على مجهز السفينة الذي لا يجد جهة تساعده في تحمل كافة ما ينجم عن حوادث التلوث من تبعات جسيمة قد تثقل كاهله، و من جهة أخرى على الصناعة النفطية التي تتشوه صورتها في نظر الرأي العام. زيادة عن ذلك يترجم نظام الصناديق الدولية للتعويض مسألة ذات أهمية بالغة تتمثل في تحمل ما ينجم عن حوادث التلوث من تبعات خطيرة ليس فقط من طرف الملوث المباشر المتمثل في صناعة النقل البحري للمحروقات، بل يشرك في تنفيذ هذه المهمة جهة أخرى ينبعث منها التلوث بشكل غير مباشر و هي الصناعة النفطية، الأمر الذي يدل على أن مبدأ "الملوث يدفع" قد تحقق إحترامه في هذه الحالة. أما فيما يخص تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة، فالغاية منه تعيين مسئول مباشر عن أضرار التلوث من أجل أن يتخذ كافة الإحتياطات الضرورية و يوفر الضمانات اللازمة لتغطية مسؤوليته في حالة وقوع تلك الأضرار[1].

بالفعل فإن المتأمل في نظام عمل هذه الصناديق، و خاصة فيما يتعلق بمصدر تحصيل الإشتراكات، يجد أن فيه تجسيد لمفهوم مبدأ "الملوث يدفع" في الواقع العملي، بحكم أنها 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[2]. و لقد روعي في هذه الفكرة أن واجب كفالة تعويض عادل للمتضررين من الآثار الكارثية لحوادث التلوث البحري بالمحروقات، يستلزم إشراك الصناعة النفطية لتحقيق هذه الغاية[3]، خاصة أن الملاحة البحرية تتولاها شركات عالمية منها شركات بترول ذات ميزانيات كبيرة و نفوذ يفوق في بعض الأحيان سلطة الحكومات، كما أن هذه الشركات أقدر على أن تمول البحوث اللازمة لتطوير الصناعة الملاحية و جعلها أكثر أمنا و سلامة، فضلا عن قدرتها على تحمل المبالغ الضخمة للتعويضات المستحقة على إثر وقوع هذه الحوادث[4].

مما لا شك فيه أن مبدأ "الملوث يدفع" يعد مبدأ هام يساهم في إرساء القواعد الجديدة للمسؤولية المدنية الحديثة، كونه مبدأ يتجاوز القواعد التقليدية للمسؤولية التي تقوم على أساس الخطأ في تحديد المسئول، حيث يطبق بصورة آلية حتى في غياب الخطأ، باعتباره مفهوما

1- راجع كل من:

Emilie CARON, op-cit., p. 52.

Maryse GRANDBOIS, La protection et la gestion des zones côtières, Revue Québécoise de Droit International, N°= 11.1, 1998, pp. 181 et s.

2- أنظر: محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 359.

3- Martine REMOND-GOUILLOUD, op-cit., pp. 268-269.

4- أنظر: سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 181.

إقتصاديا. فضلا عن ذلك لا يبحث مبدأ "الملوث يدفع" في تطبيقه على المسئول المباشر على التلوث أو العوامل المتداخلة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث، لأنه يضع أعباء مالية بطريقة موضوعية و ليست شخصية على مجموع النشاطات التي من المحتمل أن تؤثر سلبا على البيئة البحرية و تحدث تلوث بها[1].

نشير في الأخير إلى أنه كما خول للمتضررين من التلوث الحق في متابعة الصناديق الدولية للتعويض قضائيا للحصول على التعويض، فإنه يمكن أيضا لهذه الصناديق أن تقاضي جهات أخرى في حالة تسديدها تعويضات للمتضررين ثم أثبتت أن السبب في وقوع حادث التلوث راجع إلى خطأ أو إهمال صادر من تلك الجهات[2]، حيث ظهر ذلك جليا في مجريات قضية « TANIO »، عندما أقدمت إدارة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 إضافة إلى الحكومة الفرنسية، على رفع دعوى قضائية أمام محكمة « Brest » ضد كل من مالك هذه 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 للمستأجر الأول للسفينة و الشركة التي أعادت إستئجارها[3]. إلى جانب ذلك لاحظنا قيام الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 في قضية « Erika »، برفع دعاوى قضائية من أجل إستعادة المبالغ المالية التي دفعها للضحايا، ضد مجموعة من الأطراف التي

1- أنظر كل من:
- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، مرجع سابق، ص 274.
Diego NUNEZ, op-cit., p. 101.

2- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 320.

3- « ***Les motifs sur lesquels se fondaient les actions intentées par le FIPOL et le Gouvernement français contre les différents défendeurs peuvent être brièvement résumés comme suit :***
***Le propriétaire au nom duquel le TANIO était immatriculé n'avait pas veillé à ce que ce navire soit en bon état de navigabilité. En n'instituant pas de mécanismes appropriés pour contrôler la qualité des vastes réparations effectuées au chantier naval, le propriétaire avait commis une faute personnelle et n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le chantier naval n'avait pas effectué correctement les réparations du TANIO. La société responsable de la gestion technique du TANIO n'avait pas exercé la diligence voulue dans la surveillance des travaux de réparation au chantier naval et dans le contrôle de leurs résultats. L'affréteur n'avait pas surveillé correctement l'exécution des réparations. En outre, il était tenu de veiller à ce que le navire soit en état de navigabilité. La société de classification n'avait pas rempli l'obligation qui lui incombait de vérifier correctement la qualité des réparations effectuées au chantier naval. Le sous-affréteur, qui était responsable de l'exploitation du TANIO, était tenu de veiller à ce que l'équipage soit compétent et ait reçu la formation voulue. Il n'avait pas donné au capitaine du TANIO des instructions appropriées concernant la répartition de la cargaison. Une action en justice avait été intentée contre le United Kingdom Club en sa qualité d'assureur de l'affréteur et du sous-affréteur* », FIPOL: rapport annuel de 1988, op-cit., pp. 28-29.

يعتقد أن الإهمال الصادر عنها كان السبب في وقوع هذه الكارثة، حيث تمثلت هذه 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 تعرضها للحادث (Total Transport Corporation)؛
- شركة تصنيف السفينة (Registro Italiano Navale Spa)[1].

1- FIPOL: rapport annuel de 2008, op-cit., pp. 81-82.

خاتمة:

إزاء النتائج المدمرة المترتبة عن حادث ناقلة النفط الليبيرية « ***Torrey Canyon*** » في 18 مارس عام 1967، تدخل المشرع الدولي بسرعة من أجل وضع قواعد بشأن الإصلاح المادي و القانوني للأضرار المتكبدة من طرف ضحايا هذه الظاهرة، عن طريق إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969. هذه الأخيرة كرست قاعدة بمقتضاها ألقت بعبء المسؤولية الناشئة عن أضرار التلوث على عاتق الملوث المباشر، و هي مسؤولية موضوعية (بدون خطأ) يتحمل تبعاتها من يكون مالكا للسفينة الناقلة للمحروقات وقت وقوع حادث التلوث، في إطار قواعد المسؤولية المدنية المتعارف عليها في الأنظمة القانونية الوطنية، مما يدل على أنه تم تفضيل خوصصة المسؤولية الدولية و معالجة مشكلة تعويض ضحايا حوادث التلوث على مستوى القوانين الخاصة للدول، لغاية إتاحة الفرصة أمامهم لإقامة علاقة مباشرة مع الملوث البحري.

عندما تيقن المشرع الدولي بأن الحماية المتولدة عن إتفاقية المسؤولية المدنية لا تكفل حصول ضحايا التلوث على تعويض كاف يسمح لهم بعلاج معظم ما ينجم عن حوادث التلوث من الأضرار، تم إبرام صك دولي مكمل لهذه الإتفاقية، نقصد بذلك الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، التي رسمت من جهة مساهمة الصناعة النفطية في إصلاح أضرار التلوث، و من جهة أخرى جاءت لإحداث منظمة دولية تعتبر بمثابة محطة إضافية متاحة أمام الضحايا للحصول على تعويض منصف عما أصابهم من أضرار، زيادة عن مساعدة مالك السفينة المسئول عن التلوث بتحمل جزء من العبء المالي الملقى على عاتقه عقب ثبوت مسؤوليته طبقا لاتفاقية عام 1969.

ظلت مسألة المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لمدة زمنية معتبرة خاضعة للإتفاقيتين المذكورتين، غير أن حوادث التلوث التي وقعت خلال تلك المدة كشفت جليا عن أوجه القصور و نقاط الفراغ التي تشوب أحكامهما، خاصة فيما يتعلق بالحدود المالية القصوى للتعويض التي برز ضعفها في تغطية الخسائر الباهظة المترتبة على إثر وقوع حوادث تأخذ شكل الكارثة مثل حادث « ***Amoco Cadiz*** »، مما فرض ضرورة خضوعهما للمراجعة.

بتاريخ 26 ماي سنة 1984، تم إبرام بروتوكولين الغاية منهما تعديل إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، إلا أن الشروط المعقدة التي كان يتطلبها دخول البروتوكولين حيز التنفيذ حالت دون نفاذهما على المستوى الدولي، مما دفع بالمشرع الدولي إلى التنازل على بعض من تلك الشروط و دعوة الدول إلى عقد مؤتمر في العاصمة الإنجليزية لندن في 27 نوفمبر سنة 1992، الذي أسفر عن إبرام بروتوكولين جديدين وسعا من نطاق تطبيق الإتفاقيتين المذكورتين و تكفلا بمعالجة الكثير من

الفراغات التي كانت تشوب أحكامهما، حيث نذكر على سبيل المثال الزيادة في الحدود المالية القصوى لتعويض ضحايا التلوث مع توسع البروتوكولين في نطاق السفن الخاضعة لتطبيق قواعدهما، علاوة عن تمديد النطاق الجغرافي لسريانهما ليشمل إقليم الدولة المتعاقدة بما في ذلك بحرها الإقليمي و المنطقة الإقتصادية الخالصة.

بالنظر للتقدم الملموس الذي أحرزه النظام الدولي المتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات عقب هذا التعديل، سارعت معظم دول العالم إلى الإنسحاب من الإتفاقيتين الأصليتين و التصديق على بروتوكولي سنة 1992، سعيا منها وراء ضمان حماية تعويضية أكبر من تلك المكرسة سابقا، حيث صار يطلق على البروتوكولين إسم الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992، و الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992. هذه الأخيرة خضعت بدورها للتعديل بموجب بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 2003. و نتيجة لذلك أصبح هناك نظامين على المستوى الدولي تخضع لهما مسألة المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات: النظام القديم الذي تجسده إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971، و النظام الجديد الذي تترجمه إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992 و إتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، إضافة إلى بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.

حقيقة من يلقي نظرة عامة سواء على النظام القديم أو النظام الجديد المتعلق بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، يلاحظ أنه من جانب تمسك المشرع الدولي ببعض المبادئ المعروفة في القواعد العامة للمسؤولية المدنية و بعض المبادئ التقليدية الراسخة في القانون البحري، و من جانب آخر إستبعد بعضا من تلك المبادئ و كرس قواعد جديدة تصب أساسا في تحقيق مصلحة ضحايا التلوث. و لعل من بين أبرز المبادئ التقليدية المتمسك بها نذكر مبدأ الإعفاء القانوني من المسؤولية و مبدأ تحديد المسؤولية، أضف إلى ذلك مبدأ التأمين على المسؤولية. أما عن القواعد المبتكرة فنجد بشكل رئيسي مبدأ المسؤولية الموضوعية القائمة على أساس الضرر و تحمل تبعات النشاط الملوث، فضلا عن القواعد التي تسعى إلى تجسيد مساهمة جهات أخرى في إصلاح أضرار التلوث لا يمكن إثارة مسؤوليتها في ضوء القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية، حيث نقصد بذلك الشركات النفطية التي تساهم بشكل فعال في تعويض المتضررين باعتبارها مصدر تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.

بالرغم من السعي الدائم لهذه الإتفاقيات على مدى عدة سنوات وراء كفالة تعويض عادل لفائدة المتضررين من تبعات حوادث التلوث و بناء إطار قانوني دولي موحد يحكم المسؤولية المدنية في هذا المجال، إلا أن الثغرات و أوجه القصور التي شابت بعض قواعدها رغم

التعديلات المتتالية الطارئة عليها، جعلتها لا ترقى إلى حجم طموحات ضحايا التلوث الذين يعقدون آمالا كبيرة في الحصول على تعويضات كاملة و عن كافة الأضرار اللاحقة بهم من جراء وقوع هذه الكوارث. فعلى سبيل المثال تحديدها سقفا غير كافي لمبالغ التعويض من شأنه أن يؤثر سلبا على نوعية العلاج القانوني الذي يتلقاه ضحايا التلوث، فضلا على أن تعويضها فقط عن تكاليف الإجراءات المعقولة التي يتخذها الشخص أو يسعى إلى إتخاذها من أجل إعادة الوضع إلى ما كان عليه قبل وقوع حادث التلوث و إستبعادها تماما للأضرار البيئية المحضة التي تصيب العناصر الطبيعية نفسها، يؤدي أولا إلى الإخلال بمبادئ العدالة و الإنصاف التي تستوجب التعويض عن جميع الأضرار اللاحقة بالإنسان بما في ذلك الأضرار التي لا تصيبه مباشرة في جسمه أو في ماله بل تصيب الوسط الطبيعي الذي يعيش فيه و تتسبب في تدهور محيطه الإيكولوجي. ثانيا يؤدي إلى تجاهل و عدم الخضوع للأحكام و القرارات القضائية الصادرة عن الجهات القضائية للدول المتعاقدة و التي تعترف للمتضررين بأحقية التعويض عن مثل هذه الأضرار.

زيادة عن ذلك يظهر لنا أن تركيز هذه القواعد الإتفاقية 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 إلى تضييق الخناق أمام الضحايا في إيجاد ضمانات أخرى يستوفون منها تعويضاتهم و تحقق لهم أكبر قدر من الحماية، حيث أنه كان من الأجدر على المشرع الدولي عدم حصر المسؤولية فقط في المالك و تمديدها إلى غير المالك مثل المستأجر أيا كان عقد الإيجار المبرم و مجهز السفينة غير المالك، و غيرهم من المتدخلين في هذه الصناعة. لذلك يفضل معظم المتضررين من التلوث سلك نهج القضاء الجزائي في إطار القوانين الوطنية لمسائلة أشخاص أخرى من غير الممكن متابعتها قضائيا في ظل أحكام إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 و بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، و إثارة مسؤولية جهات لم يرد ذكرها في هذه الإتفاقيات مثل الشركات النفطية و شركات تصنيف السفن، شريطة إثبات المدعي أن أضرار التلوث ترتبت نتيجة خطأ عمدي أو إهمال صادر من جانب هؤلاء الأشخاص أو تلك الجهات، حيث ظهر ذلك في قضايا تلوث عديدة أبرزها قضية « ***Erika*** ».

من هذه الإعتبارات نرى أنه تحتاج هذه القواعد لمزيد من التطوير بالتوسيع أكثر في نطاق تطبيقها من جميع النواحي مع إضفاء نوع من التشديد عند إعمالها تحقيقا للحماية الكافية للبيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها. لذلك نتساءل كيف ظل المشرع الدولي متمسكا بهذه القواعد في حين يمكن له سن أحكاما أخرى أكثر فعالية و صرامة إتجاه المسئولين عن أضرار التلوث، حيث كان عليه الإقتداء عند إبرامه بروتوكولي سنة 1992 بما أحدثه المشرع الأمريكي قبل سنتين فقط من ذلك التاريخ من ثورة كبيرة في ميدان المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات بمناسبة سنه لقانون "OPA" لسنة 1990.

يضم القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 ترسانة من القواعد القانونية تحمل في طياتها أحكاما صارمة كشفت بصورة جلية أن الإتفاقيات الدولية المطبقة حاليا يلازمها النقص و الفراغ، حيث كرس نظرية المسؤولية الموضوعية المركزة ليس فقط على عاتق مالك السفينة بل منبسطة إلى كل من مجهز السفينة و مستغلها و كل شخص له دخل في وقوع التلوث، مما يؤدي إلى توسيع مجال التعويض لفائدة الضحايا للحصول على أكبر قدر ممكن من الإصلاح القانوني عما لحق بهم من أضرار. زيادة عن ذلك فإن الحدود المالية القصوى للتعويض المعتمدة من طرف قانون "OPA" نجدها تتجاوز بشكل شاسع تلك المقررة طبقا للإتفاقيات الدولية الراهنة، إذ وضع في هذا الأساس مستويين للتعويض: يتمثل المستوى الأول في التعويض الذي يلتزم بتأديته الشخص المسئول عن التلوث مقدر على سبيل المثال بالنسبة للسفن التي لا تزيد حمولتها الصافية عن 3000 طن بـ 1200 دولار أمريكي مقابل كل طن من المحروقات المتسربة إلى مياه البحر (هذه القيمة يمكن أن ترتفع في حالة ثبوت مخالفة الشخص المسئول عن التلوث لإحدى القواعد الفدرالية المتعلقة بحماية البيئة). أما المستوى الثاني فيكمن فيما يسمى بصندوق التعويض عن المسؤولية الذي يتدخل أساسا عندما لا تثور المسؤولية عن أضرار التلوث طبقا لقانون "OPA" أو في حالة عدم كفاية المبالغ المسددة من طرف الشخص المسئول لتغطية جميع طلبات التعويض الناشئة عن الحادث. و يمول الصندوق بواسطة الضرائب المفروضة على أصحاب شحنات المحروقات المنقولة من أو إلى الولايات المتحدة الأمريكية، إضافة إلى المبالغ المتأتية من الجزاءات المالية الملقاة على المسئولين طبقا للقانون. و يقدم الصندوق تعويضات يتجاوز مقدارها 2,5 مليار دولار أمريكي.

لضمان حصول ضحايا التلوث على مبلغ التعويض، يشترط القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990 على كافة السفن التي تتجاوز حمولتها الصافية 300 طن، الإحتفاظ على متنها بشهادة تأمين المسؤولية و إلا سوف يتم منعها من دخول جميع الموانئ التابعة للولايات المتحدة الأمريكية، علاوة عن نص هذا القانون على مجموعة من العقوبات الجزائية يعاقب عليها بالغرامة و السجن سواء المالك أو المستأجر المستغل الذي يخفي حقيقة تسرب المحروقات من السفينة.

مما يحمد أيضا على قانون "OPA" أنه توسع في نطاق الأضرار القابلة للتعويض، حيث إعترف للضحايا بمنحهم تعويضات عن تكاليف تطهير المناطق المتضررة من المد الأسود للمحروقات و مقابل الإجراءات الوقائية المتخذة أثناء وجود فقط تهديد بوقوع التلوث، كما يعوض عن فوات الكسب و الخسائر الإقتصادية الخالصة الناجمة عن حوادث التلوث دون أن يستوجب توافر علاقة مادية مباشرة بين هذه الأضرار و ملكية الشخص المتضرر، فضلا عن تعويضه عن الأضرار البيئية المحضة اللاحقة بالعناصر الطبيعية ذاتها، إذ خصص صندوق التعويض عن المسؤولية المستحدث بموجب هذا القانون مبلغا قدره 500 مليون دولار أمريكي تصرف لعلاج هذه الفئة من الأضرار.

لما كانت مسألة الوقاية من وقوع حوادث التلوث هي الأولى بالعناية قبل التكلم عن الجانب الإصلاحي و العلاجي لما يترتب عن هذه الكوارث من أضرار، فإن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لعام 1990 أورد نصا صريحا بمقتضاه إشترط على كل السفن الناقلة للمحروقات المترددة على المياه الأمريكية، أن تتوافر عند حلول سنة 2015 على هيكل مزدوج مع السحب التدريجي للسفن ذات الهيكل العادي. إلى جانب ذلك يفرض هذا القانون على عاتق كل مجهز سفينة واجب التكوين الممتاز للطاقم لمجابهة كافة الحالات الطارئة التي يمكن أن تواجهها السفينة أثناء الرحلة البحرية.

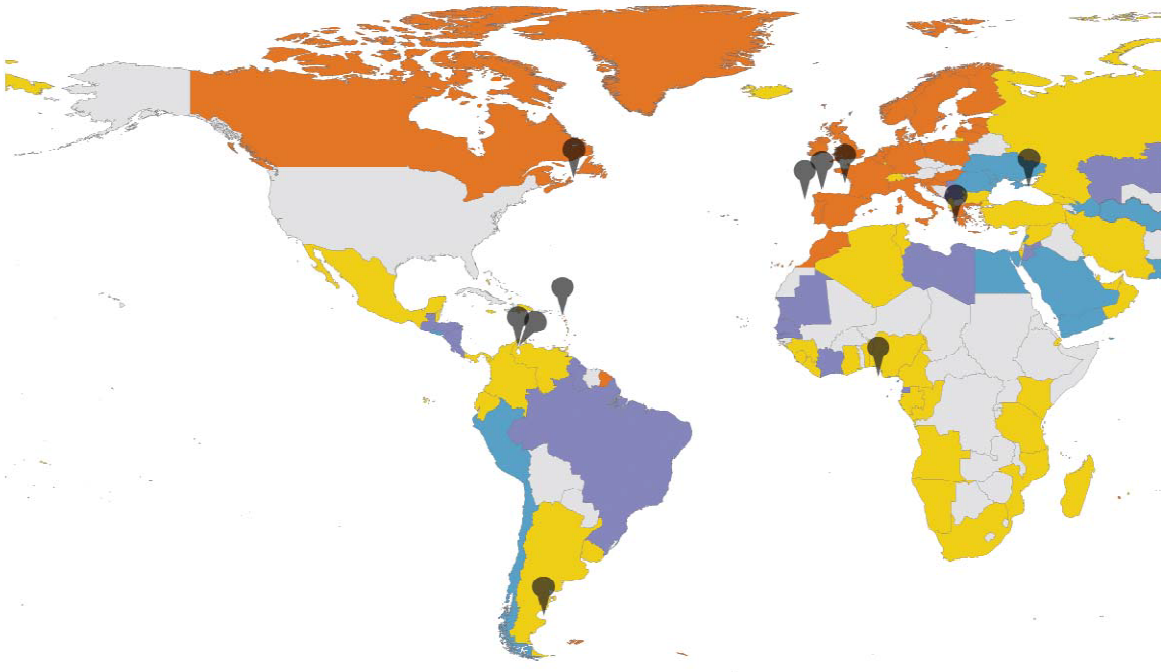
نشير في الأخير إلى أنه منذ سن هذا التشريع و دخوله حيز التنفيذ، و على مدى عقدين من الزمن من تطبيق أحكامه، قدرت الإحصائيات أن كمية المحروقات المتسربة على مستوى مياه الولايات المتحدة الأمريكية تقلصت بنسبة هائلة بلغت 95%.

« تم بحمد الله تعالى و عونه »

ملاحق

الملحق رقم (1):

بطاقة توضيحية للتقسيم الجغرافي بالنسبة للدول الأعضاء في الإتفاقيات الدولية المنظمة لموضوع المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات إلى غاية شهر أكتوبر سنة 2013[1].



الدول الأطراف في الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992.

الدول الأطراف في بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 2003.

الدول الأطراف في الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992.

الدول الأطراف في الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969.

1- FIPOL: « Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2013 ».

الملحق رقم (2):

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (1)

Les Etats parties à la présente Convention,

CONSCIENTS des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

CONVAINCUS de 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 de navires,

DESIREUX d'adopter des règles et des procédures uniformes sur le plan international pour définir les questions de responsabilité et garantir en de telles occasions une réparation équitable,

SONT CONVENUS des dispositions suivantes:

Article I

Au sens de la présente Convention:

1. "Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

2. "Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques.

3. "Propriétaire" signifie la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété. Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie.

4. "Etat d'immatriculation du navire" signifie, à l'égard des navires immatriculés, l'Etat dans lequel le navire a été immatriculé, et à l'égard des navires non immatriculés l'Etat dont le navire bat pavillon.

1- Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- Source : www.omi.org/Conventions

5. "Hydrocarbures" signifie tous hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.

6. "Dommage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

7. "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

8. "Evénement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution.

9. "Organisation" signifie l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article II

La présente Convention s'applique exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

Article III

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement, ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier fait, est responsable de tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage par pollution

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou

c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

3. Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers.

Article IV

Lorsque des fuites ou des rejets se sont produits sur plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article III, solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

Article V

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement de 2 000 francs par tonneau de jauge du navire. Toutefois ce montant total ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs[1].

2. Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article.

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX. Ce fonds peut être constitué soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire ou de toute autre garantie acceptable admise par la législation de l'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises.

5. Si, avant la distribution du fonds, le propriétaire, son préposé ou son mandataire, ou toute personne qui lui fournit l'assurance ou autre garantie financière a, à la suite de l'événement, versé une indemnité pour dommage par pollution, cette personne est subrogée, à concurrence du montant qu'elle a payé, aux droits que la personne indemnisée aurait eus aux termes de la présente Convention.

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 du présent article peut être exercé par une personne autre que celles qui y sont mentionnées en ce qui concerne toute somme qu'elle aurait versée pour réparer le dommage par pollution, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

7. Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'Etat où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

1- Modifié par le Protocole de 1976 : les chiffres de 2 000 francs et de 210 millions de francs ont été remplacés par 133 DTS et 14 millions de DTS, respectivement.

8. Pour autant qu'elles soient raisonnables, les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire aux fins d'éviter ou de réduire une pollution lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

9. Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin[1]. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

10. Aux fins du présent article, on entend par jauge du navire la jauge nette, augmentée du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils moteurs, a été déduit de la jauge brute pour déterminer la jauge nette. Lorsqu'il s'agit d'un navire qui ne peut être jaugé conformément aux règles usuelles de jaugeage, la jauge est réputée égale à 40 pour cent du poids, exprimé en tonnes de 2 240 livres, des hydrocarbures que le navire peut transporter.

11. L'assureur ou toute autre personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au présent article aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par le propriétaire. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute personnelle du propriétaire mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du propriétaire du navire.

Article VI

1. Lorsque, après l'événement, le propriétaire a constitué un fonds en application de l'article V et est en droit de limiter sa responsabilité,

a) aucun droit à indemnisation pour dommages par pollution résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du propriétaire,

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération du navire ou autre bien appartenant au propriétaire, saisi à la suite d'une demande en réparations pour les dommages par pollution causés par le même événement, et agit de même à l'égard de toute caution ou autre garantie déposée en vue d'éviter une telle saisie.

2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé pour couvrir sa demande.

Article VII

1. Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

1- Modifié par le Protocole de 1976 : le "franc" a été remplacé en tant qu'unité de compte par le Droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré pour chaque navire. Il est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation qui doit s'assurer que le navire satisfait aux dispositions du paragraphe 1 du présent article. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

a) nom du navire et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire;

c) type de garantie;

d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne accordant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite;

e) la période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.

3. Le certificat est établi dans la langue ou les langues officielles de l'Etat qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès du service qui tient le registre d'immatriculation du navire.

5. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions du présent article si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat en application du paragraphe 2 du présent article, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité citée au paragraphe 4 du présent article, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat valable n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux dispositions du présent article.

6. L'Etat d'immatriculation détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

7. Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes. Un Etat contractant peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou garant porté sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, qu'il y ait eu ou non faute personnelle du propriétaire, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir

des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mail il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 du présent article n'est disponible que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Un Etat contractant n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à commercer si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en application du paragraphe 2 ou 12 du présent article.

11. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque Etat contractant veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 du présent article couvre tout navire, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans ses ports ou qui les quitte ou qui arrive dans des installations terminales situées au large des côtes dans sa mer territoriale ou qui les quitte, s'il transporte effectivement plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

12. Si un navire qui est la propriété de l'Etat n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne s'appliquent pas à ce navire. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'Etat d'immatriculation attestant que le navire est la propriété de cet Etat et que sa responsabilité est couverte dans le cadre des limites prévues à l'article V, paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2 du présent article.

Article VIII

Les droits à indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans, à compter de la date où s'est produit l'événement ayant occasionné le dommage. Lorsque cet événement s'est produit en plusieurs étapes, le délai de six ans court à dater de la première de ces étapes.

Article IX

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ces territoires y compris la mer territoriale, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation que devant les tribunaux de ce ou de ces Etats contractants. Avis doit être donné au défendeur, dans un délai raisonnable, de l'introduction de telles demandes.

2. Chaque Etat contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître de telles actions en réparation.

3. Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article X

1. Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'Etat d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement;

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe premier du présent article est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Article XI

1. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux navires de guerre et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, à l'époque considérée, à un service non commercial d'Etat.

2. En ce qui concerne les navires appartenant à un Etat contractant et utilisés à des fins commerciales, chaque Etat est passible de poursuites devant les juridictions visées à l'article IX et renonce à toutes les défenses dont il pourrait se prévaloir en sa qualité d'Etat souverain.

Article XII

La présente Convention l'emporte sur les conventions internationales qui, à la date à laquelle elle est ouverte à la signature, sont en vigueur ou ouvertes à la signature, à la ratification ou à l'adhésion, mais seulement dans la mesure où ces conventions seraient en conflit avec elle; toutefois, la présente disposition n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

Article XIII

1. La présente Convention reste ouverte à la signature jusqu'au 31 décembre 1970 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque de ses institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la présente Convention par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation;

b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

Article XIV

1. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention en vigueur à l'égard de tous les Etats contractants à la Convention ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdits Etats contractants, est réputé s'appliquer à la Convention modifiée par l'amendement.

Article XV

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats, dont cinq représentant des Etats ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, acceptation ou approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la Convention ou y adhèrent ultérieurement, elle entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

Article XVI

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats contractants après qu'elle est entrée en vigueur à son égard.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Article XVII

1. L'Organisation des Nations Unies, lorsqu'elle assume la responsabilité de l'administration d'un territoire, ou tout Etat contractant chargé d'assurer les relations internationales d'un territoire, consulte dès que possible les autorités compétentes de ce territoire ou prend toute autre mesure appropriée, pour lui étendre l'application de la présente Convention et, à tout moment, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, faire connaître qu'une telle extension a eu lieu.

2. L'application de la présente Convention est étendue au territoire désigné dans la notification à partir de la date de réception de celle-ci ou telle autre date qui serait indiquée.

3. L'Organisation des Nations Unies, ou tout Etat contractant ayant fait une déclaration en vertu du premier paragraphe du présent article peut à tout moment après la date à laquelle l'application de la Convention a été ainsi étendue à un territoire faire connaître, par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation, que la présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification.

4. La présente Convention cesse de s'appliquer au territoire désigné dans la notification un an après la date de sa réception par le Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute autre période plus longue spécifiée dans la notification.

Article XVIII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

Article XIX

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de tout dépôt d'instrument dénonçant la présente Convention et de la date à laquelle ce dépôt est intervenu;

iii) de l'extension à tout territoire de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article XVII et de la cessation de toute extension susdite en vertu du paragraphe 4 du même article, en indiquant dans chaque cas la date à laquelle l'extension de la présente Convention a pris ou prendra fin;

b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

Article XX

Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte au Secrétariat des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article XXI

La présente Convention est établie en un seul exemplaire en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole qui sont déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

***EN FOI DE QUOI** les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements, ont signé la présente Convention.*

***FAIT** à Bruxelles, le vingt-neuf novembre 1969.*

Annexe

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIERE RELATIVE A LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Etabli conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969.

Non du navire	*Lettres ou numéro distinctifs*	*Port d'immatriculation*	*Non et adresse du propriétaire*

Le soussigné certifie que le navire susmentionné et couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie……

Durée de la garantie……..……...

Non et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et (ou) de la personne (ou des personnes) ayant apporté une garantie financière :

Non…….....

Adresse…….....

Le présent certificat et valable jusqu'au……..……

Délivré ou visé par le gouvernement de……...……

(Nom complet de l'Etat).

Fait à…… le……...……..

(Lieu) ***(Date)***

……..

(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives:

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

الملحق رقم (3):

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات صادرة طبقا للمادة السابعة من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992[1].

إسم السفينة	الرقم المميز أو الحروف المميزة	ميناء التسجيل	إسم و عنوان المالك

نشهد بأن هناك وثيقة تأمين أو ضمان مالي آخر ساري المفعول للسفينة الوارد إسمها أعلاه بما يستوفي شروط المادة السابعة من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات.

نوع الضمان.....

مدة الضمان.....

إسم و عنوان المؤمن (أو المؤمنين) و/ أو الكفيل (أو الكفلاء)

الإسم.....

العنوان.....

هذه الشهادة صالحة حتى.....

صادرة أو مصدقة من قبل حكومة.....

(الإسم الكامل للدولة)

بـ.....في.....

(المكان) (التاريخ)

.....

توقيع و صفة الموظف المسئول عن الإصدار أو التصديق.

1- أنظر: الملحق الوارد في بروتوكول سنة 1992 المعدل للإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، ج.ر.ج.ج، عدد 25، الصادرة في 26 أفريل سنة 1998.

الملحق رقم (4):

نموذج عن البطاقة الزرقاء التي تصدرها نوادي الحماية و التعويض لتشهد بوجود وثيقة تأمين المسؤولية المدنية لمجهز السفينة ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات[1].

NOT TRANSFERABLE **No.**

To:

CERTIFICATE FURNISHED AS EVIDENCE OF INSURANCE PURSUANT TO ARTICLE VII OF THE INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1992

Name of Ship Distinctive Number or Letters

IMO Ship Identification Number

Port of Registry

Name and address of owner.

THIS IS TO CERTIFY that there is in force in respect of the above-named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of Article VII of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992.

Period of insurance from: to:

Provided always that the Insurer may cancel this Certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the Insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This Certificate has been issued by:

Gard AS
Servicebox 600
NO-4809 ARENDAL
Norway

Signature of Insurer

As agent only for Assuranceforeningen Gard -gjensidig

1- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 76.

الملحق رقم (5):

الدول الأطراف الأكثر إستقبالا لشحنات المحروقات و الأكثر مساهمة في تمويل خزينة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 خلال سنة 2013[1].

إسم الدولة الطرف في الصندوق	كمية المحروقات محل الإشتراك/ بالطن	النسبة المؤوية لمساهمة الدولة
اليابان	226.383.140	%15,32
الهند	190.499.974	%12,89
الجمهورية الكورية	125.774.551	%8,51
هولندا	116.251.781	%7,87
إيطاليا	111.116.821	%7,52
سنغافورة	100.985.115	%6,84
إسبانيا	68.399.049	%4,63
فرنسا	62.554.522	%4,23
المملكة المتحدة البريطانية	58.688.722	%3,97
كندا	51.705.504	%3,50
ماليزيا	36.716.409	%2,49

الدول الأطراف الأكثر إستقبالا لشحنات المحروقات و الأكثر مساهمة في تمويل خزينة الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 خلال سنة 2013[2].

إسم الدولة الطرف في الصندوق	كمية المحروقات محل الإشتراك/ بالطن	النسبة المؤوية لمساهمة الدولة
اليابان	226.383.140	%22,08
الجمهورية الكورية	125.774.551	%12,27
هولندا	116.251.781	%11,34
إيطاليا	111.116.821	%10,84
إسبانيا	68.399.049	%6,67
فرنسا	62.554.522	%6,10
المملكة المتحدة البريطانية	58.688.722	%5,72
كندا	51.705.504	%5,04
أستراليا	28.265.338	%2,76
اليونان	25.294.385	%2,47

1- FIPOL: rapport annuel de 2014, p. 20.
2- Ibid., p. 21.

الملحق رقم (6):

جدول يبرز أهم حوادث التلوث البحري بالمحروقات بداية من سنة 1967[1].

إسم السفينة	دولة علم السفينة	تاريخ وقوع حادث التلوث	موقع حادث التلوث	كمية المحروقات المتسربة من السفينة
TORREY CANYON	ليبيريا	18 مارس 1967	سواحل المملكة المتحدة البريطانية	121.000 طن
OLYMPIC BRAVERY	ليبيريا	13 مارس 1976	السواحل الفرنسية	1200 طن
BOEHLEN	ألمانيا الشرقية	15 أكتوبر 1976	السواحل الفرنسية	9500 طن
AMOCO CADIZ	ليبيريا	16 مارس 1978	السواحل الفرنسية	230.000 طن
GINO	ليبيريا	28 أفريل 1978	السواحل الفرنسية	32.000 طن
ANTONIO GRAMSCI	الإتحاد السوفييتي	27 فيفري 1979	بحر البلطيق	5500 طن
TANIO	مدغشقر	7 مارس 1980	السواحل الفرنسية	13.500 طن
PATMOS	اليونان	21 مارس 1985	السواحل الإيطالية	700 طن
AMAZZONE	إيطاليا	31 جانفي 1988	السواحل الفرنسية	2000 طن
EXXON VALDEZ	الولايات المتحدة الأمريكية	23 مارس 1989	سواحل ولاية ألاسكا في الولايات المتحدة الأمريكية	38.800 طن

1- **أخذت المعلومات الواردة في هذا الجدول من المراجع التالية:**

Philippe VINCENT, op-cit., pp. 188-193.
Diego NUNEZ, op-cit., p. 141.

- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 35-36.

Arnaud DE RAULIN, op-cit., p. 41.
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.

HAVEN	قبرص	11 أفريل 1991	السواحل الإيطالية	10.000 طن
AEGEAN SEA	اليونان	3 ديسمبر 1992	السواحل الإسبانية	لم تعرف كمية المحروقات المتسربة أثناء الحادث
BRAYER	ليبيريا	5 جانفي 1993	جزر "Shetland" في المملكة المتحدة البريطانية	لم تعرف كمية المحروقات المتسربة أثناء الحادث
SEA EMPRESS	ليبيريا	15 فيفري 1996	المملكة المتحدة البريطانية	2000 طن
ERIKA	مالطا	12 ديسمبر 1999	السواحل الفرنسية	19.800 طن
PRESTIGE	باهاما	13 نوفمبر 2002	السواحل الإسبانية	63.272 طن
SOLAR 1	الفلبين	11 أوت 2006	جزيرة "Guimaras" في الفلبين	لم تعرف كمية المحروقات المتسربة أثناء الحادث

الملحق رقم (7):

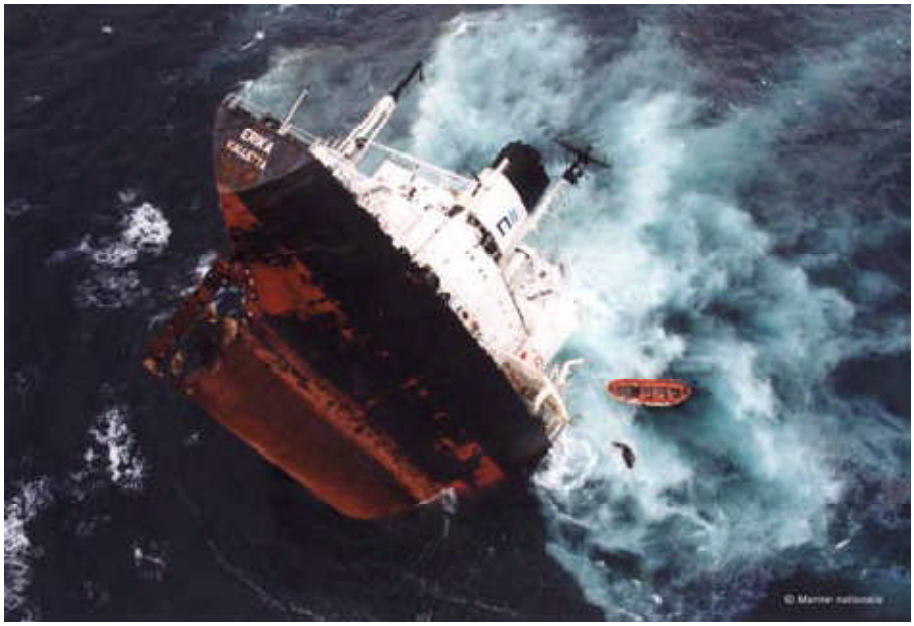
حادث جنوح السفينة *"Torrey Canyon"* قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية بتاريخ 18 مارس سنة 1967[1].

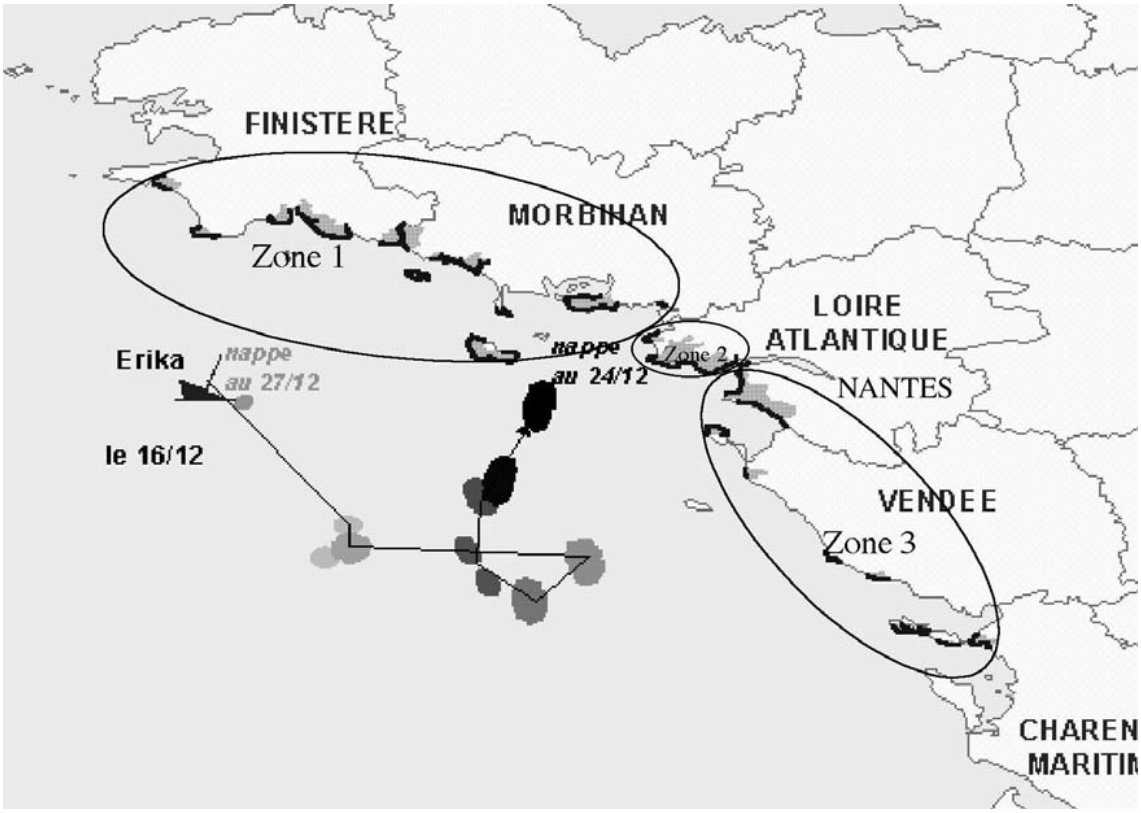
حادث جنوح السفينة *"Amoco Cadiz"* قبالة سواحل ناحية *"la Bretagne"* الفرنسية بتاريخ 16 مارس سنة 1978[2].

1- ***www.marées-noires.com***
2- Ibid.

الملحق رقم (8):

حادث جنوح السفينة « *Erika* » قبالة سواحل ناحية « *la Bretagne* » الفرنسية بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999[1] و بطاقة تحدد موقع الحادث[2].



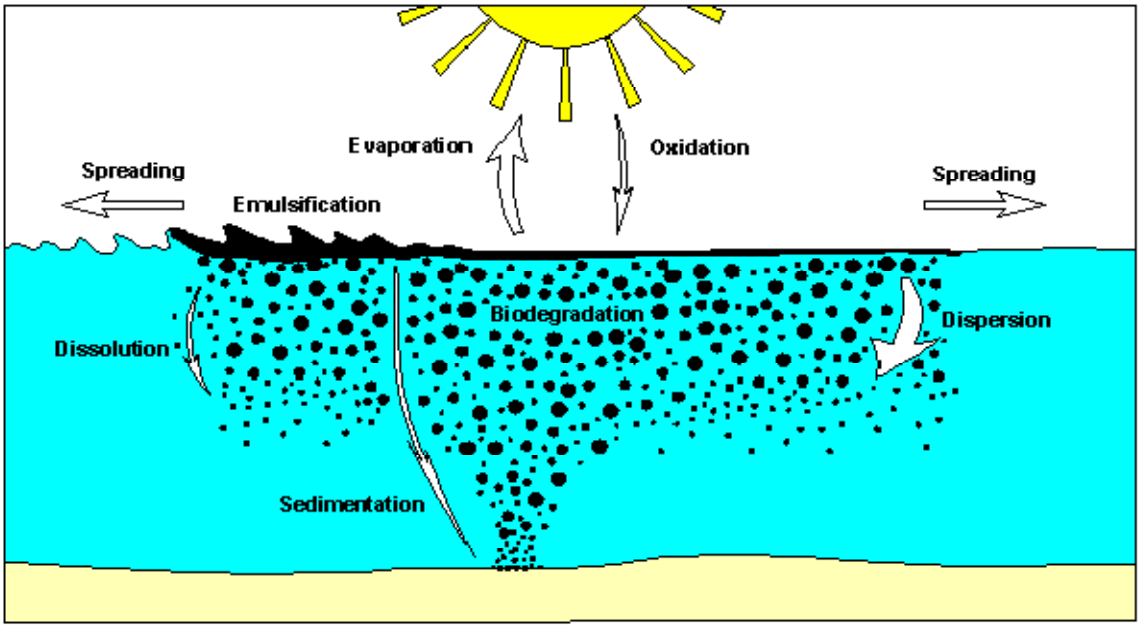


1- FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., page de garde.
2- François BONNIEUX et Pierre RAINELLI, Evaluation des dommages des marées noires : une illustration à partir du cas de l'Erika…, op-cit., p. 117.

الملحق رقم (9):

عملية إحتواء بقعة للمحروقات في عرض البحر عقب حادث ناقلة النفط "*Erika*"[1].

مآل المحروقات المتسربة إلى مياه البحر[2].



1- FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 14.
2- Michel MARCHAND, op-cit., p. 78.

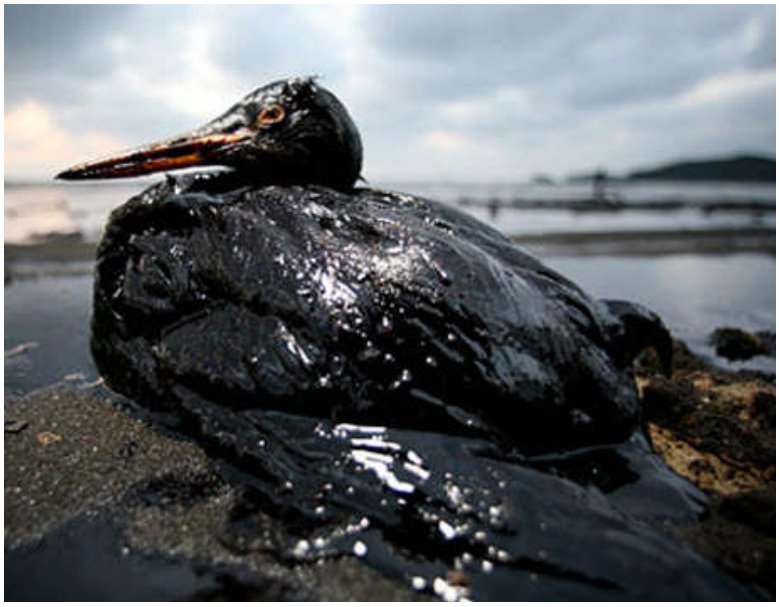
الملحق رقم (10):

عمليات تطهير المناطق المصابة بالتلوث عقب حادثي "Erika" [1] و "Prestige" [2].

1- FIPOL: rapport annuel de 1999, op-cit., p. 127.
2- FIPOL: rapport annuel de 2010, op-cit., p. 10.

الملحق رقم (11):

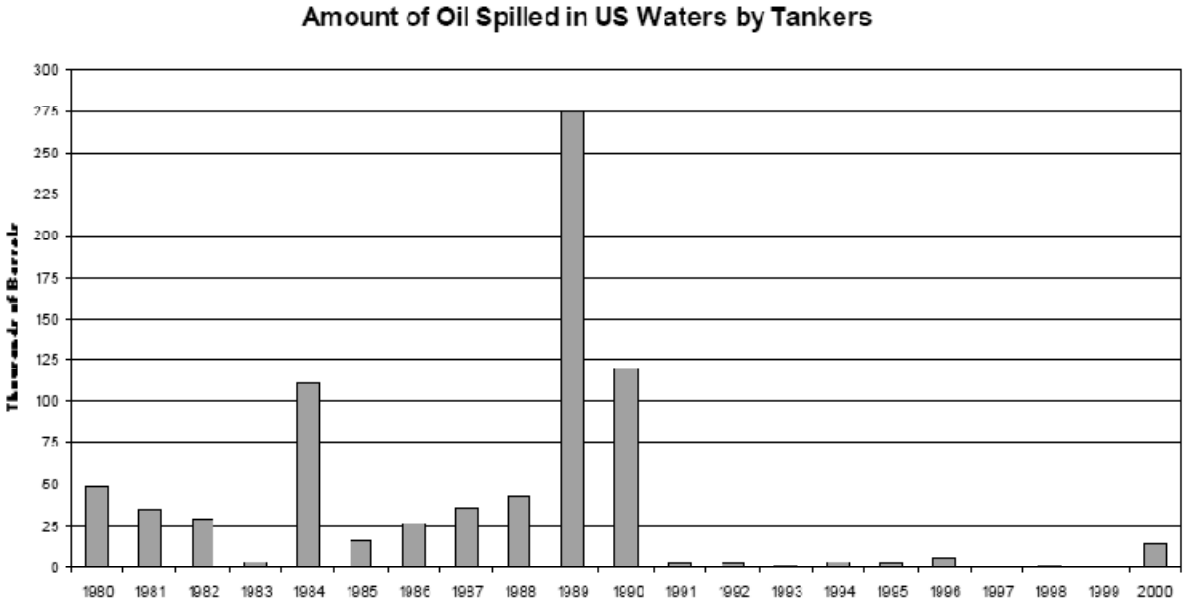
طيور بحرية تعرضت للتلوث بالمحروقات[1].



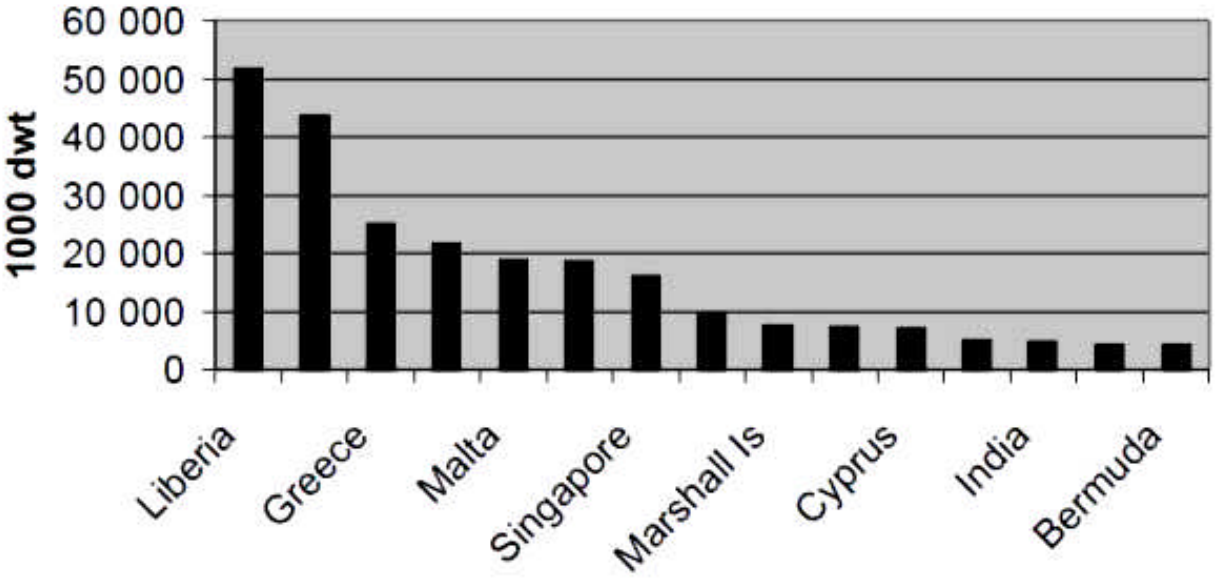
1- ***www.marées-noires.com***

الملحق رقم (12):

رسم بياني يبرز كمية المحروقات المتسربة من ناقلات النفط في مياه الولايات المتحدة الأمريكية قبل و بعد سن القانون الأمريكي للتلوث بالمحروقات لسنة 1990[1].



رسم بياني يجسد حجم الأسطول العالمي لناقلات النفط سنة 1999 في ضوء أعلام الدول التي ترفعها[2].



1- Diego NUNEZ, op-cit., p. 137.
2- Ibid., p. 140.

قائمة المراجع:

أولا: باللغة العربية:

I- الكتب:

1- **أحمد أبو الوفا**، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية و سلوك الدول و إتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988-1989.

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

3- **أحمد خالد الناصر**، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2010.

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

5- **جلال وفاء محمدين**، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

6- **حمدي الغنيمي**، محاضرات في القانون البحري الجزائري، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1988.

7- **ربان مدحت عباس خلوصي**، السفينة و القانون البحري، الشنهابي للطباعة و النشر، الإسكندرية، 1993.

8- **سعيد السيد قنديل**، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الإتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.

9- **سعيد بن سلمان العبري**، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994.

10- **صلاح محمد سليمة**، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.

11- **عبد الحكيم فوده**، التعويض المدني (المسؤولية المدنية التعاقدية و التقصيرية)، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1998.

12- **عبد المنعم محمد داود**، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.

13- **عطا سعد محمد حواس**، الأساس القانوني للمسؤولية عن أضرار التلوث، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2012.

14- **كمال حمدي**، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.

15- **محمد أحمد عابدين**، التعويض بين الضرر المادي و الأدبي و الموروث، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.

16- **محمد البزاز**، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعرف، الإسكندرية، 2006.

17- **محمد الحاج حمود**، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر، عمان، 2008.

18- **محمد السيد الفقي**، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.

19- **محمد بهجت عبد الله أمين قايد**، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثالثة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008-2009.

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

21- **محمد طلعت الغنيمي**، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.

22- **مدحت حافظ إبراهيم**، شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم 8 لسنة 1990 و التشريعات و المعاهدات المكملة له، دار غريب للطباعة، القاهرة، 1991.

23- **مصطفى كمال طه**، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

24- **مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق**، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

25- **معوض عبد التواب، مصطفى معوض عبد التواب**، جرائم التلوث من الناحيتين القانونية و الفنية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1986.

26- **نبيلة إسماعيل رسلان**، المسؤولية المدنية عن الإضرار بالبيئة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2007.

27- **نوري رشيد نوري الشافعي**، البيئة و تلوث الأنهار الدولية، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2011.

II- الرسائل و المذكرات الجامعية:

أ- الرسائل:

1- **أحمد أسكندري**، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون، معهد الحقوق و العلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 1995.

2- **جمال واعلي**، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010.

3- **خالد محمد المروني**، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، بن عكنون، جامعة الجزائر 1، 2011-2012.

4- **عبد الغني حسونة**، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه علوم في الحقوق، تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق و العلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013.

5- **يوسف معلم**، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون تاريخ.

ب- المذكرات:

1- **عباس إبراهيم دشتي**، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة مقدمة إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2010.

2- **وليد عايد عوض الرشيدي**، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة إستكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، عمان، 2012.

III- المقالات:

1- **أصالة كيوان كيوان**، تعويض الضرر المتغير، مجلة دمشق للعلوم الإقتصادية و القانونية، المجلد رقم 27، العدد الثالث، 2011، ص ص. 551-572.

2- **أمال رحمان**، النفط و التنمية المستدامة، مجلة الأبحاث الإقتصادية و الإدارية، العدد الرابع، كلية العلوم الإقتصادية 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، بحث للنشر في مجلة الكلية المحكمة، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، ماي 2012، ص ص. 1-56.

5- **جمال واعلي**، مشكلة التلوث البحري و الآليات القانونية الكفيلة لمحاربته (دراسة في القانون الجزائري)، مجلة الحجة، العدد الأول، جويلية 2007، ص ص. 110-129.

6- **جمال واعلي**، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المحكمة العليا، العدد الأول، 2010، ص ص. 76-99.

7- **كمال كيحل**، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 5، 2009، ص ص. 207-220.

8- **منصور مجاجي**، المدلول العلمي للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيدر، بسكرة، بدون تاريخ نشر، ص ص. 98-115.

IV- النصوص القانونية:

أ- النصوص التشريعية:

1- أمر رقم 72-17، مؤرخ في 7 جوان سنة 1972، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، ج.ر.ج.ج عدد 53، الصادرة في سنة 1972. (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

2- أمر رقم 74-55، مؤرخ في 13 ماي سنة 1974، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج.ر.ج.ج عدد 45، الصادرة بتاريخ 4 جوان سنة 1974. (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

3- أمر رقم 75-58، مؤرخ في 26 سبتمبر سنة 1975، يتضمن القانون المدني الجزائري، معدل و متمم.

4- أمر رقم 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان سنة 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ج.ج عدد 47، الصادرة بتاريخ 27 جوان سنة 1998.

5- قانون رقم 03-10، مؤرخ في 19 جويلية سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر.ج.ج عدد 43، الصادرة بتاريخ 20 جويلية سنة 2003.

ب- النصوص التنظيمية:

1- مرسوم رئاسي رقم 88-108، مؤرخ في 31 ماي سنة 1988، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج.ر.ج.ج عدد 22، الصادرة بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

2- 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 عدد 06، الصادرة بتاريخ 24 جانفي سنة 1996. (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

3- مرسوم رئاسي رقم 98-123، مؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على بروتوكول سنة 1992 بشأن تعديل الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، ج.ر.ج.ج عدد 25، الصادرة بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

4- مرسوم رئاسي رقم 98-124، مؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على بروتوكول سنة 1992 بشأن تعديل الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971، ج.ر.ج.ج عدد 25، الصادرة بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

5- مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث أدى أو يمكن أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لعام 1969، ج.ر.ج.ج عدد 45، الصادرة بتاريخ 14 أوت سنة 2011.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

I- *OUVRAGES:*

1- ***Arnaud MONTAS,*** Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.

2- ***Catherine ROCHE,*** L'essentiel du droit de l'environnement, 3ème édition, Lextenso, Paris, 2009.

3- ***E. LANGAVANT,*** Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979.

4- ***E. LANGAVANT,*** Droit de la mer, Tome 3, Cujas, Paris, 1983.

5- ***Gérard BELLAN et Jean-Marie PERES,*** La pollution des mers, Presses Universitaires de France, Paris, 1974.

6- ***Henri COULOMBIE, Claudine LEMARCHAND,*** Le droit du littoral et de la montagne, Lexis Nexis, Paris, 2009.

7- ***Jean-Marc LAVIEILLE, Julien BETAILLE et Michel PRIEUR,*** Les catastrophes écologiques et le droit : échecs du droit, appels au droit, Bruylant, Bruxelles, 2012.

8- ***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.

9- ***Liamine CHEBLI,*** La pollution en méditerrannée : aspects juridiques des problèmes actuels, Office des Publications Universitaires, Alger, 1980.

10- ***Martine REMOND-GOUILLOUD,*** Droit maritime, 2ème édition, A. Pédone, Paris, 1993.

11- ***Michel PRIEUR,*** Droit de l'environnement, 4ème édition, Dalloz, Paris, 2001.

12- ***Philippe VINCENT,*** Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008.

13- ***Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL,*** Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.

14- ***René RODIERE,*** Droit maritime, huitième édition, Dalloz, Paris, 1979.

15- ***René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE,*** Droit maritime, 12ème édition, Dalloz, Paris, 1997.

16- ***Yvonne LAMBERT-FAIVRE,*** Risques et assurances des entreprises, 3ème édition, Dalloz, Paris, 1991.

II- *THESES ET MEMOIRES:*

A- *Thèses:*

1- ***Jean-Claude DAKOURI,*** Le droit maritime international et le transport des hydrocarbures, thèse doctorat, université Pers Maastricht, 2011.

2- ***Julien HAY,*** Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires, thèse de doctorat, école doctorale des sciences de la mer, université de Bretagne occidentale, 2006.

3- ***Mohamad ALBAKJAJI,*** La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, thèse doctorat, école doctorale, université Paris-Est Marne-la-Vallée, juin 2011.

B- *Mémoires:*

1- ***Diego NUNEZ,*** L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, mémoire master II professionnel, droit des activités transnationales, faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, université Lille 2, 2008-2009.

2- ***Emilie CARON,*** L'indemnisation des victimes de mines antipersonnel : le FIPOL, un modèle transposable ?, mémoire de diplôme d'études supérieures (DES), institut universitaire d'étude du développement, mars 2003.

3- ***Jean-Mathieu LUCIANI,*** Assurance et pollution par les hydrocarbures, mémoire présenté dans le cadre du master II, droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, 2007-2008.

4- ***Marie-Camille DELAYE,*** Les garanties P&I, mémoire présenté dans le cadre du master II, 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, 2007.

5- ***Marine ESVELIN,*** La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, mémoire master II, droit et sécurité des activités maritimes et océaniques, faculté de droit et des sciences politiques, université de Nantes, 2012-2013.

6- ***Triantafyllos STAVRAKIDIS,*** La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de sa responsabilité, mémoire présenté dan le cadre du master II, droit maritime et des transports, faculté de droit et de sciences politiques, université de droit, d'économie et des sciences, Aix-Marseille III, 2008.

III- *ARTICLES:*

1- ***André BRAEN,*** La responsabilité en matière maritime, Revue du Barreau, Tome 62, automne 2002, pp. 387-430.

2- ***Arnaud DE RAULIN,*** L'épopée judiciaire de l'Amoco Cadiz, Journal du Droit International, N°= 1, 1993, pp. 41-96.

3- ***Aziz SAHEB-ETTABA,*** La protection juridique de l'environnement marin dans le cadre du transport maritime de substances nocives et potentiellement dangereuses, Revue Juridique Thémis, N°= 32, 1998, pp. 497-572.

4- ***Catherine FABREGOULE,*** Environnement marin, in : Annuaire du droit de la mer, Tome III, A. Pédone, Paris, 1998, pp. 433-454.

5- ***Catherine ROCHE,*** Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime en Europe (Erika I), Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, 2002, pp. 373-392.

6- ***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, Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Vol. II, N°= 2, 2004, pp. 1348-1371.

7- ***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 (2ème partie), Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, 2004, pp. 267-268.

8- ***Daniel ROY,*** Pollution en mer par rejets illicites d'hydrocarbures des navires : trois arrêts de la cour d'appel de Rennes, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 3, 2006, pp. 265-287.

9- ***Elisabeth TERZIC,*** Les alternatives à l'exclusivité du système CLC FIPOL, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 5-16.

10- ***Emmanuel DAOUD, Clarisse LE CORRE,*** Arrêt Erika : marée verte sur le droit de la responsabilité civile et pénale des compagnies pétrolières, Lamy Droit pénale des affaires, Actualités, N°= 122, novembre 2012, pp. 1-7.

11- ***Emmanuel FONTAINE,*** Une fin de partie contestée, La Revue Maritime, N°= 495, décembre 2012, pp. 78-90.

12- ***Emilie CORNU THENARD***, La restauration du dommage écologique selon l'US Oil Pollution Act, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 27-37.

13- ***Francis RIGALDIES,*** Le Canada et la pollution de la mer par les navires, McGill Law Journal, Vol. 23, 1977, pp. 334-370.

14- ***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, Revue d'Economie et Statistique, N°= 357-358, 2002, pp. 173-187.

15- ***Jean-Jacques LAVENUE,*** « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures ? », 5ème Conférence Internationale de Droit Maritime, Le Pirée, 29 septembre au 2 octobre 2009, pp. 1-21.

16- ***Laurent LUCCHINI,*** Le navire et les navires : « Le navire en droit international », in : S.F.D.I, colloque de Toulon, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 11-42.

17- ***Louis BALMOND,*** L'épave du navire : « Le navire en droit international », in : S.F.D.I, colloque de Toulon, A. Pédone, Paris, 1992, pp. 69-98.

18- ***Maryse GRANDBOIS,*** La protection et la gestion des zones côtières, Revue Québécoise de Droit International, N°= 11.1, 1998, pp. 175-227.

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

20- ***Mohammed BENAMAR,*** La responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en droit algérien, Revue Algérienne des Sciences Juridiques Economiques et Politiques, Vol. 35, N°= 4, 1997, pp. 1203-1211.

21- ***Philippe GAUTIER,*** « Quelques réflexions sur les Etats, le droit des gens et le dommage à l'environnement », Revue Belge de Droit International, 1992/2, éditions Bruylant, Bruxelles, pp. 449-484.

22- ***Pierre-Antoine DEETJEN,*** La traduction juridique d'un dommage écologique : le préjudice écologique, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 39-50.

23- ***Thibault SOLEILHAC,*** ERIKA, CLC, QPC : une exonération de responsabilité civile inconstitutionnelle ?, Bulletin de Droit de l'Environnement Industriel, N°= 27, mai 2010, pp. 22-25.

24- ***Véronique JAWORSKI,*** La réponse pénale au dommage écologique causé par les marées noires, Revue Juridique de l'Environnement, N°=1, 2009, pp. 17-25.

IV- *CONVENTIONS:*

1- « Texte de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures signée à Bruxelles le 29 novembre 1969 ». www.omi.org/Conventions

2- « Texte de la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures signée à Bruxelles le 18 décembre 1971 ». www.omi.org/Conventions

3- « 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 », Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, édition 2011, 55 pages. www.fipol.org/publications

V- *DOCUMENTS:*

A- *Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL):* www.fipol.org/publications

1- Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2009, 96 pages.

2- Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2011, 97 pages.

3- Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2013, 113 pages.

4- Exemple de formulaire de demande d'indemnisation, édition de 2014, 44 pages.

5- Manuel des demandes d'indemnisation, édition d'octobre 2013, 43 pages.

6- Rapports sur les activités des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures:

- Rapport annuel de 1980, 5 pages.
- Rapport annuel de 1981, 5 pages.
- Rapport annuel de 1983, 17 pages.
- Rapport annuel de 1984, 20 pages.
- Rapport annuel de 1985, 33 pages.
- Rapport annuel de 1986, 43 pages.
- Rapport annuel de 1987, 50 pages.
- Rapport annuel de 1988, 82 pages.
- Rapport annuel de 1989, 59 pages.
- Rapport annuel de 1990, 76 pages.
- Rapport annuel de 1991, 97 pages.
- Rapport annuel de 1992, 107 pages.
- Rapport annuel de 1993, 107 pages.
- Rapport annuel de 1994, 121 pages.
- Rapport annuel de 1998, 169 pages.
- Rapport annuel de 1999, 183 pages.
- Rapport annuel de 2000, 175 pages.
- Rapport annuel de 2001, 192 pages.
- Rapport annuel de 2003, 184 pages.
- Rapport annuel de 2004, 181 pages.
- Rapport annuel de 2008, 214 pages.
- Rapport annuel de 2010, 44 pages.
- Rapport annuel de 2011, 48 pages.

- Rapport annuel de 2014, 52 pages.

B- ***International petroleum industry environmental conservation association & International tanker owners pollution federation limited (IPIECA/ITOPF):*** www.itopf.org/publications

1- « Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement », guide d'informations techniques 13, 2013, 11 pages.

2- « 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, février 2007, 21 pages.

فهرس الموضوعات:

قائمة المختصرات.....3

مقدمة.....6

الفصل الأول: أحكام المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....12

المبحث الأول: أركان قيام المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....13

المطلب الأول: وقوع حادث التلوث البحري بالمحروقات.....13

الفرع الأول: صدور التلوث من سفينة.....14

أولا: أنواع السفن الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969.....14

ثانيا: أنواع السفن الخاضعة لنطاق تطبيق أحكام بروتوكول سنة 1992.....18

ثالثا: موقف إتفاقية بروكسل لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها حول التلوث الصادر عن الحطام البحري.....21

أ- مفهوم الحطام البحري في ضوء القواعد العامة.....22

ب- مدى تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها في حالة تسرب المحروقات من الحطام البحري.....23

الفرع الثاني: تعرض السفينة لواقعة مادية أدت إلى تسرب حمولتها من المحروقات.....27

أولا: الواقعة المسببة للتلوث طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969.....27

ثانيا: تطور مفهوم الواقعة المسببة للتلوث في ضوء بروتوكول سنة 1992.....29

الفرع الثالث: تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر.....31

المطلب الثاني: إقتران الحادث بوقوع ضرر التلوث.....33

الفرع الأول: تحديد مفهوم ضرر التلوث بالمحروقات.....33

الفقرة الأولى: المفهوم التقليدي لضرر التلوث بالمحروقات.....34

أولا: الخسارة أو الضرر الواقع خارج السفينة بسبب تسرب أو إلقاء المحروقات منها.....34

أ- أشكال أضرار التلوث المغطاة بالتعويض طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969.....34

1- فوات الكسب.....35
2- الأضرار المعنوية.....37
3- الأضرار البيئية المحضة.....39
ب- شروط تعويض أضرار التلوث طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969.....45
1- إلزامية وقوع ضرر التلوث خارج السفينة الناقلة للمحروقات.....45
2- إلزامية إصابة الشيء المتضرر بعدوى المحروقات.....46
ثانيا: تكاليف الإجراءات الوقائية المتخذة.....46
أ- شرط معقولية الإجراءات الوقائية المتخذة.....46
ب- شرط إتخاذ الإجراءات الوقائية بعد وقوع الحادث.....47
ج- شرط إتخاذ الإجراءات الوقائية لغاية منع وقوع التلوث أو للحد منه.....48
ثالثا: الخسارة أو الضرر الواقع بسبب الإجراءات الوقائية.....49
الفقرة الثانية: المفهوم المستحدث لضرر التلوث بالمحروقات.....50
الفرع الثاني: تحديد النطاق الجغرافي لضرر التلوث بالمحروقات.....51
المطلب الثالث: إلزامية توافر رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الضرر.....54
الفرع الأول: صعوبة إقامة رابطة سببية مباشرة في حالة جهل المصدر الحقيقي للمحروقات المتسربة.....55
الفرع الثاني: صعوبة إقامة رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الخسائر الإقتصادية الخالصة الناجمة عنه 56
الفرع الثالث: صعوبة إقامة رابطة سببية مباشرة بين حادث التلوث و الأضرار المعنوية الناجمة عنه.....58
المبحث الثاني: النظام القانوني للمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....60
المطلب الأول: تحديد الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث بالمحروقات.....60
الفرع الأول: آراء وفود الدول المشاركة ضمن أشغال مؤتمر بروكسل لعام 1969 حول مسألة تحديد الشخص المسئول عن تعويض أضرار التلوث بالمحروقات.....61
أولا: الدول المنادية بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك بضاعة المحروقات.....61
ثانيا: الدول المطالبة بإلقاء عبء المسؤولية على عاتق مالك السفينة.....62

الفرع الثاني: المسئول عن تعويض أضرار التلوث بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969.....63
الفرع الثالث: موقف الفقه بخصوص الحل الذي تبنته إتفاقية بروكسل لعام 1969.....67
أولا: الفقه المؤيد لتحميل الإتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث.....67
ثانيا: الفقه المعارض لتحميل الإتفاقية مالك السفينة مسؤولية تعويض أضرار التلوث.....68
المطلب الثاني: المبادئ التي تحكم المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....70
الفرع الأول: مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة.....70
الفرع الثاني: مبدأ تركيز المسؤولية على عاتق مالك السفينة.....74
الفرع الثالث: مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة.....79
أولا: دوافع تكريس إتفاقية بروكسل لعام 1969 مبدأ تحديد مسؤولية مالك السفينة.....79
ثانيا: شروط الإستفادة من حق تحديد المسؤولية طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969.....81
أ- إنتفاء الخطأ الشخصي من جانب مالك السفينة.....81
ب- إنشاء مالك السفينة صندوق تحديد المسؤولية.....83
ثالثا: الحدود المالية القصوى للمسؤولية المقررة طبقا لإتفاقية بروكسل لعام 1969.....85
المطلب الثالث: حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية.....91
الفرع الأول: حالة وقوع ضرر التلوث بسبب أعمال حرب أو أعمال عدائية أو ثورات.....91
الفرع الثاني: حالة وقوع ضرر التلوث نتيجة لظاهرة طبيعية إستثنائية.....92
الفرع الثالث: حالة وقوع ضرر التلوث بسبب فعل الغير.....93
الفرع الرابع: حالة وقوع ضرر التلوث نتيجة إهمال صادر عن الحكومة.....94
الفرع الخامس: حالة تسبب المتضرر بخطئه في وقوع ضرر التلوث.....97
الفصل الثاني: أنظمة الضمان المعتمدة للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....98
المبحث الأول: تأمين المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....99
المطلب الأول: التأمين الإجباري للمسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....100
الفرع الأول: تباين مواقف وفود الدول حول تبني الإتفاقية نظام التأمين الإجباري ضد مخاطر التلوث.....101

أولا: وفود الدول المعارضة لإقرار إتفاقية بروكسل لعام 1969 نظام التأمين الإجباري.....101

ثانيا: وفود الدول المؤيدة لتبني إتفاقية بروكسل لعام 1969 نظام التأمين الإجباري.....102

الفرع الثاني: إلزامية إحتفاظ مالك السفينة بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات.....103

الفرع الثالث: إمكانية رجوع المتضرر من التلوث بالدعوى المباشرة على مؤمن مالك السفينة أو على ضامنه.....107

المطلب الثاني: جمعيات التأمين التعاوني لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن.....113

الفرع الأول: الأساس التعاوني للتأمين في إطار نوادي الحماية و التعويض.....113

الفرع الثاني: ضمان المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري من طرف نوادي الحماية و التعويض.....123

الفرع الثالث: دور نوادي الحماية و التعويض في إنشاء نظام إرادي خاص للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.....130

المبحث الثاني: الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....136

المطلب الأول: الإطار القانوني لتدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....138

الفرع الأول: شروط تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....139

أولا: شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....139

ثانيا: شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.....142

الفرع الثاني: دور الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....143

أولا: الغاية من تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....143

أ- الغاية من تدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....143

1- تكفل صندوق 1971 بتعويض المتضررين من التلوث.....143

2- التكفل بجزء من العبء المالي المفروض على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث.....150

ب- الغاية من تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....153

ثانيا: الحدود المالية القصوى لتدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....154

أ- الحدود المالية القصوى لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....154

ب- الحدود المالية القصوى لتدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992.....156

ج- الحدود المالية القصوى لتدخل الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....158

الفرع الثالث: حالات إعفاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات من تنفيذ إلتزامها بالتعويض.....158

أولا: حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 من تنفيذ إلتزامه بالتعويض.....158

أ- حالات إعفاء صندوق 1971 من الإلتزام بتعويض المتضررين من التلوث.....159

ب- حالة إعفاء صندوق 1971 من تدخله لتحمل جزء من العبء المالي لمالك السفينة محدثة التلوث.....159

ثانيا: حالات إعفاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 من تنفيذ إلتزامهما بالتعويض.....160

المطلب الثاني: أداء التعويضات بواسطة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....161

الفرع الأول: النظام الإداري للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....161

أولا: البنية التنظيمية للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....161

أ- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....161

1- جمعية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....161

2- اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....162

3- أمانة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.....162

ب- البنية التنظيمية للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....163

ثانيا: مصدر تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....164

أ- الأشخاص المشتركون في تمويل الصناديق الدولية للتعويض.....164

ب- أنواع الإشتراكات الواجبة الدفع للصناديق الدولية للتعويض.....166

1- الإشتراكات الواجبة الدفع لصندوق 1971.....166

2- الإشتراكات الواجبة الدفع لصندوق 1992 و الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....168

الفرع الثاني: إجراءات إستيفاء التعويضات من الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.....169

أولا: التسوية الودية لطلبات التعويض 169
ثانيا: التسوية القضائية لطلبات التعويض.....172
خاتمة.....182
ملاحق.....187
قائمة المراجع.....211
فهرس الموضوعات.....224

ملخص المذكرة:

عقب وقوع حادث « Torrey Canyon » عام 1967، أدرك المجتمع الدولي درجة المخاطر الناجمة عن النقل البحري الدولي للمحروقات بشكل سائب و ضرورة كفالة تعويض للضحايا، حيث أسفر تجمع الحكومات تحت رعاية المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات، عن إبرام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات الموقعة في بروكسل بتاريخ 29 نوفمبر 1969. هذه الأخيرة كرست مبدأ المسؤولية الموضوعية الملقاة على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث، زيادة عن تحديدها سقفا للمسؤولية يتم حسابه طبقا لحمولة السفينة، مع تبنيها نظام التأمين الإجباري على المسؤولية. و لقد عدلت هذه الإتفاقية بمقتضى البروتوكول الموقع في لندن بتاريخ 27 نوفمبر 1992، الذي رفع من الحدود القصوى للتعويض، مع تأكيده مرة أخرى على مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة، فضلا عن مبدأ تحديد المسؤولية و نظام التأمين الإجباري على المسؤولية.

بتاريخ 18 ديسمبر 1971، تم إبرام صك دولي آخر جاء لتكملة نظام المسؤولية المدنية الذي أرسته إتفاقية بروكسل لعام 1969، و المتمثل في الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 (صندوق 1971). هذا الصندوق الذي يهدف بشكل أساسي إلى ضمان تعويض الضحايا في الحدود التي تكون فيها الحماية المتولدة عن إتفاقية بروكسل لعام 1969 غير كافية، خضع بدوره للتعديل بموجب البروتوكول المعتمد في لندن بتاريخ 27 نوفمبر 1992، حيث نص هذا الأخير على الزيادة في حدود التعويض (صندوق 1992). و في 16 ماي سنة 2003، تم التوقيع على بروتوكول جديد أسس لميلاد صندوق تكميلي جديد ينبثق منه مستوى ثالث للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.

C’est après l’accident du « Torrey Canyon » en 1967 qu’une réelle prise de conscience a eu lieu au niveau international sur la nécessité d’indemniser les victimes de pollution par hydrocarbures. Les gouvernements se sont alors réunis au sein de l’OMCI pour concevoir une convention destinée a établir un système international de responsabilité en cas de pollution résultant du déversement des hydrocarbures. Ainsi, la CLC (Civil Liability Convention) a été adoptée le 29 novembre 1969 à Bruxelles. Cette dernière pose le principe de la responsabilité objective du propriétaire du navire pollueur, sa responsabilité étant cependant plafonnée en fonction de la jauge du navire. La convention de 1969 instaure un système d’assurance-responsabilité obligatoire.

Le 27 novembre 1992, la convention de 1969 a été modifiée par le protocole signé à Londres, qui prévoit un plafond de responsabilité plus élevé et confirme le principe de la responsabilité objective du propriétaire du navire pollueur et également le principe de limitation de responsabilité et le système d’assurance-responsabilité obligatoire.

Le mécanisme de la convention CLC avait dans un premier temps été complété par la convention du 18 décembre 1971 portant création d’un Fonds international d’indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL 1971). Ce fonds, qui instaure un régime d’indemnisation complémentaire des victimes lorsque l’indemnisation prévue dans les limites de la convention CLC s’avère incomplète, a à son tour été modifié par le protocole de Londres du 27 novembre 1992, qui place un plafond d’indemnisation supérieur (FIPOL 1992). Un nouveau protocole, signé le 16 mai 2003, instaure un nouveau fonds complémentaire destiné à la création d’un troisième niveau d’indemnisation.