

جامعة سعد دحلب البليدة

كلية الحقوق

قسم القانون العام

مذكرة ماجستير

التخصص: القانون الجنائي الدولي

المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط

من طرف

عبد الصمد عقاب

أمام اللجنة المشكلة من:

- | | | |
|--------------|---------------------------|---------------------|
| رئيسا | أستاذ محاضر جامعة البليدة | - أ. د. مراد محمودي |
| مشرفا ومقررا | أستاذ محاضر جامعة البليدة | - د. العيد حداد |
| عضوا مناقشا | أستاذ محاضر جامعة البليدة | - د. خالد رامول |
| عضوا مناقشا | أستاذ محاضر جامعة البليدة | - د. غوتي مكاشة |

البليدة، افريل 2008

شكر

أقدم بالشكر الجزيل إلى أستاذي الدكتور: العيد حداد
وكذا الأستاذ: بن سالم رضا على ما قدمه لي من نصائح وتوجيهات لإتمام هذا
البحث.

ملخص:

يعتبر موضوع تلويث البيئة البحرية بالنفط من بين الإفرازات والنتائج السلبية والخطيرة للتقدم والتطور الصناعي والتكنولوجي الذي وصلت إليه البشرية، فالآثار الوخيمة للتلوث بالنفط على المحيط البحري والنشاط الإقتصادي المرتبط بالبحر مثل السياحة والصيد، دفع رجال القانون الدولي إلى البحث عن حلول لإشكالات عديدة مرتبطة بالتلوث البحري بالنفط، كتحديد المسؤولية وتعويض الأضرار المترتبة عن التلوث النفطي، والتي تتجاوز في بعض الحالات مقدرة الدولة، وكذا تحديد حالات الإعفاء من المسؤولية، وقد بدأ المجتمع الدولي يستشعر خطورة هذا النوع من التلوث بعد وقوع كوارث نفطية لناقلات سواء باصطدامها أو جنوحها وتسرب حمولتها من النفط إلى البحر، فهذه الكوارث التي حصلت وأشهرها حادثة توري كانيون 1968، نبهت العالم إلى ضرورة وضع إطار قانوني واضح يحدد المسؤول ويوفر تعويض ملائم للمضرورين، خاصة أن هذه الكارثة وقعت في ظل فراغ قانوني كبير في هذا المجال، حيث رغم وجود اتفاقية لندن 1954 بشأن المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، إلا أن هذه الاتفاقية كانت تفتقر للدقة في تحديد المسؤول أو تعويض المضرورين، وهذا ما أدى إلى انعقاد مؤتمر بروكسل 1969 والذي تمخض عنه اتفاقيتان هامتان، الأولى هي اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط، حيث أعطت للدول الساحلية حق التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حوادث التلوث بالنفط، ولكن قيدت هذا الحق بشروط معينة، أما الثانية فهي اتفاقية المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، والتي حددت بدقة مفهوم حادث التلوث بتعريف السفينة والمحروقات التي تنطبق عليها الاتفاقية، وأيضا حددت الواقعة المسببة للتلوث، وضرر التلوث والنطاق الجغرافي له، وركزت المسؤولية في مالك السفينة كما جعلت المسؤولية مطلقة أي أن المالك لا يمكنه التخلص من مسؤوليته بإثبات عدم خطئه، فمسؤوليته قائمة بمجرد وقوع ضرر التلوث، ولا يمكنه التخلص من المسؤولية حسب الاتفاقية إلا في خمس حالات نادرة الوقوع

وهي: إذا أثبت أن التلوث النفطي حدث بصفة كلية بسبب حالة الحرب، أو ظاهرة طبيعية قاهرة، أو الفعل العمدي للغير، أو إهمال الحكومة، أو خطأ المضرور.

أما وقوع خطأ من جانب المالك من عدمه فلا يدخل إلا في تحديد مقدار التعويض للمضرورين، لكن وقوع كوارث نفطية أخرى بعد هذه الإتفاقية أبرزت مثالب ونقائص هذه الإتفاقية سواء في تحديد مفهوم السفينة أو المحروقات أو ضرر التلوث والنطاق الجغرافي الذي تشملها، وهذا ما أدى إلى تعديل هذه الإتفاقية بمقتضى بروتوكول 1992 حيث أصبحت التعديلات الجديدة توفر أكثر حماية سواء للمضرورين أو للمسؤولين عن التلوث ، أما فيما يخص تعويض المضرورين فقد أبرمت سنة 1971 اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط، وهذا بعد أن عاين المجتمع الدولي ضخامة الأخطار والأضرار المترتبة عن التلوث البحري بالنفط، فتم إنشاء الصندوق الذي يتكون من اشتراكات من الشركات الناقلة للبترول حسب الكمية المنقولة، مع استفادتهم مقابل هذه الإشتراكات من تحديد المسؤولية بتحديد المبلغ الأقصى الذي يلتزم المسؤول بدفعه، ويقوم الصندوق بتعويض المضرورين في حالة إعفاء مالك السفينة، أو عدم قدرته على الوفاء بالتزاماته، أو في حالة تجاوز الأضرار حدود المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية 1969.

كما تجدر الإشارة إلى أن الإتفاقيات السابقة وبروتوكولاتها المعدلة لها لم تقتصر على تقرير مسؤولية الدولة عن تلويث البيئة البحرية بالنفط بأفعال غير مشروعة، بل تعدت ذلك إلى مسؤوليتها عن أفعالها المشروعة التي تتسم بالخطورة وتنتج عنها أضرار.

الفهرس:

شكر

ملخص

الفهرس

8.....	مقدمة
15	الفصل 1: النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط
16.....	1-1: مفهوم المسؤولية الدولية
16.....	1-1-1: تعريف المسؤولية الدولية وتطورها
16.....	1-1-1-1: تعريف المسؤولية الدولية
16.....	1-1-1-1-1: تعريف المسؤولية الدولية في فقه القانون الداخلي
	1-1-1-1-2: تعريف المسؤولية الدولية في أعمال المعاهد الدولية واللجان الدولية
16.....	المتخصصة
17.....	1-1-1-1-3: تعريف المسؤولية الدولية في بعض أحكام القضاء الدولي
17.....	1-1-1-1-4: تعريف المسؤولية الدولية في فقه القانون الدولي الأجنبي
17.....	1-1-1-1-5: تعريف المسؤولية الدولية في الفقه الدولي العربي
18.....	1-1-1-2: تطور المسؤولية الدولية
18.....	1-1-1-2-1: التطور في أساس المسؤولية الدولية
20.....	1-1-1-2-2: التطور في أشخاص المسؤولية الدولية

- 22-1-1: شروط تحقق المسؤولية الدولية.....22
- 22-1-1-1: أن يكون الفعل غير مشروع.....22
- 2-2-1-1: إسناده إلى الدولة23
- 3-2-1-1: عنصر الضرر كشرط لقيام مسؤولية الدولة26
- 2-1: التكيف القانوني للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط.....28
- 1-2-1: حادث التلوث29
- 1-1-2-1: السفينة.....29
- 1-1-1-2-1: المفهوم الضيق للسفينة في معاهدة 1969.....30
- 2-1-1-2-1: المفهوم الموسع للسفينة في بروتوكول 199231
- 2-1-2-1: المحروقات.....32
- 1-2-1-2-1: أنواع المحروقات في معاهدة 196932
- 2-2-1-2-1: أنواع المحروقات في بروتوكول 1992.....33
- 3-1-2-1: الواقعة المسببة للتلوث.....33
- 1-3-1-2-1: المفهوم الضيق للواقعة المسببة للتلوث.....33
- 2-3-1-2-1: المفهوم الموسع للواقعة المسببة للتلوث في بروتوكول 1992.....34
- 2-2-1: ضرر التلوث.....35
- 1-2-2-1: المفهوم الغامض لضرر التلوث في معاهدة 1969.....35
- 1-1-2-2-1: ضرر التلوث في حد ذاته.....35
- 2-1-2-2-1: الإجراءات الوقائية.....36
- 2-2-2-1: المفهوم المفسر لضرر التلوث في بروتوكول 199238
- 1-2-2-2-1: تكاليف إجراءات إحياء البيئة البحرية.....39
- 2-2-2-2-1: فوات الكسب الناشئ عن الضرر البيئي.....40
- 3-2-2-2-1: الإجراءات الوقائية في بروتوكول 199240

- 41.....3-2-2-1: النطاق الجغرافي لضرر التلوث.
- 41.....1-3-2-2-1: في معاهدة 1969.
- 42.....2-3-2-2-1: امتداد مكان وقوع الضرر.
- 44.....**الفصل 2: المسؤولية القانونية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط.**
- 45.....1-2: المسؤولية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً.
- 46.....1-1-2: المسؤولية المدنية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً.
- 46.....1-1-1-2: عناصر المسؤولية عن الأفعال المحظورة دولياً.
- 46.....1-1-1-1-2: الفعل غير المشروع.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الوارث الناتجة عن التلوث النفطي بروكسل 1969
- 47.....
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لندن 1973
- 49.....
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982
- 50.....
- 51.....2-1-1-1-2: إسناد انتهاك الالتزام الدولي إلى أحد أشخاص القانون الدولي.
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لندن 1973
- 51.....
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982
- 52.....
- 52.....2-1-1-2: آثار المسؤولية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً.
- 52.....1-2-1-1-2: وقف الفعل المحظور دولياً.
- 53.....2-2-1-1-2: إصلاح الضرر.
- 54.....3-2-1-1-2: إعادة الحال إلى ما كان عليه.
- 55.....4-2-1-1-2: التعويض.
- 56.....5-2-1-1-2: الترضية.
- 57.....2-1-2: المسؤولية الجزائية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً.
- 58.....1-2-1-2: أركان جريمة التلوث.
- 58.....1-1-2-1-2: الركن المادي.

58.....	2-1-2-1-2: الركن المعنوي.
59.....	2-2-1-2: الاتفاقيات التي نصت على المسؤولية الجزائية.
65.....	2-2: المسؤولية الدولية عن التلوث بأفعال خطيرة مشروعة دولياً.
66.....	1-2-2: حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الدولية عن الأفعال الخطرة.
67.....	1-1-2-2: الشخص المسؤول وفق ما ذكرته الاتفاقيات الدولية.
70.....	2-1-2-2: المسؤولية المحدودة عن التلوث البحري بالنفط بالأفعال الخطرة.
73.....	2-2-2: الالتزامات المفروضة على الدول بشأن الأفعال الخطرة.
73.....	1-2-2-2: الإجراءات الوقائية.
75.....	2-2-2-2: الإجراءات العلاجية.
76.....	1-2-2-2-2: التأمين الإجباري.
77.....	2-2-2-2-2: إنشاء صندوق للتعويض.
80.....	خاتمة.
82.....	قائمة المراجع.

مقدمة:

لا شك أن مشكلة تلوث البيئة البحرية أصبحت واحدة من أهم وأخطر المشاكل التي تواجه البشرية، ذلك أن البحار تغطي أغلب مساحة الكرة الأرضية، وهي في اتصالها وتداخلها لا تعترف بحدود سياسية، مما يجعل الأخطار المترتبة على تلوثها تمتد إلى كل جزء منها بصرف النظر عن النظام القانوني الذي يعمل على تقسيمها ويحدد مناطقها.

ورغم خطورة مشكلة التلوث البحري المؤكدة إلا أنها لم تثر الاهتمام العالمي بشكل جدي إلا منذ سنوات قليلة، وعلى وجه التحديد عندما انعقد مؤتمر واشنطن 1926 والذي يعتبر بداية الاهتمام الجدي بظاهرة التلوث البحري، ولعل هذا يرجع إلى الاعتقاد السائد بأنه من الممكن إلقاء المخلفات والفضلات في مياه البحر دون حدوث آثار كبيرة ضارة، وأن البحار قادرة على استيعاب هذه المخلفات وتنقية مياهها بنفسها عن طريق تحلل هذه المخلفات بيولوجيا، لكن إزاء تفاقم هذه الملوثات والمخلفات الملقاة في البحر، سواء بقصد أو دون قصد وتراكمها نتيجة التقدم الصناعي الكبير، أصبح التلوث يشكل خطر على الحياة الطبيعية للبحار وهذا ما يعود بالآثار السلبية والمدمرة على الإنسان.

ولقد أصبح اهتمام الإنسان في سائر أرجاء العالم بحماية البيئة البحرية، وضرورة تضافر الجهود العالمية لإيجاد حلول لها، سمة من سمات العصر، بعد أن تبين له أن الآثار الضارة للتلوث البحري قد بلغت درجة من الخطورة بحيث أصبحت تشكل تهديدا لحياته وحياة الأجيال القادمة.

وقد نالت مشكلة التلوث البحري بالنفط بوجه خاص حيزا هاما من اهتمام الدول والمنظمات الدولية، والهيئات العالمية، وهذا يرجع لأن التلوث البحري بالنفط يعد من أشد المشاكل تعقيدا، فالمجتمع الإنساني من جهة في حاجة إلى النفط باعتباره أكبر مصدر للطاقة، ومن جهة أخرى فهو في حاجة أشد إلى بيئة بحرية نظيفة، بما تحويه من ثروات طبيعية.

وتشير الإحصائيات أن ملايين الأطنان من النفط تتسرب سنويا إلى البحار والمحيطات، من الناقلات وغيرها من السفن، إلى جانب ما يتسرب من عمليات التنقيب وأنابيب البترول ومعامل التكرير وبعض الأنشطة الأخرى.

فأخطار التلوث البحري بالنفط في زيادة مستمرة، نتيجة الزيادة المستمرة في الاستهلاك والتصنيع، وبالتالي زيادة أعداد وأحجام ناقلات النفط، وهذا ما يجعل البيئة البحرية عرضة للخطر، مما يستوجب على المجتمع الدولي وضع ضوابط قانونية تحد من التلوث وتلقي بالمسؤولية على محدثيه وترتب عليهم الجزاء المدني والجنائي، ولذلك انعقدت مؤتمرات ومعاهدات دولية وإقليمية عديدة لمعالجة ظاهرة التلوث البحري بالنفط، كما تدخل المشرع الوطني فأصدر العديد من القوانين والتشريعات لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.

والواقع أنه لا يمكن إدراك هذه المشكلة بغير إيراد تعريف للبيئة البحرية بصفة عامة ثم نحدد مفهوم التلوث البحري وأنواع الملوثات البحرية، ونخلص لتحديد المقصود بالتلوث البحري بالنفط ومصادره.

فالبيئة البحرية جرى تعريفها على أنها: "كل مساحات المياه المالحة التي تمثل كتلة متصلة بعضها ببعض متلاحمة الأجزاء سواء كان هذا الاتصال طبيعيا أو اصطناعيا بما تشتمل عليه هذه الكتلة من جميع أوجه الحياة البحرية".

وبناء على هذا التعريف يمكننا تحديد نطاق هذه البيئة البحرية كما حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 من أنها تشمل:

- المياه الداخلية: وهي التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتحكمها نفس القواعد التي تحكم الإقليم البري للدولة، وتشمل الموانئ والمضائق والبحيرات والخلجان.
- البحر الإقليمي: هو الجزء من المياه الملاصق لشاطئ الدولة، وتمارس الدولة سيادتها عليه شأنه شأن الإقليم البري، وحددته اتفاقية قانون البحار بـ 12 ميل تقاس ابتداء من المنطقة المجاورة: وتنص المادة 23 من اتفاقية قانون البحار، على أن: "للدولة حق في منطقة متاخمة لبحرها الإقليمي وتمارس عليها السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، وكذا المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة التي حصلت داخل إقليمها، ولا يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي"، فما

دامت سلامة هذه المنطقة والحفاظ عليها، هي مسألة تدخل في سلطات الدولة، فمن حقها أن تضع القواعد والإجراءات لحماية تلك المنطقة من التلوث في ضوء الالتزام الدولي العام بحماية البيئة البحرية.

- المنطقة الاقتصادية الخالصة: وهي المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ولا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، تمكيناً للدولة من فرض رقابتها على السلوك الذي قد ينتهك قوانينها في بعض المجالات كالقوانين الضريبية والجمركية، وتلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة، ومن ثم فإن للدولة الساحلية الحق في ممارسة ولايتها فيما يتعلق بحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة والمحافظة عليها من التلوث في ضوء الالتزام العام بحماية البيئة البحرية. ولا يترتب على امتداد سلطان الدولة إلى تلك المنطقة، أن تصبح خاضعة لسيادة الدولة، بل تظل على وصفها الأصلي بأنها جزء من البحر العام [1 ص 483].

- الجرف القاري: ويشمل قاع وباطن أرض المساحات التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي إلى مسافة 200 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وتمارس الدولة على الجرف القاري حقوقاً سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية، ولهذا فللدولة أن تتخذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية في هذه المنطقة.

- أعالي البحار: وتشمل كل أجزاء البحار التي لا تخضع للولاية الإقليمية لأية دولة، والمبدأ العام الذي يحكم استعمال البحر العام هو مبدأ الحرية، وتنص المادة 8 من اتفاقية قانون البحار على أن البحر العالي مفتوح لجميع الدول الساحلية وغير الساحلية، وعلى أن حرية هذا البحر تمارس بموجب الشروط التي تبينها أحكام هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى. وعليه فالالتزام بحماية البيئة البحرية يمتد ليشمل كافة المناطق البحرية كما ذكرناها سابقاً.

أما التلوث فكما عرفته منظمة التعاون والتنمية: "هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر، بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة".

أما التلوث البحري فنجد هناك العديد من التعاريف، لكن التعريف الذي لاقى قبولا في أوساط الفقهاء هو التعريف الذي اقترحتة المجموعة الوزارية المشتركة لدراسة مشكلات التلوث

في البحر بفرنسا، والتي عرفته كما يلي: " التلوث البحري هو تغيير في التوازن الطبيعي للبحر، يؤدي إلى تعريض صحة الإنسان للخطر، والإضرار بالثروات البيولوجية وبالنباتات والحيوانات البحرية، والحد من المتع البحرية، أو قد يؤدي إلى إعاقة كل الاستخدامات الشرعية الأخرى للبحر" [2 ص 406].

وتتنوع مصادر تلوث البيئة البحرية وتختلف بحسب طبيعة مصدرها فمنها ما يكون ناتجا عن:

- مخلفات المدن السائلة والصلبة.
- أو مخلفات الصناعة السائلة أو الصلبة.
- أو مخلفات الزراعة كالمخصبات والمبيدات الحشرية.
- أو المخلفات المشعة من محطات المياه التي تعمل بالطاقة النووية.
- وقد يكون ناتجا عن العمليات الميكانيكية لتطهير المباني أو عن عمليات طلاء السفن، أو تخليصها من النفايات [3 ص 2-1].

- وأخيرا تنتج عن التلوث بالنفط، أو عن عمليات التنقيب عن البترول في قاع البحر، أو عن عمليات الشحن والتفريغ، أو عن طريق غسيل ناقلات النفط بمياه البحار، فقد كشفت الحالات الأكثر خطورة أن معدل 0.3 بالمائة من الزيت الخام الذي ينقل بحرا ينصرف إلى البحر نتيجة لهذا الغسيل [4 ص 91].

ويرجع التلوث البحري بالنفط وسبب زيادته، إلى أن كمية البترول المنقولة عبر البحر تكاد تصل إلى نسبة 66 بالمائة من مجموع المنتج البترولي في العالم، وأن حوالي 600 000 طن من البترول تنسكب سنويا في البحار، وهذا ما يعتبر خطر كبير على البيئة البحرية [5 ص 118-125]

وفي الغالب فإن التلوث البحري بالنفط يحدث عن طريقين:

-أولا: التلوث بسبب الكوارث البحرية:-

ويتم هذا عادة عندما يحدث تصادم بين السفن وناقلات البترول، بسبب عجز المساعدات الملاحية والإرشاد، وسوء الأحوال الجوية والمناخية والإهمال وعدم الحيطة في قيادة السفن، وتزاحم حركة المرور البحرية، كما يتم بسبب جنوح ناقلات البترول الضخمة، أو بسبب تحطم المنشآت البحرية الضخمة الخاصة باستخراج البترول من مكانه سواء بسبب الأعاصير أو اصطدام سفن الشحن بتلك المنشآت، والتلوث الناجم عن هذا الطريق كثير الوقوع ويكفي أن نذكر هنا حادثة توري كانيون 1967 والتي وجهت أنظار العالم إلى خطورة هذا النوع من التلوث، وإلى الفراغ القانوني الدولي آنذاك فيما يخص تحديد المسؤولية والتعويض عن حوادث

التلوث البحري بالنفط، حيث عقد على إثر هذه الحادثة مؤتمر بروكسل 1969، الذي تمخض عنه اتفاقيتين هامتين في هذا المجال سنأتي إلى توضيحهما بالتفصيل لاحقاً. ونذكر أيضاً من الحوادث البحرية للتلوث النفطي، حادثة غرق الناقله أموكو كاديز عام 1978 [6 ص 722-754].

ثانياً: التلوث بسبب التفريغ العمدي للمواد البترولية في مياه البحر:

ويأخذ صورتين: من ناحية، التفريغ المباشر، ويحدث ذلك في الأغراض العسكرية مثلما حدث في حرب الخليج الثانية، كما قد يحدث عند وجود أعطال في ناقلات البترول أو تعرضاً لهياج الأمواج، حيث يتم إفراغ جزء من الحمولة، كي تقوى السفينة على مواصلة الرحلة.

ومن ناحية أخرى التفريغ غير المباشر، ويحدث في حالتين:

الأولى: وتتعلق بتفريغ مياه الموازنة التي تملأ بها الناقلات خزاناتها، بعد تفريغها كمثل لحفظ توازنها أثناء رجوعها، والثانية تتعلق بتفريغ مياه غسل خزانات البترول في السفن والناقلات حيث تقضي التعليمات في موانئ صيانة السفن، والتفتيش عليها، وتقرير صلاحيتها للملاحة إذ يتم إجراء غسل للصهاريج قبل إجراء الصيانة اللازمة، وغالبا ما يتم صرف مياه الغسيل، وهي مخلوطة بالبترول في مياه البحر.

وكذلك يمكن أن يرجع سبب التلوث النفطي إلى تسربات تشغيلية تنشأ من تكرار إنتاج النفط، ومعالجته ونقله والتخلص من وحوله ورواسبه، وحوادث بعض الأخطاء أثناء عمليات الاستخراج أو التسرب من الأنابيب أو الصهاريج الساحلية أثناء شحن الناقلات، أو بسبب تآكل بعض خطوط الأنابيب التي تصل النفط من منابعه إلى شواطئ البحار للتصدير [7 ص 1-2].

وأياً كانت الصورة التي يتخذها التلوث النفطي، فإنه ينشأ عنه مخاطر جسيمة كما أوضحنا سابقاً، وهذا البحث الذي كان عنوانه " المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط"، هو محاولة لتوضيح أهم جوانب هذا الموضوع الحيوي، فالأهمية الكبيرة لهذا الموضوع، ودوره المؤثر على حياة الإنسان ومستقبل البشرية، وضرورة وضع قوانين وأنظمة فعالة لتنظيم عمليات استغلال البيئة البحرية على اختلاف صورها وأشكالها كنقل البترول بالناقلات، واستخراج النفط من أعماق البحار، كل ذلك وغيره دفعنا لدراسة هذا الموضوع رغبة منا في تسليط الضوء على كافة جوانبه، لتحديد القواعد التي تطبق عليه، وتحليل الاتفاقيات الدولية التي تناولت موضوع تلويث البيئة البحرية بالنفط، وإبراز أوجه النقص فيها، ويتمثل الهدف من إجراء هذه الدراسة في معرفة الصكوك الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية

من التلوث بالنفط، ومعرفة درجة الحماية لهذه البيئة، وتحديد طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث النفطي، ومدى فعالية هذه الصكوك الدولية في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط، وكذا تحديد المسؤولية القانونية عن تلويث البيئة البحرية بشقيها المدني والجزائي، ولقد اخترت أن يكون المنهج التحليلي هو المنهج الذي يتم على أساسه تناول كافة الصكوك الدولية التي تناولت المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، كما استعملت المنهج الوصفي وهذا لسرد أحكام مختلف الاتفاقيات الدولية والإقليمية.

ولقد صادفنا ونحن بصدد إجراء هذا البحث مشاكل عديدة منها قلة المراجع التي تناولت قضية تلويث البيئة البحرية بالنفط بصورة واضحة، وكذلك عجز الاتفاقيات الدولية عن تغطية جميع جوانب المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط.

وحتى يتسنى لنا الإحاطة بكافة جوانب هذا الموضوع ارتأينا أن نطرح الإشكالية التالية: ماهو مفهوم المسؤولية الدولية عن التلوث البحري بالنفط؟ وكيف يمكن تحديد المسؤولية وجبر الأضرار الناتجة عن حوادث التلوث البحري بالنفط، وما مدى حماية الإتفاقيات الدولية الحالية للبيئة البحرية من التلوث النفطي؟

وبناء على هذه الإشكالية نقترح المحاور التالية:

مقدمة

الفصل الأول: النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط.

المبحث الأول: مفهوم المسؤولية الدولية.

المطلب الأول: تعريف المسؤولية الدولية وتطورها.

المطلب الثاني: شروط تحقق المسؤولية الدولية.

المبحث الثاني: التكيف القانوني للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط.

المطلب الأول: حادث التلوث.

المطلب الثاني: ضرر التلوث.

الفصل الثاني: المسؤولية القانونية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط.

المبحث الأول: المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي بأفعال محظورة دولياً.

المطلب الأول: عناصر المسؤولية عن الأفعال المحظورة دولياً.

المطلب الثاني: آثار المسؤولية عن الأفعال المحظورة دولياً.

المبحث الثاني: المسؤولية عن التلوث النفطي بأفعال خطيرة مشروعة دولياً.

المطلب الأول: حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الدولية عن الأفعال الخطرة.

المطلب الثاني: الإلتزامات المفروضة على الدول بشأن الأفعال الخطرة.

خاتمة.

الفصل 1

النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط

بدأت مشكلة تلوث البحار في هذا العصر، بعد التوسع الكبير في استخراج النفط واستخداماته العديدة، ونتيجة لزيادة كثافة حركة السفن وبالتالي زيادة احتمال حدوث حوادث التصادم والجروح والحريق والانفجار الذي يؤدي إلى انسكاب كميات هائلة من النفط.

ومن أجل وضع حلول لمشكلة التلوث البحري بالنفط، سارع المجتمع الدولي إلى عقد العديد من المؤتمرات الدولية، والتي تمخضت عنها اتفاقات عديدة، وسنعرض أولاً إلى توضيح مفهوم المسؤولية الدولية بصفة عامة، من خلال إيراد مختلف التعاريف، وكذا إلى تطور فكرة المسؤولية الدولية، ثم ننتقل إلى شروط المسؤولية الدولية في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فسنعتمد فيه إلى التكييف القانوني أو تخصيص المسؤولية الدولية في مجال التلوث البحري بالنفط، من خلال تحليل أهم اتفاقية في هذا المجال، وهي اتفاقية المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط بروكسل 1969، وكذا بروتوكول 1992 المعدل لها ولقد كانت أول اتفاقية نظمت المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، هي اتفاقية لندن 1954، لكن بعد الكارثة النفطية التي حصلت بغرق الناقله الليبيرية الشهيرة توري كانيون في 1969، التي كان لها بالغ الأثر في تحسيس المجتمع الدولي بخطورة هذا النوع من التلوث اتضح للعالم نقص هذه الإتفاقية السابقة وضرورة تعديلها، مما أدى في العام الموالي أي 1969، إلى انعقاد مؤتمر بروكسل 1969، والذي ضم العديد من الدول البحرية، والذي تمخض عنه اتفاقيتان غاية في الأهمية، في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، والإتفاقية الأولى هي اتفاقية بروكسل للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط 1969 والتي عدلت بمقتضى بروتوكول 1992، أما الإتفاقية الثانية، فهي اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار في حالة الكوارث الناتجة عن التلوث بالنفط 1969، والمعدلة بمقتضى بروتوكول 1984، كما أن هناك اتفاقية أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها، وهي اتفاقية إنشاء صندوق للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط 1971، والتي عدلت أيضا بمقتضى بروتوكول 1984 السابق ذكره، وسنأتي إلى توضيح أحكام هذه الإتفاقيات بالتفصيل من خلال الفصل الأول وكذا الفصل الثاني.

1-1 مفهوم المسؤولية الدولية

ونتطرق من خلال هذا المبحث إلى مختلف تعاريف المسؤولية الدولية بصفة عامة حتى يتضح لنا مضمون هذه الفكرة، ثم نعرض للتطور الذي طرأ على فكرة المسؤولية الدولية من حيث الأساس، ومن حيث أشخاص هذه المسؤولية في مطلب ثاني.

1-1-1 تعريف المسؤولية الدولية وتطورها

1-1-1-1 تعريف المسؤولية الدولية:

1-1-1-1-1 تعريف المسؤولية الدولية في فقه القانون الداخلي :

يعرفها الأستاذ الدكتور السنهوري بأنها: التعويض عن الضرر الناشئ عن فعل غير مشروع [8 ص 113].

كما عرفها الأستاذ الدكتور سليمان مرقس بأنها حالة الشخص الذي يستوجب المؤاخذه [9 ص 1]، ويعرفها الأستاذ حسين عامر بأنها اقتراف أمر يستوجب مؤاخذه فاعله [10 ص 02]، أما الأستاذ مصطفى مرعي فيعرفها تعريفا مختصرا بأنها المؤاخذه والتبعة [11 ص 01]

1-1-1-1-2 تعريف المسؤولية الدولية في أعمال المعاهد الدولية و اللجان الدولية

المتخصصة:

في عام 1927 عرف معهد القانون الدولي المسؤولية الدولية بتقريره أن الدولة تعد مسؤولة عن كل فعل أو امتناع يتنافى مع التزاماتها الدولية أيا كانت سلطة الدولة التي أتمته تشريعية أو قضائية أو تنفيذية [12 ص 27].

وفي مشروع قانون المسؤولية الدولية الذي أعدته جامعة هارفارد عام 1929 ثم عدل عام 1961 تناولت مادته الأولى تعريف المسؤولية الدولية بأن تسأل الدولة دوليا عن الفعل أو الامتناع الذي ينسب إليها ويسبب ضررا للأجانب، ويقع واجبا عليها إصلاح الضرر الذي أصاب الأجنبي مباشرة أو لمن يخلفه أو للدولة التي تطلب به.

وفي مؤتمر لاهاي لتقنين قواعد القانون الدولي العام، الذي عقد بناء على دعوة عصبة الأمم عام 1930، وقد ورد في المادة الأولى من قرارات هذا المؤتمر تعريف بشأن المسؤولية

الدولية جاء فيه تسأل الدولة عن التقصير الناشئ عن أفعال أعضائها إخلالا بالتزامات الدولة الدولية في حق أجنبي مقيم على إقليمها سواء لحق الضرر بشخصه أو بممتلكاته. وفي أعمال لجنة القانون الدولي التابعة للجمعية العامة للأمم المتحدة، عرفت المسؤولية تعريفاعاما بأنها النتيجة المترتبة عن أي انتهاك لالتزام دولي [12 ص 68].

3-1-1-1-1 تعريف المسؤولية في بعض أحكام القضاء الدولي:

في قضية NEER بين الولايات المتحدة الأمريكية و المكسيك عام 1927، تعرضت لجنة التحكيم لتعريف المسؤولية الدولية، فقررت أنها تعني الواجب في أداء التعويض الذي ينجم عن الإخفاق في أداء الإلتزامات الدولية، وفي قضية مصنع شورزوف FACTORY CHORZOW بين ألمانيا وبولندا عام 1927، قضت محكمة العدل الدولية الدائمة بأن من مبادئ القانون الدولي وكمفهوم عام للقانون أيضا أن أي إخلال بتعهد يستوجب الإلتزام بإصلاح الضرر، وأضافت المحكمة أن هذا الإلتزام يضل قائما بذاته ودون الحاجة إلى النص عليه في الإتفاق الذي وقع به الإخلال [13].

4-1-1-1-1 تعريف المسؤولية الدولية في الفقه الدولي الأجنبي:

عرفها الفقيه شارل روسو بأنها وضع قانوني تلتزم بموجبه الدولة التي ينسب إليها ارتكاب فعل غير مشروع، وفقا للقانون الدولي، بأن تصلح الضرر الذي لحق بالدولة التي ارتكب في مواجهتها هذا الفعل [14 ص 108]. أما الفقيه دو أرتشاجا فيعرف المسؤولية الدولية بأنها العلاقة الجديدة التي تنشأ عن انتهاك لواجب دولي وبمقتضاها يلتزم الشخص الذي ينسب إليه الانتهاك، بأن يقدم إصلاحا كافيا للضرر الذي لحق بشخص دولي آخر. وعرفها الفقيه كلسن بأنها المبدأ الذي ينشئ إلتزاما بإصلاح أي انتهاك للقانون الدولي ارتكبه دولة مسؤولة، ويرتب ضررا [12 ص 69].

5-1-1-1-1 تعريف المسؤولية الدولية في الفقه الدولي العربي:

يعرفها الأستاذ حامد سلطان أنها تنشأ في حالة الإخلال بالتزام دولي رابطة قانونية جديدة بين الشخص القانوني الدولي الذي أخل بالتزامه، أو امتنع عن الوفاء به، والشخص القانوني الذي حدث الإخلال في مواجهته، ويرتب على نشوء هذه الرابطة الجديدة أن يلتزم

الشخص القانوني الذي أخل بالتزامه أو امتنع عن الوفاء بهبإزالة ما ترتب على إخلاله من النتائج كما يحق للشخص الذي حدث الإخلال أو عدم الوفاء بالإلتزام في مواجهته، أن يطالب الشخص القانوني الأول بالتعويض [15 ص 300].

أما الأستاذ الدكتور محمد سعيد الدقاق فيعرف المسؤولية الدولية، بأنها نظام قانوني يسعى إلى تعويض شخص أو أكثر من أشخاص القانون الدولي عن الأضرار التي لحقت به نتيجة لنشاط شخص آخر أو أكثر من أشخاص القانون الدولي [16 ص 11].

ويعرفها الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنها الإلتزام الذي يفرضه القانون الدولي على الشخص بإصلاح الضرر لصالح من كان ضحية تصرف أو امتناع أو تحمل العقاب جزاء هذه المخالفة [17 ص 140]

أما الدكتور عبد العزيز سرحان فيرى بأنها النظام القانوني الذي بمقتضاه تلتزم الدولة التي تأتي عملا غير مشروع طبقا للقانون الدولي، بتعويض الدولة التي لحقها ضرر من هذا العمل، وأنها كذلك الجزاء القانوني الذي يرتبه القانون الدولي العام على عدم احترام أحد أشخاص هذا القانون لالتزاماته الدولية [18 ص 385].

أما التعريف الذي نراه يستجيب للمعنى المطلوب، هو أن المسؤولية الدولية هي: الإلتزام القانوني المفروض بموجب القانون الدولي العام، بتعويض الشخص الدولي الآخر الذي أصابه ضرر نتيجة للقيام بعمل أو امتناع عن عمل [19 ص 345].

2-1-1-1 تطور المسؤولية الدولية:

1-2-1-1-1 التطور في أساس المسؤولية:

تأثرت أفكار فقهاء القانون الدولي الأوائل بقواعد المسؤولية في النظم القانونية الداخلية التي كانت المسؤولية فيها مقترنة بالقواعد الأخلاقية، إذ لم يكن من الممكن إلقاء مسؤولية على عاتق الفرد إن لم يصدر عنه فعل معيب يشكل اعتداء على قواعد الأخلاق [20 ص 15].

وقد تأثر بذلك جننتلي وتبعه جروسيوس فوضعا نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية، فرأى جروسيوس أن الدولة لا تسأل إن لم ينسب خطأ لأصحاب السلطة العليا بها فخطأ الأمير متمثل في أنه لم يمنع تصرفات رعاياه فأصبح شريكا لهم، كما أنه حين لا يعاقب على تلك التصرفات يكون بذلك قد أجازها [21 ص 75-76].

وقد ظلت هذه النظرية مهيمنة على العلاقات الدولية، حتى نهاية القرن التاسع عشر حين بدأت الدول في الظهور كشخص معنوي مستقل عن شخص حكامها، مما دفع الفقهاء إلى البحث عن أساس آخر للمسؤولية الدولية، يبتعد عن معيار الخطأ الذي كان يستوجب البحث في اعتبارات شخصية ونفسية لا تتوافر في الدولة كشخص معنوي.

وفي بداية القرن العشرين وضعت المدرسة الإيطالية بزعامة أنزيلوتي نظرية جديدة تبحث في علاقة السببية بين نشاط الدولة والفعل المخالف للقانون الدولي، فمسؤولية الدولة عند أنزيلوتي تقوم على إخلال الدولة بالتزاماتها التي يفرضها القانون الدولي وأن الفعل المنشئ لهذه المسؤولية هو الفعل غير المشروع دولياً [20 ص 16].

وهذه النظرية مازالت تلاقي تأييداً كبيراً في فقه القانون الدولي وفي المعاهدات الدولية و أحكام القضاء الدولي، كما أن لجنة القانون الدولي اتخذت منها أساساً للمسؤولية فيما أعدته من مشروع مواد قانون مسؤولية الدول.

وبالرغم من استقرار الفقه والعمل الدوليين على الأخذ بهذه النظرية كأساس للمسؤولية الدولية، فإن التطورات التقنية التي أعقبت الثورة الصناعية منذ نهاية القرن التاسع عشر، والتوسع في نطاق الإستخدامات السلمية للطاقة النووية، الذي يعم العالم الآن، أدى إلى صعوبة أو استحالة اللجوء إلى نظرية الفعل غير المشروع لإقامة المسؤولية الدولية، مما دعى الفقه الدولي إلى اللجوء إلى نظرية المخاطر، التي اتخذتها بعض النظم القانونية الداخلية كأساس للمسؤولية عن أضرار الأنشطة الخطرة.

ومقتضى هذه النظرية، إلقاء تبعة المسؤولية، على شخص القانون الدولي، بمجرد ثبوت نسبة النشاط الضار إليه، ودون اشتراط ارتكابه لخطأ أو فعل غير مشروع [22 ص 146].

وتجدر الإشارة إلى أن هذه النظرية لم تصبح بعد أساساً عاماً للمسؤولية الدولية، إذ جري العرف الدولي على عدم الأخذ بها، إلا بناء على معاهدات دولية، وفي أنشطة ذات خطورة بالغة، وهو الأمر المطبق فعلاً في معظم الإتفاقيات التي تنظم أوجه الإستخدامات السلمية للطاقة النووية، وفي أنشطة ارتياد الفضاء الجوي، وبجانب هذه النظريات الأساسية هناك بعض ممارسات الدول في مجتمعنا الدولي المعاصر، أقامت المسؤولية استناداً إلى مبادئ لهما أهمية كبيرة في العلاقات الدولية، وهما: حسن الجوار، وتحريم إساءة استعمال الحق، وقد وجد لهذين المبدأين تطبيقات عديدة في العلاقات الدولية، وفي أحكام القضاء الدولي [21 ص

1-1-1-2-2 التطور في أشخاص المسؤولية:

أشخاص المسؤولية هم من يجوز مساءلتهم دولياً، وبالتالي ووفقاً للرأي الغالب في فقه القانون الدولي، هم من يتمتعون بالشخصية القانونية الدولية، وإذا كان الأمر قد استقر حالياً على أن أشخاص المسؤولية الدولية هم الدول والمنظمات الدولية، فإن ذلك قد تحقق من خلال تطور كبير لحق بالمجتمع الدولي، وبالفكر القانوني الدولي على النحو التالي:

- الدول شخص للمسؤولية الدولية:

في ظل قواعد القانون الدولي التقليدي، ظلت الدول بمفردها شخص القانون الدولي، وبالتالي فهي شخص المسؤولية الوحيد، وهذه الدول ذات الشخصية القانونية هي الدول ذات السيادة التامة، أي التي لا تخضع لوحدة قانونية أخرى في إتيان تصرفاتها الدولية، وذلك باعتبارها وحدة اجتماعية مستقرة على إقليم محدد، وتحكم نفسها ذاتياً، وتقوم معاملتها مع غيرها من الوحدات على أساس من الحرية والإستقلال، لذلك فإن الدول تامة السيادة فقط هي التي تعد شخصاً من أشخاص المسؤولية الدولية، أما الدول ناقصة السيادة، كالدول تحت الحماية، أو الإنتداب، أو الوصاية، أو غير المتمتعة بالحكم الذاتي، فلا تتمتع بالأهلية الدولية، ولا تعد بالتالي أحد أشخاص المسؤولية الدولية، كذلك فإن من الدول من يكون تام السيادة ويتكون من عدة دويلات متحدة فيما بينها، فالأمر مستقر في الفقه والقضاء الدوليين، على أن الشخصية الدولية في هذه الدول، تكون للدولة الإتحادية في الإتحاد الفدرالي، أما الدول التعاهدية ودول الإتحاد الشخصي فإن الأمر بالنسبة لها مختلف، إذ يظل لكل دولة داخلية في الإتحاد شخصيتها القانونية، وبالتالي فهي أحد أشخاص المسؤولية الدولية [23 ص 161-164].

- المنظمات الدولية أحد أشخاص المسؤولية الدولية:

منذ نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، بدأت تتبلور ملامح المجتمع الدولي بمفهومه الحديث، وكان من أبرز هذه الملامح، ظهور المنظمات الدولية كعصبة الأمم ثم الأمم المتحدة، ومنظماتها المتخصصة، والتي مارست وفقاً لميثاقها أنشطة متعددة في المجتمع الدولي، وقد أثير في الفقه الدولي، وقبل نشأة الأمم المتحدة مسألة مدى تمتع المنظمات الدولية بالشخصية القانونية الدولية [22 ص 130]، وظل هذا التساؤل قائماً إلى أن أفتت محكمة العدل الدولية في قضية الكونت برنادوت 1949، برأي استشاري بناء على طلب الجمعية العامة للأمم المتحدة، جاء فيه: "إن هيئة الأمم المتحدة ليست دولة، ولا تعد دولة فوق الدول، إلا أنها شخص دولي، ولها

بهذا الوصف الأهلية اللازمة لحفظ حقوقها، برفع الدعاوى الدولية، على الدول الأعضاء وغير الأعضاء في الهيئة وذلك للحصول على تعويض عن الأضرار التي تلحق بها أو بموظفيها، وأن منظمة الأمم المتحدة، حين ترفع هذه الدعوى، لا تستطيع القيام بذلك، إلا إذا كان أساس دعاها المساس بحق ثابت لها." وقد عد هذا الرأي الإستشاري علامة بارزة في الفقه القانوني الدولي، ترتب عليه الإعراف لكافة المنظمات الدولية بالأهلية القانونية التي تمكنها من مزاولة نشاطها، وذلك في الحدود التي تكفلها لها المواثيق المؤسسة لها، وبما يتيح لها اكتساب الحقوق وتحمل المسؤولية. و الغريب في الأمر أنه رغم الإعراف للمنظمات الدولية بالشخصية القانونية الدولية، مما يؤهلها لكي تعد شخصا من أشخاص المسؤولية الدولية، إلا أن النظام الأساسي لمحكمة العدل الدولية، يحرم على المنظمات الدولية التقاضي أمام المحكمة، وأعطى حق التقاضي للدول فقط] 23 ص 167 170 [.

موقف الفرد في القانون الدولي والمسؤولية الدولية:

أثير في القانون الدولي التقليدي، مسألة الإعراف للفرد بالشخصية القانونية الدولية، وانقسم الفقه التقليدي بصددها إلى فريقين، فريق وضعي لا يعترف إلا بالدول أشخاصا للقانون الدولي، وينكر على الفرد أي وضع قانوني دولي، والثاني فريق واقعي، يرى أن الفرد هو محور الإهتمام في العلاقات القانونية الدولية، مما يلزم معه الإقرار له بالشخصية القانونية الدولية، سواء منفردا أو مع الدول [21 ص 42-46].

ولا جدال أن الفرد يتمتع حاليا في القانون الدولي بوضع قانوني يؤهله لأن يتمتع بشخصية قانونية دولية، وإن ضاق نطاقها عن الشخصية القانونية للدول، وعل صعيد القانون الدولي للبيئة، فإن الفرد يتميز بوضع يفوق ما يتمتع به في القانون الدولي العام، ذلك أن الدول تراصت عل السماح بتشغيل أنشطة تتميز بالنفع العام، رغم ما تتسم به من خطورة على البيئة، فقد أجازت للمشغلين الخاصين، تشغيل هذه الأنشطة، مع تحملهم المسؤولية عما يلحق بالغير من أضرار.

ولا يخفى أن معظم أنشطة النقل البحري، والتنقيب والبحث عن الموارد المعدنية في مناطق قريبة من الشواطئ، تتم غالبا بواسطة شركات مملوكة لكيانات خاصة، وتلقي الإتفاقيات ذات الصلة بمسؤوليات على هذه الكيانات، تتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، كما تلقي عليهم مسؤولية أداء تعويضات عن الأضرار التي قد تحدثها أنشطتهم الخاصة [22 ص 131-138].

وبالرغم من أن هذا الوضع القانوني للفرد في القانون الدولي، لم يرق إلى مستوى التمتع بالشخصية القانونية الدولية، إذ ليس له وفق قواعد القانون الدولي حق مباشرة دعوى المسؤولية الدولية تجاه شخص دولي آخر، إلا أن اعتبارات حماية البيئة، والدور الفعال الذي تمارسه الكيانات الخاصة على الساحة الدولية، تدفعنا إلى المطالبة بالإعتراف للفرد بالشخصية القانونية الدولية [19 ص 345-346].

ولتحقق المسؤولية الدولية في جانب أشخاص القانون الدولي يقتضي هذا توفر شروط معينة.

2-1-1 شروط تحقق المسؤولية الدولية:

أجمع الفقهاء على إطلاق اصطلاح العمل الدولي غير المشروع على كل خرق لالتزام تفرضه قاعدة القانون الدولي وبالتالي فإن تخلف شخص القانون الدولي عن القيام بالواجبات الدولية يترتب مسؤوليته الدولية، لكن لقيام هذه المسؤولية يتعين توفر شروط معينة وهي:

1-2-1-1 أن يكون الفعل غير مشروع:

وهو السلوك المنسوب إلى الدولة وفقا للقانون الدولي والذي يتمثل في فعل أو امتناع يشكل مخالفة لأحد التزاماتها الدولية، فمسؤولية الدولة لا تثور إلا إذا ارتكبت فعلا يكون من وجهة نظر القانون الدولي غير مشروع، رغم أن هناك اختلاف كبير بين الفقهاء في نظرهم لاصطلاح الفعل غير المشروع، إلا أن الفقه الدولي يكاد يتفق على أن الفعل غير المشروع هو الذي يتضمن انتهاكا لأحكام القانون الدولي، أيا كان مصدر هذه الأحكام سواء اتفاقات دولية، أو عرف دولي، أو مبادئ قانونية عامة معترف بها، أو حتى علاقة قانونية خاصة أو قرار محكمة أو منظمة دولية، وسواء كان هذا الفعل إيجابيا أو سلبيا.

إلا أن عدم المشروعية هو أساس لا يصح الاعتماد عليه دائما لتحميل الدولة تبعة المسؤولية عن الأضرار التي تحدث في اغلب الأحيان نتيجة ممارسة الدولة لحقوقها وقيامها بأنشطة مشروعة، ولذلك ينبغي البحث عن أساس آخر وهو الضرر الحاصل والذي يجب تعويضه، وقد جاءت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة التي تتولى تدوين قواعد

المسؤولية الدولية لتؤكد وجود حالات يمكن أن تتحمل فيها الدولة المسؤولية نتيجة أعمال وأنشطة مشروعة [24 ص 31].

وهكذا يمكن القول أن الأفعال والأنشطة التي تقوم بها الدولة، ويترتب عليها تلوث للبيئة البحرية، أو تعتبر انتهاكا لأحكام الإلتزام الدولي بحماية تلك البيئة، قد تكون أفعالا غير مشروعة، وقد تكون أفعالا مشروعة، ومن ثم فإن التمسك بالقاعدة التقليدية، وهي اتصاف الفعل بعدم المشروعية على إطلاقه، لا يعتبر أساسا كافيا لمسؤولية الدولة في كل حالات التلوث، بل ويجب عدم الإقتصار عليه كأساس وحيد لتحمل الدولة تبعة المسؤولية الدولية في حالات التلوث، وإنما يمكن الإعتماد كذلك على مجرد التسبب في إحداث التلوث، بصرف النظر عن الخطأ أو الإهمال، بما يعني الأخذ بفكرة المسؤولية المطلقة، وهو الإتجاه الحديث الذي بدأ يفرض نفسه في ميدان العلاقات الدولية، كضرورة تتطلبها ظروف التقدم العلمي والصناعي ومبتكرات العصر الحديث.

والواقع أن فكرة المسؤولية المطلقة تقوم على أساس أن كل نشاط مشروع تمارسه الدولة يمكن أن يترتب عليه أخطار شديدة للغير، فإن الدولة يجب أن تتحمل مسؤولية الضرر الذي يقع على الغير نتيجة تلك الأخطار، فمن يقوم بنشاط شديد الخطورة عليه أن يتحمل المسؤولية عن المخاطر التي تترتب على هذا النشاط، وهذه الفكرة تجد في نطاق الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية إمكانية التطبيق بصورة مقبولة وغير قابلة للتشكيك، ذلك لأن بعض نشاطات الدولة في البحار، وطبيعة ما يترتب على تلك الأنشطة من أخطار جسيمة للبيئة البحرية، بسبب التقدم التقني الحديث، يقتضي عدم التقيد بفكرة العمل غير المشروع، سواء كان عن خطأ أو إهمال كأساس وحيد تقوم عليه مسؤولية الدولة البيئية، فحيثما لا تتوافر شروط العمل غير المشروع بالنسبة للتلوث الناتج عن أنشطة الدولة، فإنه يجب اللجوء إلى فكرة المسؤولية المطلقة، بما تعنيه هذه الفكرة من ضرورة تحمل الدولة لما يترتب على أنشطتها من مخاطر للغير.

2-2-1-1 إسناد الفعل إلى الدولة:

قلنا أن الفعل الذي يترتب مسؤولية الدولة قد يكون فعل غير مشروع، أو قد يكون مشروعاً في ذاته إلا أن ممارسته تتضمن خطورة استثنائية. لكن الشرط الأساسي لقيام مسؤولية الدولة هو إسناد هذا الفعل إلى الدولة، ويعتبر الفعل منسوباً إلى الدولة إذا كان صادراً عن سلطاتها، ويقصد بسلطات الدولة كل فرد أو هيئة يمنحها القانون الداخلي اختصاصات، وتنشأ

المسؤولية الدولية نتيجة لتصرف يصدر من هؤلاء الأفراد أو الهيئات، سواء كان تصرفاً إيجابياً أو سلبياً، طالما أنه صدر منهم بوصفهم سلطات دولة [25 ص 120].

ومع أن البعض يرى أنه لا توجد ثمة قيمة جوهرية للتفرقة بين أجهزة الدولة أو أعضائها أو سلطاتها التي ارتكبت الفعل، طالما أن الدولة ذاتها هي التي سوف تتحمل تبعه مسؤولية هذا الفعل، إلا أنه يحسن الإشارة إلى بعض التصرفات التي يمكن أن تصدر عن سلطات الدولة بما يخالف التزامها الدولي بحماية البيئة البحرية.

- بالنسبة لتصرفات السلطة التشريعية:

تترتب مسؤولية الدولة عن تصرفات سلطاتها التشريعية في حالتين:

الحالة الأولى: إذا امتنعت الهيئة التشريعية أو تقاعست في إصدار التشريعات ووضع النظم الكفيلة بمنع تلوث البيئة البحرية، وخفضه والسيطرة عليه، سواء بالنسبة للمناطق البحرية التي تدخل في ولايتها، أو السفن التي تحمل علمها أو تكون مسجلة فيها.

الحالة الثانية: إذا اتخذت الهيئة التشريعية عملاً أو أقرت نظاماً يتعارض مع أحكام وقواعد الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، ويدخل في ذلك قصور ما تصدره الهيئة التشريعية من نظم وقواعد بما يجعلها أقل فاعلية من القواعد والنظم والمعايير المنفق عليها عالمياً.

- بالنسبة لتصرفات السلطة القضائية:

تترتب مسؤولية الدولة عن تصرفات السلطة القضائية في حالتين:

الحالة الأولى: حالة إنكار العدالة، وذلك إذا لم تكفل الدولة للأجانب إمكانية اللجوء إلى قضائها الوطني، وفقاً لنظمها القانونية، من أجل الحصول السريع على تعويض كاف أو على أية ترضية أخرى، فيما يتعلق بالضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية، الذي يسببه الأشخاص الطبيعيون أو الاعتباريون الخاضعون لولايتها.

الحالة الثانية: حالة فساد الجهاز القضائي بما يؤدي إلى تأخير الفصل في دعاوي التعويض الخاصة بالأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، وبالتالي تقويت الغرض من ضمان الحصول على تعويض سريع وكاف، ويدخل في هذه الحالة أيضاً، عدم اتخاذ التدابير التي من شأنها تسهيل سير الدعاوي المرفوعة أمام محاكم الدولة لتحديد المسؤولية في حالة التلوث.

- بالنسبة لتصرفات السلطة التنفيذية:

تسأل الدولة عن تصرفات هيئاتها ومؤسساتها التنفيذية وموظفيها، إذا كانت تلك التصرفات تتعارض مع إلتزامات الدولة تجاه حماية البيئة البحرية، وبطبيعة الحال يدخل ضمن أجهزة الدولة التنفيذية، ومن المسلم به أن تصرفات أعضاء السلطة التنفيذية التي تصدر بالمخالفة للإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، قد يكون مأذونا بها من الدولة، فتأخذ حكم التصرفات غير المشروعة التي تقوم بها الدولة نفسها، وقد تصدر تلك التصرفات أثناء وبمناسبة أداء الوظيفة، وهنا فإن الدولة تتحمل تبعه المسؤولية أيضا باعتبارها مسؤولة عن كافة الأضرار التي تحدث نتيجة للأفعال التي يرتكبها موظفوها، حتى ولو كان هؤلاء الموظفون قد خالفوا القانون الداخلي أو تجاوزوا حدود اختصاصهم، ذلك لأن تجاوز الإختصاص أو الخروج على النظم والتدابير الموضوعة بمعرفة الدولة، لا يؤثر على طبيعة الفعل ذاته باعتباره قد تم لحساب الدولة وتحت إشرافها ورقابتها، أما إذا كان الفعل قد صدر عن الموظف بصفته الشخصية، ولا علاقة له بأعماله الرسمية أو بصفته الوظيفية، فإن هذا الفعل يأخذ حكم تصرفات الأفراد العاديين، ولا تتحمل الدولة تبعه مسؤوليته إلا في الحدود التي سوف يرد ذكرها في الفقرة التالية.

- بالنسبة لتصرفات الأشخاص الطبيعيين والمعنويين:

القاعدة السائدة هي أن الدولة لا تسأل عن الأعمال التي تصدر عن الأشخاص الطبيعيين والمعنويين التابعين لها، والذين لا يعملون باسمها أو لحسابها، ومع ذلك فإن التصرفات التي قد تصدر عن هؤلاء، ويترتب عليها تلويث البيئة البحرية، يمكن مساءلة الدولة عليها في حالتين:

الحالة الأولى: إذا ثبت أن الدولة لم تقم ببذل العناية اللازمة لمنع هؤلاء الأشخاص من ارتكاب أفعال التلوث الضارة، ولم تتخذ الحيطة اللازمة لكي تحول بينهم وبين إحداث أضرار للبيئة البحرية، كما لو كان هناك قصور في تشريعها، أو لم تقم باتخاذ الإحتياطات والتدابير المتفق عليها لتشغيل السفن التي تحمل علمها، أو لم تقم بالرقابة الكافية للتأكد من سلامة تشغيل تلك السفن والمعدات طبقا للمستويات الدولية السائدة.

الحالة الثانية: إذا لم تقم الدولة بعقاب مرتكبي هذه الأفعال أو لم تتخذ نحوهم أية إجراءات محاكمتهم، وتثبت مسؤولية الدولة على وجه الخصوص، في حالة تقصيرها في تقديم هؤلاء الأشخاص إلى المحاكمة، أو رفضها اتخاذ أي إجراءات قضائية ضدهم، كما تثبت مسؤولية الدولة أيضا إذا كان نظامها القانوني لا يتيح للمتضررين الأجانب اللجوء إلى القضاء الوطني،

لمطالبة هؤلاء الأشخاص بتعويض ما لحقهم من أضرار بصورة سريعة وكافية، أو كانت معايير وإجراءات تقييم ودفع تلك التعويضات غير عادلة [25 ص 121]

3-2-1-1 عنصر الضرر كشرط لقيام مسؤولية الدولة:

يقصد بالضرر في نظام المسؤولية الدولية "المساس بحق أو بمصلحة مشروعة لأحد أشخاص القانون الدولي".

وإذا كان من الضروري لكي تترتب المسؤولية تجاه دولة من الدول أن ينتج عن الفعل غير المشروع ضرراً يصيب الدولة.

إلا أننا لا نرى تلك الضرورة قائمة في مجال الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، ذلك لأن طبيعة الأضرار التي تنتج عن التلوث البحري ليست من الأضرار التي يمكن تحديدها، أو الربط بينها وبين الفعل المسبب لها، وإنما هي أضرار ذات طبيعة خاصة قد تمتد لتشمل البيئة البحرية بوجه عام [25 ص 121].

وإذا كان من السهل في بعض الأحيان إثبات وقوع ضرر مباشر للغير بسبب فعل من أفعال التلوث، وذلك باستخدام الأجهزة العلمية الحديثة، لقياس درجة التلوث وتقدير مدى الضرر الذي لحق بالدولة أو رعاياها، إلا أنه من العسير في أغلب الأحيان إثبات الأضرار غير المباشرة للتلوث، وذلك لأن آثار التلوث قد لا تظهر فور وقوعها، وإنما قد يمضي وقت طويل قبل أن تكتشف، وبالتالي يصبح من الصعب إثبات رابطة السببية بين الضرر والفعل المسبب له.

فالضرر المستوجب للمسؤولية الدولية من وجهة نظر الفقهاء هو ذلك الضرر المؤكد الذي يحدث لدولة أو مجموعة من الدول بسبب فعل غير مشروع دولياً، وبالتالي فإن الأضرار المحتملة أو غير المؤكدة لا يجب أن تسأل عنها الدولة [19 ص 346]، وإذا كان هذا الاتجاه يمكن أن يطبق في بعض الحالات، إلا أنه لا يمكن تطبيقه على حالات التلوث البحري وخاصة التلوث بالنفط، لأن إثبات الضرر المباشر بسبب التلوث أمر عسير في معظم الأحيان، لأن آثار التلوث قد لا تظهر فور وقوعها، ومن جهة أخرى فمعظم حوادث التلوث النفطي لا تعرف حدود طبيعية أو سياسية، حيث تمتد آثارها وبسرعة كبيرة لآلاف الكيلومترات نظراً لعوامل عدة كالتيارات البحرية وحركة الأسماك.

فالتبيعة الخاصة لأضرار التلوث البحري بالنفط تجعل من الصعوبة إثبات الكثير من الأضرار فور وقوعها أو تحديدها من حيث الزمان أو المكان، وهذا ما دعى إلى ضرورة تطوير قواعد المسؤولية الدولية لتتلاءم مع طبيعة هذه الأضرار.

إذا توفرت هذه الشروط مجتمعة كنا أمام مسؤولية دولية غالبا ما تكون مدنية، يترتب عليها التعويض والذي يكون إما عينيا بإعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل حدوث الضرر، أو ماليا حيث نلجأ إليه عندما يتعذر إعادة الحال إلى ما كانت عليه أو نجد ضرر لا يكفي معه التعويض العيني فقط، بل على الدولة دفع مبلغ معين كتعويض لما حدث.

وليس التعويض فقط هو أثر لهذه المسؤولية فهناك آثار أخرى كالترضية والاعتذار، كما سنراه لاحقا.

أما فيما يتعلق بالمسؤولية الدولية الجزائية فهو موضوع مختلف عليه، بالرغم من ترتيبه في بعض التشريعات، إلا أن إمكانية مساءلة دولة جزائيا عما تحدثه من أضرار تجاه دولة أخرى أمر لم يحسم بعد، وحتى ولو تم تطبيق مثل هذه المسؤولية فإن العقوبة التي تترتب عنها ستقتصر دون شك على التغريم فقط.

2-1 التكييف القانوني للمسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط:

نصت المادة 235 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أن: "الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية، المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وهي مسؤولة وفقا للقانون الدولي".

فالاتفاقية بموجب هذه المادة تفرض على الدول مسؤولية بموجب القانون الدولي، بالوفاء بالتزاماتها الدولية بشأن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وهذه الالتزامات تشمل بالطبع الواجبات المفروضة على الدول بموجب هذه الاتفاقية والاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، وقواعد العرف الدولي التي تنص على حماية البيئة البحرية وذلك بمنع وقوع الضرر البيئي، وتقليله إلى أدنى حد ممكن، كما تشمل الإلتزام بإصلاح الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية [19 ص 323].

وكذلك ما تضمنته الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت 1954 وتعديلاتها حتى عام 1969 بأن فرض العقوبة في حالة مخالفة بنودها من اختصاص الدولة التي خالفت السفينة في حدودها، أما تنفيذ العقوبة فهو من شأن الدولة التي تحمل السفينة علمها مع مراعاة أن تكون العقوبة متناسبة مع الجرم، وقد أصبح النص بعد التعديل يجعل تنفيذ العقوبة من اختصاص الدولة التي تم الإلقاء في مياهها.

ومما سبق، وما تضمنته الاتفاقيات الأخرى التي تناولت موضوع المسؤولية عن التلوث البحري بالنفط يقتضي منا هذا ضرورة تحديد عناصر هذه المسؤولية الدولية حتى يمكن مساءلة هذه الدول عن التلوث استنادا لها، وفي مجال المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط يختفي عنصر الخطأ نهائيا عند انعقادها، إلا عند تقدير التعويض الملزم به الشخص المسؤول، ومن ثم لا يشترط وفقا لمعاهدة 1969 و البروتوكول المعدل لها، لانعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث يترتب عليه ضرر التلوث.

وعليه سندرس: في مطلب أول حادث التلوث، وفي مطلب ثاني ضرر التلوث.

1-2-1 حادث التلوث:

يعتبر أول عناصر المسؤولية المدنية وهو بمثابة الحلقة الأولى من حلقات سلسلة التلوث التي تبدأ بوقوعه وتنتهي بالضرر الناتج عنه فلا تنطبق أحكام المسؤولية في مجموعها، إلا إذا كان الفعل المولد للضرر يصدق عليه وصف الحادث.

وللقول بأن حادثا بحريا في مفهوم التلوث بالمحروقات قد وقع، يجب أولا أن نكون بصدد سفينة، إذ للسفينة في مجال التلوث مفهوم غامض يختلف عن مفهومها في القواعد العامة، كما ينبغي ثانيا، أن يكون لأنواع معينة من المحروقات وظيفة ما في الرحلة البحرية التي تقوم بها هذه السفينة، ويتعين أخيرا أن تتعرض تلك السفينة لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب أو إلقاء ما بها من المحروقات في المياه البحرية [26 ص 25].

هذه المعطيات الثلاث و التي تشكل معا عناصر حادث التلوث طبقا لمعاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها هي التي سنتطرق لها.

1-1-2-1 السفينة:

لقد جاء تعريف السفينة في معاهدة 1969 مرتبط إلى حد بعيد بحادثة توري كانيون، حيث وضع تعريف متأثرا بالناقلة توري كانيون، لكن مع مرور السنوات، ظهرت حوادث أخرى للتلوث بالزيت، أثبتت عدم اتساع مفهوم السفينة في معاهدة 1969 ليغطي أنواع أخرى من السفن قد تتسبب في حوادث تلوث دون أن تخضع لأحكام المعاهدة، مما تضيع معه الفائدة المرجوة من وضع مثل هذه القواعد، ألا وهي ضمان حصول المضرورين من التلوث على تعويض مناسب، لذا جاء بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969، متضمنا مفهوما موسعا للسفينة استطاع إلى حد بعيد أن يعي دروس وتجارب السنوات السابقة [26 ص 27].

وسنعرض إلى مفهوم السفينة في كل من معاهدة 1969 و بروتوكول 1992.

1-1-1-2-1 المفهوم الضيق للسفينة في معاهدة 1969:

عرفتها المادة 1/1 من معاهدة 1969 بأنها: "أي منشأة أو أداة بحرية، أيا ما كانت تنقل المحروقات سائبة كبضاعة".

فهذا التعريف يشمل كافة المنشآت والأدوات البحرية التي يمكن أن تدخل في التعريف العام للسفينة، ولم تقف المعاهدة في تعريفها للسفينة عند هذا المفهوم العام، بل اشترطت في الجزء الثاني من التعريف أن تنقل المنشأة أو الأداة البحرية فعلا المحروقات سائبة كبضاعة بغض النظر عن مقدار الحمولة التي تحملها السفينة.

فالسفينة في مفهوم معاهدة 1969 هي ناقلات البترول والسفن الأخرى، دون السفن الحربية والسفن التجارية المملوكة للدولة أو المستغلة بواسطتها، بشرط أن تنقل البترول سائبا كبضاعة لحظة الحادث، وبصرف النظر عما إذا كان التلوث قد نتج من زيت الشحنة المنقولة أو زيت وقود تشغيلها [27 ص 33-34].

أما فيما يخص الحطام البحري فلكي يطلق على السفينة لفظ حطام بحري يجب توفر شرطين: أولا : أن تكون غير صالحة للطفو، أو أن تقاد حتى ولو بالقطر في أمان إلى أي ميناء، ثانيا: أن تكون متروكة والترك ليس من المالك بل من طاقمها، ففي حالة تسرب حمولتها مسببة لتلوث فمعاهدة 1969 قابلة لتغطية الناتج عن تسرب الزيت من حطام الناقلة الغارقة تأسيسا على أن هذا التسرب يجد مصدره بوضوح في الواقعة المتسببة في الغرق، فالمعاهدة قد اشترطت في المنشأة أو الأداة البحرية لكي تدخل في مفهوم السفينة أن تنقل الزيت فعلا سائبا كشحنة لحظة حدوث الواقعة المسببة للتلوث، دون اعتبار لما تؤول إليه هذه السفينة بعد ذلك لحظة وقوع ضرر التلوث ذاته، فالمسألة في مفهوم المعاهدة يجب النظر إليها من زاوية العلاقة السببية بين الحدث الذي ترتب عليه صيرورة السفينة حطاما وضرر التلوث، فإذا كانت السببية مباشرة فلا مفر من تطبيق أحكام المعاهدة على مثل هذا الضرر، أما إذا مرت مدة زمنية طويلة بين حدوث الواقعة وحصول ضرر التلوث، كمرور خمس سنوات على غرق الحطام فلا يمكن أن نربط بين الواقعة وحصول ضرر التلوث ولا تطبق المعاهدة [26 ص 37-39].

2-1-1-2-1 المفهوم الموسع للسفينة في بروتوكول 1992:

تكمن أهمية حادث توري كانيون كما سبق القول في أنه الحادث الأول من نوعه من حيث ضخامته، وجسامة الأضرار الناتجة عنه [28]، وفي وقت لم تكن هناك قواعد قانونية خاصة تحكم هذا النوع من الحوادث، وتكفل تعويضا ملائما للمضرورين من التلوث بالنفط، فقد تأثر به المشرع الدولي عند وضعه معاهدة 1969، واستمر الوضع على هذه الحال إلى أن وقعت حوادث أخرى أبرزت مثالب معاهدة 1969، ومن بينها حادثة الناقلّة *olympic bravery* في 13 مارس 1976 وهي ناقلّة ليبيرية كانت تبحر فارغة وبسبب عطل وسرعة الرياح تحولت من مجراها وجنحت بسبب الإضطراب الشديد للأمواج وصخور الساحل، وقبل تنفيذ الاتفاق بين المجهز وشركة هولندية لرفع و ضخ زيت وقود التشغيل بيوم واحد، هبت عاصفة أدت إلى تحطيم السفينة وعناصر ماكناتها التي كانت تحوي 1200 طن من المازوت تسربت بكاملها إلى البحر [26 ص 41-42].

وكان بالإمكان إتخاذ إجراءات سريعة ومناسبة لمنع تسرب البترول من عناصر الناقلّة، لكن هذا التباطؤ يرجع لأن السلطات الفرنسية خشيت من عدم استرداد تكاليف هذه الإجراءات، فهذا الحادث أظهر عيوب معاهدة 1969، وهو التلوث الذي تتسبب فيه الناقلات الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها بضاعة بترول، بل تحوي فقط زيت الوقود اللازم لتشغيلها، لذا جاء بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 متضمنا تعريفا جديدا للسفينة.

فنص في المادة 1/1 على أن السفينة تعني: أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كانت تبنى أو تهيأ لنقل المحروقات سائبة كبضاعة، ولا تعد من قبيل السفينة في مفهوم البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات وبضائع أخرى، إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة كبضاعة، وفي حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات في أي رحلة تالية لهذا النقل.

كما ورد في المادة 1/2 من البروتوكول بأنه يقتصر على ناقلات البترول ويسمح بتغطية الناقلات الفارغة، فمن جهة اشترط البروتوكول أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مصممة أو مشيدة لنقل البترول سائبا كبضاعة، مما يعني أن المشرع الدولي قصد ناقلات البترول فقط دون غيرها من السفن الأخرى التي يمكنها أن تحمل البترول في أحواضها كبضاعة، ومن جهة أخرى لم يشترط النص، لانطباق البروتوكول أن تحمل الناقلّة بالفعل البترول سائبا كبضاعة لحظة وقوع الحادث، كما هو الشأن في معاهدة 1969، الأمر الذي

يسمح بانطباقه على ناقلات البترول الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها شحنة بترول [26 ص 43].

فبروتوكول 1992 جاء في الجزء الأول من مادته الثانية، موسعا لتعريف السفينة بالمقارنة مع نصوص معاهدة 1969، حيث أصبحت السفينة طبقا للبروتوكول، تشمل ليس فقط ناقلات البترول المشحونة، بل وكذلك الناقلات التي لا تحمل المحروقات إلا على سبيل الوقود في عنابر تشغيلها، أو كرواسب متبقية بعد تفريغ الشحنة، بل أكثر من ذلك يمكن أن يمتد التعريف الجديد ليغطي أيضا الناقلات المخصصة لتخزين البترول توطئة لنقله من وإلى المحطات البترولية أو أي مكان آخر، حيث أن الضابط الآن لم يعد البحث عما إذا كانت الناقلات تحمل المحروقات سائبة كبضاعة، بل البحث عما إذا كانت قد شيدت أو صممت للقيام بذلك بصرف النظر عن استخدامها الفعلي لحظة الحادث.

وخلاصة القول أن تعريف السفينة طبقا لبروتوكول 1992 قد اتسع مقارنة بمعاهدة 1969 ليشمل ناقلات البترول مشحونة كانت أم فارغة وكذلك السفن المختلطة في اللحظة التي تنقل فيها المحروقات فعلا سائبة كبضاعة أو أثناء أي رحلة تالية لهذا النقل، إلا إذا أثبت المالك أو صندوق التعويض، عدم وجود بقايا للمحروقات في السفينة لحظة وقوع الحادث [26 ص 46-45].

2-1-2-1 المحروقات:

إذا كانت معاهدة 1969 قد اشترطت لانطباقها على المنشأة أو الأداة البحرية، أن تنقل بالفعل المحروقات سائبة كبضاعة، فمن الطبيعي التساؤل عن ماهية هذه المحروقات وأنواعها في معاهدة 1969 و بروتوكول 1992.

1-2-1-2-1 أنواع المحروقات في معاهدة 1969:

نصت المادة 5/1 من معاهدة 1969 على أن المحروقات تعني كافة المحروقات الثقيلة، خاصة البترول الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحوت، سواء كانت منقولة على السفينة أو كوقود في عنابر ماكناتها.

فالمعاهدة استبعدت من نطاق تطبيقها كافة المواد الضارة الأخرى، القابلة لإحداث التلوث، وهذا لأن امتداد المعاهدة إلى العديد من المنتجات المختلفة، من شأنه أن يؤدي إلى صعوبة تنظيم التعويض عن أضرار تختلف عن بعضها البعض تماما، فالمعاهدة قصرت نطاق تطبيقها على المنتجات الثقيلة فقط، واستبعدت الخفيفة المكررة، وهذا لأن المحروقات الثقيلة فقط هي التي تؤدي إلى تلوث واسع النطاق ولأن التجربة أثبتت سرعة اختفاء الآثار الناتجة عن تسرب المنتجات الخفيفة في البحر [29 ص 329].

2-2-1-2-1 أنواع المحروقات في بروتوكول 1992:

أما بروتوكول 1992 فنصت المادة 2/2 منه على أن المحروقات تعني كافة المحروقات الثقيلة خاصة الزيت الخام زيت الوقود زيت الديزل الثقيل، وزيت التشحيم، سواء كان منقولا على السفينة كبضاعة، أو في عابرها تشغيل مثل هذه السفينة، ويلاحظ أن البروتوكول استبعد زيت الحوت [26 ص 51-57].

3-1-2-1 الواقعة المسببة للتلوث:

يلزم حتى تكتمل فصول الحادث طبقا لنظام المسؤولية عن التلوث بالزيت، أن تتعرض السفينة بما تحمله من زيت لواقعة مادية، فماذا تعني الواقعة المادية في ظل نصوص معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها.

1-3-1-2-1 المفهوم الضيق للواقعة المسببة للتلوث:

عبرت الفقرة الثامنة من المادة الأولى من معاهدة 1969 عن الواقعة المسببة للتلوث بأنها: كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر وينتج عنها تلوث.

كما نصت الفقرة الأولى من المادة الثالثة من ذات المعاهدة على أن مالك السفينة لحظة الواقعة يعتبر مسؤولا عن أي ضرر تلوث ينتج عن تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته إثر الواقعة.

فحسب المادتين يتطلب لوقوع الحادث المؤدي إلى التلوث، أن تتعرض السفينة لحدث معين كتصادم أو جنوح أو غرق، يتبعه تسرب أو إلقاء الزيت من السفينة، الأمر الذي ينتج عنه

تلوث، فالمعاهدة لا تنطبق على ما يطلق عليه حالات التهديد المحض بالتلوث، فإذا جنحت سفينة وكان هناك تهديد بتسرب الزيت، فتكاليف الإجراءات المتخذة لمنع تسرب الزيت غير قابلة للتعويض طبقاً للمعاهدة [26 ص 60-62].

2-3-1-2-1 المفهوم الموسع للواقعة المسببة للتلوث بروتوكول 1992:

لقد كان لوقوع حوادث خطيرة لتسرب الزيت أثره في كشف أحد أوجه النقص الخطيرة في معاهدة 1969، والمتمثل في تعريف الواقعة المسببة للتلوث، فضيق هذا التعريف وعدم امتداده للفترة الواقعة قبل حدوث التسرب أو الإلقاء الفعلي للزيت، يتعارض مع ما هو مسلم به من أن الإجراءات التي تتخذ في الوقت المناسب فيما يتعلق بسفينة تواجه صعوبات وتهدد بتسرب الزيت منها، يمكن أن تؤدي إلى تفادي أو على الأقل تقليل التلوث بشكل فعال، ولقد أدى هذا الوضع إلى تبني القضاء الوطني لعديد من الدول المتعاقدة تفسيراً متحرراً لتعريف الواقعة المسببة للتلوث، بغرض التعويض عن الإجراءات المتخذة توكياً لحدوث تسرب أو إلقاء زيت.

لذلك وبهدف توحيد القواعد القانونية في هذه المسألة، وبتأييد من الصناعة البترولية والملاحية معاً، فإن اتفاقاً سريعاً قد تحقق أثناء التحضير لتعديل المعاهدة، حول التوسع في تعريف الواقعة المنشئة للتلوث ليشمل حالات التهديد به، لتصبح الواقعة المسببة للتلوث طبقاً للبروتوكول : كل حدث أو سلسلة أحداث لها نفس المصدر ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديداً جسيماً أو محدقاً به [26 ص 66-68].

1-2-2-1 ضرر التلوث:

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لا تتعقد بدونه المسؤولية المدنية بصفة عامة، وكذلك الأمر في مجال التلوث بالزيت، فلا يكفي لتحقق المسؤولية وقوع الحادث بل يجب أن ينتج عن هذا الحادث ضرر.

فما هو مفهوم الضرر في كل من معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل؟

1-2-2-1 المفهوم الغامض لضرر التلوث في معاهدة 1969:

نصت المادة 6/1 من معاهدة 1969 على أن ضرر التلوث يعني أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات.

فمن هذا النص يتبين أن ضرر التلوث لا يعني فقط ضرر التلوث في حد ذاته بل يشمل الإجراءات الوقائية، وهذا ما سوف نتناوله في فرعين متتاليين.

1-1-2-2-1 ضرر التلوث في حد ذاته:

إذا كانت القاعدة العامة أنه لا مسؤولية بدون ضرر، فمن المؤكد أنه ليس أي ضرر يفتح باب الحق في التعويض، فحسب معاهدة 1969 يجب توفر شرطين هما:

- أولاً: أن يقع الضرر خارج السفينة، وهذا يعني استبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر.

- ثانياً: أن يقع الضرر بسبب التلوث فالمعاهدة تنطبق فقط على الأضرار الناشئة عن التلوث فقط، دون تلك التي يمكن أن تنشأ خارج السفينة بسبب انفجار أو اشتعال المحروقات المنقولة عليها والمتسربة في البحر [26 ص 75-80].

أما عن الأضرار القابلة للتعويض فقد وردت في الاتفاقية بصفة عامة وغامضة، ويترتب على هذا الغموض في تحديدها إعطاء محاكم الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تحديد مفهوم الضرر تبعاً لقوانينها الداخلية، وهذا طبقاً لمبدأ إعادة الحال إلى ما كان عليه، لكن هناك

أضرار تنجم عن حوادث التلوث بالزيت وتثير مشكلة في قابليتها للتعويض طبقا لمعاهدة 1969، مثل تلك المتعلقة بفوات الكسب المادي، والأضرار البيئية، فتلوث الشواطئ يؤدي إلى فوات الكسب عن أصحاب الفنادق والمطاعم الساحلية وشركات النقل، وبالتالي هل يمكن حسب معاهدة لهؤلاء الأشخاص الذين يتعرضون لفوات الكسب بسبب تلوث ملكياتهم، أو بسبب إتلاف البيئة البحرية، المطالبة بتعويض طبقا لمعاهدة 1969، أم هناك حد فاصل يجب التوقف عنده؟

إن صياغة تعريف ضرر التلوث حسب معاهدة 1969 لا يسعنا في الإجابة عن هذا التساؤل فلا ننبين منه بوضوح مدى تغطيته لهذه الصورة من صور الضرر، ومن ثم يصير لزاما على الدول المتعاقدة الرجوع في شأن هذه المسألة لقوانينها الداخلية [26 ص 80-81].

وقد استقر قضاء محكمة النقض المصرية والفرنسية على التعويض عن ضرر تفويت الفرصة، بشرط أن يثبت الضرر أنه فقد فرصة بالفعل، وثانيا أن تكون الفرصة المدعى فقدها جدية، فلكي يحصل الضرر على التعويض عن فوات الكسب، يجب عليه إثبات تحقق فوات الكسب، والعلاقة السببية المباشرة بينه وبين حادث التلوث، أما الضرر البيئي فقد حصل هناك اختلاف في القوانين الداخلية للدول المتعاقدة في معاهد 1969، حول التعويض عن الضرر الحاصل للبيئة بسبب صعوبة تقديره، وهذا ناتج عن غموض تعريف الضرر في المعاهدة، وظل الأمر هكذا إلى أن توحد الوضع بدخول بروتوكول 1992 المعدل المعدل لهذه المعاهدة حيز التنفيذ، حيث نص صراحة على دخول فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة ضمن الأضرار القابلة للتعويض، وهذا بقصر التعويض فيما يتعلق بالأضرار المرتبطة بالبيئة البحرية، فقط على تكاليف الجراءات اللازمة لإحياء البيئة الملوثة بالزيت، المتخذة فعلا أو التي ستتخذ [27 ص 235].

2-1-2-2-1 الإجراءات الوقائية:

الإجراءات الوقائية هي التي تتخذ لمنع تسرب البترول من السفينة، أو لاحتواء بقع الزيت المتسربة، كوضع حواجز مثلا حول السفينة، أو على طول الساحل المهدد بالتلوث، أو استخدام مواد كيميائية لتشتيت بقع البترول على سطح البحر لتخفيفه والحد من آثاره الضارة.

فإذا كان مبدأ التعويض عن أضرار التلوث في حد ذاتها، والمتصور وقوعها إثر الحادث قد أثار بعض الشك والغموض، فإن مبدأ التعويض عن تكاليف أو نفقات الإجراءات الوقائية لا يثير على العكس أي صعوبة، ونظرا للأهمية الكبيرة للإجراءات الوقائية، بتكاليفها الضخمة والقابلة للزيادة في المستقبل، لا سيما أن التطور التكنولوجي قد يخفي وراءه أدوات

ووسائل مقاومة للتلوث أكثر كلفة من ذي قبل، فكان منطقياً أن تأتي معاهدة 1969 وقد حوت نصاً يتضمن التعويض عن تكاليف هذه الإجراءات [26 ص 101-103].

والإجراءات الوقائية حسب معاهدة 1969 في المادة 7/1 منها هي : كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه.

ويستخلص من هذا النص أن اتخاذ أي إجراء تحكمه ثلاث معطيات، ليصبح إجراء وقائياً وتدخل تكلفته ضمن الأضرار المعروض عنها، وهذه المعطيات هي:

1- زمن الإجراءات و معياره: فالعمليات التي تتخذ بعد وقوع الحادث، للمنع أو للحد من التلوث، هي التي توصف كمبدأ عام بأنها إجراءات وقائية تغطيها المعاهدة، كما يجب ان تكون هناك علاقة سببية تربط بين تكاليف الإجراءات المتخذة والحادث الواقع، فالإجراءات الوقائية المغطاة بالمعاهدة، هي تلك التي تتخذ بعد وقوع الحادث، ومن هنا يجب بيان مفهوم الحادث، الذي بوقوعه تعد كافة العمليات التالية له كمبدأ عام إجراءات وقائية في معاهدة 1969، وفي بيانها لمعنى الحادث نصت المادة 8/1 من المعاهدة على أنه : أي حدث أو سلسلة أحداث مصدرها واحد، وينتج عنها تلوث [26 ص 107-109].

2- كما أنه يجب لعد الإجراءات التي تتخذ إثر وقوع حادث لناقلة بترول، من الإجراءات الوقائية أن تسعى أساساً إلى تحقيق هدف معين لا تحيد عنه، حددته المادة 7/1 من المعاهدة بقولها: "أي إجراءات للمنع أو للحد من التلوث". وعليه نشور هنا إشكالية التفرقة بين الإجراءات الوقائية ، وعمليات المساعدة خاصة وأن القواعد القانونية التي تحكم كلا منهما، وأسس التعويض عنهما ليست واحدة، فالأولى تحكمها معاهدة بروكسل لعام 1910 المتعلقة بتوحيد بعض القواعد في مجال المساعدة والإنقاذ البحري، ثم حلت محلها معاهدة لندن 1989 في شأن المساعدة، كما أن الإجراءات الوقائية يعوض عنها بواسطة المؤمن من المسؤولية، أي نادي الحماية والتعويض، وأيضاً الصندوق الدولي للتعويض، بينما عمليات المساعدة يكافأ عنها بواسطة المؤمن على جسم السفينة، وأخيراً فإن التعويض عن الإجراءات الوقائية يفترض فقط أن هذه الإجراءات كانت منطقية، في حين أن مكافأة المساعدة تفترض أن تدخل المنقذ قد أدى إلى إنجاح العملية، وبالتالي تحقيق نتيجة مفيدة، لذلك يعد التمييز بين الإجراءات الوقائية وعمليات المساعدة أمراً ذا أهمية ونفع كبيرين، لكن هذا التمييز لم يطرق أثناء العمل التمهيدي الذي سبق وضع معاهدة 1969، كما لم يكن محل أي مناقشة أثناء المفاوضات التي أدت لاعتماد بروتوكول 1992، فأساس التمييز بينهما هو بمعرفة الهدف من كل منهما، فهدف الإجراءات الوقائية يكمن أساساً في منع أو الحد من التلوث، أما إذا كانت الجهود تهدف إلى

حماية مصالح السفينة المعرضة هي وشحناتها للخطر فهذا التصرف هو بموجب اتفاق مساعدة [26 ص 126-121].

3- معقولية الإجراءات ومعياريها: لقد نصت معاهدة 1969 على أن الإجراءات المتخذة بعد الحادث، لمنع أو الحد من التلوث، يجب أن تكون معقولة، لكن مفهوم المعقولية هو مفهوم نسبي، يختلف باختلاف الحادث وظروفه، والإجراءات الوقائية يجب ان تكون معقولة من وجهة نظر موضوعية، في ضوء المعلومات المتيسرة وقت اتخاذها، والتهديد الموجود آنذاك، وباشتراط أن تكون هذه الإجراءات ذات طابع معقول يجب أن يتعلق هذا الأخير بالوسائل المستخدمة، وبالظروف التي استخدمت فيها، أكثر من تعلقه بالنتيجة المحصلة، كما أن الطابع المعقول للإجراءات الوقائية لا يعتمد على تقدير فائدتها فحسب، بل على تكلفتها أيضا، فيجب أن تكون التكاليف المحتملة، أثناء اعتماد الإجراءات الوقائية، متناسبة مع النتائج المنجزة، أو مع النتائج التي كان المنطق يقضي بتحققها، وتقدير معقولية الإجراءات يخضع في النهاية لرقاب القاضي [26 ص 125-121].

1-2-2-2-2 المفهوم المفسر لضرر التلوث في بروتوكول 1992:

إن أحد أهم التعديلات التي أثمر عنها بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969، هو التعديل الخاص بتعريف ضرر التلوث، حيث أن التعريف الغامض لضرر التلوث الوارد في معاهدة 1969 بصياغته العامة التي يشوبها الغموض، قد أتاح المجال للتفسيرات المختلفة، سواء في تحديد ضرر التلوث أو الإجراءات الوقائية، ولقد أثبتت الحوادث التي وقعت بعد معاهدة 1969، قصور مفهوم ضرر التلوث، وضرورة التفكير في تعديله، سعيا وراء وحدة التفسير، ومن أجل العمل الجيد لنظام المسؤولية والتعويض ككل، وكان ثمرة هذا التفكير وضع تعريف جديد لضرر التلوث، نص عليه بروتوكول 1992 في المادة 3/2 وهو:

-الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء البترول من السفينة، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، شريطة أن تكون التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة، خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، محدودة بتكلفة الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ، لإعادة الوضع إلى ما كان عليه.

-تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو ضرر تسببها هذه الإجراءات [26 ص 142-

وكذلك فتعريف الإجراءات الوقائية، أثار غموضا حول ما إذا كان هذا التعريف، يغطي الإجراءات المتخذة قبل التسرب، حيث لا يحدث تسرب في النهاية، بل فقط مجرد التهديد بوقوعه، وقد اقترح فريق العمل الذي أنشأته اللجنة القانونية، تعديل تعريف الحادث، ليشمل ليس فقط الحادث الذي يؤدي إلى التلوث، بل وذلك الذي يؤدي إلى التهديد به، وقد تم الأخذ بهذا الاقتراح، حي نصت المادة 4/2 من بروتوكول 1992 على أن الحادث يعني: أي حادث أو سلسلة أحداث ذات مصدر واحد، ويتسبب عنها تلوث، أو تنشئ تهديدا جسيما ووشيكاً به. وبذلك زال الغموض الذي أحاط بتعريف الإجراءات الوقائية.

ومن خلال التعريف الجديد لضرر التلوث، الذي جاء به بروتوكول 1992 نجد أنه اشتمل كسابقه على ضرر التلوث في حد ذاته من جهة، والإجراءات الوقائية من جهة أخرى، حيث أن التعريف وإن كان في جزئه الأول مماثلاً للتعريف الوارد في معاهدة 1969، إلا أن الجديد في التعريف هو ما ورد في الفقرة الثانية، التي أزلت الغموض، حول قابلية بعض الأضرار للتعويض، إذ لم يكن واضحا وفقا للمعاهدة، ما إذا كانت الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية للبيئة البحرية، أو تكاليف إحياء أو تجديد هذه البيئة، أو فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، تدخل في مفهوم ضرر التلوث، وبالتالي تقبل التعويض عنها.

فعدم الوضوح هذا هو الذي أدى إلى توقف قبول تعويض مثل هذه الأضرار على المحاكم الوطنية، في مختلف الدول المتعاقدة، وما يتبع ذلك من اختلاف في الحلول من دولة لأخرى، فقد أزال البروتوكول هذا الغموض الذي شاب معاهدة 1969، حول مسألة تعويض مثل هذه الأضرار فنص في المادة 3/2: "...بشرط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة، خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، محدودا بتكاليف الإجراءات المعقولة التي تم القيام بها فعلا، أو سيتم القيام بها، لإعادة الوضع إلى ما كان عليه، فالأضرار القابلة للتعويض طبقا للبروتوكول هما نوعين، يتصل كلاهما بإتلاف البيئة البحرية، وهما: تكاليف إجراءات إحياء هذه البيئة، وفوات الكسب الناشئ عن هذا الإتلاف".

1-2-2-2-1 تكاليف إجراءات إحياء البيئة البحرية:

فقد نص البروتوكول صراحة، على أن تكون التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة محدودة بتكلفة إجراءات إحياء البيئة فقط، بشرط أن يكون التعويض عن أضرار البيئة.... محدودا بتكلفة الإجراءات المعقولة التي تم اتخاذها فعلا، أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى

ما كان عليه " فالبروتوكول يستبعد ضمنا طلبات التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية ذاتها، لأنها غير مقدره تجاريا [26 ص 151-156].

1-2-2-2-2 فوات الكسب الناشئ عن الضرر البيئي:

لقد تأكد طبقا للتعريف الجديد لضرر التلوث دخول هذا النوع من الضرر ضمن الأضرار القابلة للتعويض طبقا لبروتوكول 1992، بغض النظر عما تنص عليه قوانين الدول الأطراف في هذا البروتوكول، وعلى ذلك فإن أصحاب المطاعم والفنادق والمتاجر الساحلية، والصائدين الذين لحقتهم خسارة بسبب تلوث السواحل، يتمتعون بالحق في المطالبة بتعويض عن فوات الكسب الذي تكبدوه، حتى ولو كان النظام القانوني لدولهم المتعاقدة يشترط لتعويض فوات الكسب ارتباطه بضرر واقع على الملكية أو الحيازة [26 ص 156-157].

لكن رغم التقدم الذي حققه تعريف ضرر التلوث في بروتوكول 1992، بالمقارنة بمثله في معاهدة 1969، إلا أن هذا التقدم لم يصل بتعريف الضرر إلى الحد الذي يبقى بعده دور المحاكم في تفسيره هامشيا، فمثل هذا التعريف لا يزال يكتنفه الغموض ومن ثم يترك للمحاكم الوطنية مهمة إزاحة هذا الغموض.

1-2-2-2-3 الإجراءات الوقائية في بروتوكول 1992:

نصت المادة 6/2 من بروتوكول 1992 على أن " ضرر التلوث يشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو ضرر تسببها هذه الإجراءات" وهذا النص يتماثل تماما مع تعريف ضرر التلوث في معاهدة 1969، لكن تعريف الإجراءات الوقائية يستلزم قراءة تعريف الحادث أيضا، حيث يجب أن تتخذ الإجراءات الوقائية بعد وقوعه حتى تكون قابلة للإسترداد، فتعريف الإجراءات الوقائية بقراءته مع تعريف الحادث في معاهدة 1969 يشوبه الغموض، الأمر الذي أدى إلى اختلاف التفسيرات حول مسألة ما إذا كانت تكاليف الإجراءات الوقائية قابلة للتعويض في الحالة التي لا يحدث فيها تسرب أو إلقاء للزيت أم لا، لذا جاء البروتوكول حاسما لأمر هذه التفسيرات، بتعديل تعريف الحادث الوارد في المعاهدة ليكون " أي حدث أو سلسلة أحداث ذات مصدر واحد ويتسبب عنها تلوث، أو تنشئ تهديدا جسيما ووشيكاً به" وبهذا التعديل يصبح من الممكن رد تكاليف الإجراءات الوقائية في الحالة التي لا يحدث فيها تسرب

للزيت، طالما اتخذت هذه الإجراءات، بعد وقوع تهديد جسيم ووشيك بالتلوث [26 ص 165-166].

3-2-2-1 النطاق الجغرافي لضرر التلوث:

1-3-2-2-1 في معاهدة 1969:

لقد نصت المادة الثانية من معاهدة 1969 على أن " هذه المعاهدة تنطبق فقط على أضرار التلوث الواقعة على الإقليم، بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، وأيضا على الإجراءات الوقائية المتخذة لتفادي وتقليل مثل هذه الأضرار " فهذه المادة وهي تبين مكان وقوع ضرر التلوث، تجمع بين كل من ضرر التلوث والإجراءات الوقائية، فهل تسري على كل منهما ذات الحدود الجغرافية؟

- ضرر التلوث في حد ذاته:

حسب المادة الثانية من المعاهدة فإنها تنطبق على مكان وقوع الضرر، وليس مكان وقوع الأفعال المادية المؤدية إلى ضرر حتى ولو وقعت في البحر العالي، وعليه فالأضرار الواقعة فيما وراء البحر الإقليمي غير قابلة للتعويض حسب المعاهدة، وضرر التلوث الواقع في البحر العالي، أو ما وراء البحر الإقليمي، يخضع في تعويضه للقواعد العامة في القوانين الوطنية، لكن الإشكال يثور في حدود البحر الإقليمي لكل دولة، حيث لم تكن آنذاك حدود واضحة للبحر الإقليمي، وكان الأمر يرجع لتقدير كل دولة، حيث هناك من الدول من حددها بـ 12 ميل، وهناك من حددها بـ 3 أميال، والبعض حددها بـ 50 ميل، وبالتالي فتطبيق المعاهدة في هذه الحالة يؤدي إلى ظلم للمضرورين من التلوث، حيث سيكون لها نطاق جغرافي في بعض الدول المتعاقدة أوسع منه في دول متعاقدة أخرى [26 ص 172].

وقد ظل هذا الوضع قائما حتى إبرام معاهدة قانون البحار 1982، والتي نصت في مادتها الثالثة على تحديد عرض البحر الإقليمي بمسافة 12 ميلا بحريا.

فضرر التلوث يجب أن يقع على إقليم الدول المتعاقدة، أو في بحرها الإقليمي، أما إذا وقع الضرر على إقليم، أو في المياه الإقليمية لدولة غير متعاقدة، فإن المضرور من التلوث لا يمكنه المطالبة بأي تعويض بمقتضى نصوص المعاهدة، وليس من حل أمامه سوى اللجوء إلى القواعد

العامة في قانونه الوطني، وجدير بالذكر أنه يكفي وقوع ضرر التلوث على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، وذلك بصرف النظر عن جنسية المضرورين، حتى ولو كانوا رعايا دولة غير متعاقدة [26 ص 176-177].

- الإجراءات الوقائية:

بدا تحديد الإجراءات الوقائية غامضا في معاهدة 1969، حيث أن المادة الثانية من هذه المعاهدة، والتي تحدد النطاق الجغرافي لضرر التلوث، سكتت عن بيان ذلك في الجزء الثاني منها، المتعلق بالإجراءات الوقائية في ذات الوقت الذي نصت فيه في الجزء الأول على لزوم وقوع ضرر التلوث في حد ذاته على إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك بحرها الإقليمي، وهنا ثار التساؤل حول ما إذا كان يجب لتطبيق أحكام المعاهدة أن تتخذ الإجراءات الوقائية، داخل حدود البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، أم يمكن اتخاذها خارج هذه الحدود، أي في البحر العالي [26 ص 179].

فبالرجوع إلى تعريف ضرر التلوث، فالمعاهدة لا تبالي بمكان الفعل المنشئ للضرر حتى ولو كان في البحر العالي، إنما بمكان وقوع الضرر، بأن يكون داخل البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، وعليه فالمعاهدة لا تستبعد تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذ في البحر العالي لمنع أو للحد من ضرر التلوث الذي يهدد سواحل الدولة، بفضل اعتمادها لإجراءات وقائية حالت دون ذلك، فيتوجب على هذه الدولة لاسترداد تكاليف هذه الإجراءات، إثبات أن تسرب البترول كان سبب لولا تدخل هذه الإجراءات في ضرر تلوث في مكان تنطبق عليه المعاهدة، أي داخل حدود البحر الإقليمي [26 ص 180].

1-2-2-3-2 امتداد مكان وقوع الضرر:

لقد ثار جدل قبل انعقاد مؤتمر 1984 المعدل لمعاهدة 1969، خلال مناقشات اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية، واستمر أثناء انعقاد المؤتمر بين وجهتي نظر مختلفتين، الأولى تؤيد امتداد مكان وقوع الضرر للمنطقة الاقتصادية الخالصة، والأخرى تعارض مثل هذا الإمتداد، و ترى الإحتفاظ أو الإبقاء على النطاق الجغرافي لوقوع الضرر المنصوص عليه في معاهدة 1969، والمحدد بالبحر الإقليمي للدولة المتعاقدة، واستند كل فريق إلى حجج

عديدة، وفي النهاية تم تبني وجهة النظر المؤيدة للإمتداد ليصبح مكان وقوع الضرر طبقاً لبروتوكول 1992 شاملاً للمنطقة الاقتصادية الخالصة [26 ص 183].

حيث نصت المادة الثالثة من بروتوكول 1992 على أنه ينطبق فقط على أضرار التلوث الواقعة على:

- الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة .

- المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، والتي لا تمتد فيما وراء 200 ميل بحري من خطوط الأساس، التي يبدأ منها قياس عرض البحر الإقليمي.

فطبقاً لهذه المادة فمكان وقوع الضرر قد امتد إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهو ما يعد أقل اتساعاً من الإقتراح الذي تقدم به مؤيدوا الإمتداد، وذلك من أجل الحصول على تأييد أكثر للمعاهدة، ويستخلص من ذلك أن النطاق الجغرافي لضرر التلوث، طبقاً لبروتوكول 1992 قد اتسع بشدة بالمقارنة مع معاهدة 1969، ومثل هذا الإمتداد الواسع يظهر أكثر فائدة بالنسبة للمسؤولين عن التلوث عنه بالنسبة للمضطربين، لأنه إذا لم تغط المعاهدة المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن المسؤولين عن التلوث سيتعرضون لخطر الخضوع للقوانين الوطنية، وما يترتب على ذلك من عدم إمكانية استفادتهم من حق التحديد المنصوص عليه في المعاهدة [26 ص 185].

أما طبقاً للفقرة الثانية من النص السابق، فقد أصبح واضحاً بما لا يدع مجالاً للشك عدم تطلب أي شرط إقليمي، فيما يتعلق بالمكان الذي تتخذ فيه الإجراءات الوقائية، وبالتالي فإن هذه الإجراءات يمكن اتخاذها في البحر العالي لمنع أو للحد من ضرر التلوث على الإقليم أو في البحر الإقليمي لدولة متعاقدة، أو طبقاً للإمتداد الجديد لمكان وقوع الضرر في المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذه الدولة [26 ص 185].

الفصل 2:

المسؤولية القانونية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط:

إن ازدياد الحوادث بسبب نقل النفط بكميات ضخمة بواسطة ناقلات النفط التي بدأت تزداد في العدد والحجم، وكذا ازدياد عدد الدول التي تملك الأساطيل البحرية، والتطور التقني للوسائل التكنولوجية التي مكنت العالم من استخراج النفط من أعماق البحار، الأمر الذي حدا بالدول إلى إبرام مجموعة من الاتفاقيات الدولية لمعالجة مشكلة التلوث البحري بالنفط، كان أولها اتفاقية لندن 1954 لمنع تلوث البحار بالنفط، وآخرها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي تعد تنويعاً للجهود الدولية في مجال تقنين قواعد القانون الدولي للبحار.

ولم تقتصر الاتفاقيات السابقة وبروتوكولاتها المعدلة لها على تقرير مسؤولية الدول عن الأفعال غير المشروعة التي ترتكبها بل تعدت ذلك ليطال نطاق مسؤولية الدول عن أفعالها المشروعة التي ينتج عنها ضرر.

لذلك سنعمد في هذا الفصل إلى دراسة المسؤولية القانونية عن التلوث البحري بالمواد النفطية، وذلك في مبحثين:

- المبحث الأول: المسؤولية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً.
- المبحث الثاني: المسؤولية عن التلوث بأفعال خطيرة مشروعة دولياً.

1-2 المسؤولية عن التلوث بأفعال محظورة دوليا:

تتعدد الصور التي تمارس من خلالها الدول لنشاطها، وإن كان لكل دولة حرية واسعة في ممارسة نشاطها، واستغلالها لمواردها ضمن حدود إقليمها البحري، إلا أن هذه الحرية مشروطة بعدم الإضرار بالغير، إذ تقتضي الأحكام العامة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، بالإلتزام بما تتضمنه الاتفاقيات الدولية في هذا المجال، وتعتبر مخالفة ما اشتملت عليه هذه الاتفاقيات موجبا لمسئوليتها، ومن هذه الاتفاقيات [30 ص 62]:

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، حيث نصت في مادتها 192 على ما سمته "الالتزام عام" مفاده أن الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، ووفقا لذلك فإن الدول ملزمة باتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع وتقليل والسيطرة على التلوث البحري، وأن تضمن أن الأنشطة التي تمارس في نطاق ولايتها أو تحت سيطرتها لن تسبب ضرر التلوث لدولة أخرى، أو في البحار التي تمارس حقوق سيادية، وأن الإلتزام السابق يمثل مجموعة مبادئ توجيهية الهدف منها حث الدول على المحافظة على البيئة البحرية من التلوث [12 ص 256].

وتختلف الأنشطة المحظورة التي يمكن أن تقوم بها الدولة، والتي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، كقيامها بغسيل خزانات ناقلات النفط وإلقاء المياه الملوثة في البحر، فقيام الدولة بهذه الأنشطة المخالفة لالتزاماتها الدولية، يرتب مسؤوليتها المدنية كما يشكل أيضا جريمة دولية.

وسنتطرق في مطلب أول للمسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، وفي مطلب ثاني سندرس المسؤولية الجزائية عن هذا التلوث.

1-1-2 المسؤولية المدنية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً:

ولتحقق المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط لابد من توافر عناصرها، حتى يمكن مساءلة الشخص الدولي عن نشاطه المحظور، ولذلك سنتطرق في الفرع الأول لعناصر المسؤولية المدنية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، وفي فرع ثاني نتناول آثار هذه المسؤولية.

1-1-1-2 عناصر المسؤولية عن الأفعال المحظورة دولياً:

1-1-1-1-2 الفعل غير المشروع:

ويتحقق الفعل غير المشروع لدولة ما حين يتوافر سلوك يتمثل في فعل أو امتناع منسوب للدولة وفقاً للقانون الدولي، وأن يشكل هذا السلوك انتهاكاً لأحد الالتزامات الدولية للدولة، وتقدير مشروعية أو عدم مشروعية الفعل يكون بموجب قواعد القانون الدولي، وبالتالي فتحديد الإلتزامات المفروضة على الدولة يكون بمقتضى المعاهدات والاتفاقيات التي تكون طرفاً فيها، دون أن يمتد للدول غير الأعضاء عملاً بقاعدة نسبية المعاهدات التي نصت عليها المادة 34 من اتفاقية "فينيا" للمعاهدات.

ومن المسلم به أن العمل غير المشروع هو ذلك الذي يتضمن انتهاكاً لأحكام القانون الدولي، أي كان مصدر هذه الأحكام، أي سواء كان مصدرها اتفاقات دولية، أو عرف دولي، أو مبادئ قانونية عامة معترف بها، أو حتى علاقة قانونية خاصة أو قرار محكمة أو منظمة دولية، ويستوي في ذلك أن يصدر العمل غير المشروع في صورة فعل إيجابي أو أن يتخذ شكلاً سلبياً في صورة امتناع أو ترك [25 ص 111].

ويكون الانتهاك بفعل إيجابي كما في حالة إغراق النفايات النفطية، والمحظور إغراقها حظراً مطلقاً بمقتضى المادة الرابعة من اتفاقية لندن 1954 المعدلة باتفاقية 1969، لمنع التلوث البحري.

بينما الانتهاك بالأعمال السلبية فتأخذ شكل الترك أو الإمتناع، كما في حالة الإمتناع عن أداء التزام دولي، وإن كان الفقه الدولي الراجح يرى أن الفعل غير المشروع دولياً يتجلى في صورة

إساءة استعمال الحق، ومن ذلك ما تضمنته اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث النفطي 1969، فقد أبحاث هذه الاتفاقية للدول الساحلية التدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث النفطية دون خرقها للإلتزام المفروض عليها، بأن لا تسيء استعمالها لحقها في التدخل في أعالي البحار، وذلك بأن يقتصر تدخلها على القيام بالتدابير الضرورية لرفع الضرر عنها.

ولعل أبرز صور الفعل غير المشروع، يتجلى بالخرق الواضح للإلتزامات التي تفرضها الاتفاقيات الدولية، وفيما يلي الإلتزامات التي تفرضها بعض الاتفاقيات الدولية الهامة في مجال التلوث البحري بالنفط على الدول الأطراف.

الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناتجة عن التلوث النفطي بروكسل 1969:

أعطت هذه الاتفاقية الدول الأطراف الحق في التدخل في أعالي البحار استثناء من مبدأ حرية أعالي البحار، واختصاص دولة العلم في أعالي البحار لاتخاذ التدابير الضرورية لحماية سواحلها ومصالحها من أضرار التلوث النفطي الناتج عن الكوارث التي تتعرض لها السفن والناقلات (المادة 1/1 من اتفاقية بروكسل 1969).

حيث يجب على الدول الساحلية التي تتدخل استناداً لهذه الاتفاقية أن تراعي ما يلي:

1- يجب أن تتشاور الدولة الساحلية مع الدول المعنية، خاصة دولة علم السفينة التي سببت التلوث، وذلك قبل اتخاذ أي إجراء يتعلق بالتدخل إلا في حالات الضرورة حيث يجوز لها حق التدخل دون إخطار مسبق أو دون تشاور.

2- يجب على الدولة الساحلية أن تخطر دون إبطاء بالتدابير التي تعتمزم القيام بها، أي أشخاص طبيعيين أو اعتباريين معلومين لديها، أو علمت خلال المشاورات أن لهم مصالح يتوقع تأثرها بالتدابير التي تعتمزم الدولة الساحلية إجراءها، وأن تضع في اعتبارها ما تقدمه هذه الأطراف لها من آراء.

3- يجب على الدولة الساحلية أن تستخدم أفضل ما لديها من وسائل لتجنب تعريض الأرواح للخطر، وأن تقدم لهؤلاء الأشخاص المساعدات اللازمة، وأن تسيّر الوسائل الممكنة لإعادة أطقم

السفن إلى أوطانهم دون عوائق، وذلك قبل مبادرتها باتخاذ أي تدابير بمقتضى حق التدخل أو أثناء ذلك (م 5/3).

4- يجب أن تكون التدابير المتخذة متناسبة مع حجم الضرر الفعلي أو المحتمل حدوثه، وألا تتعدى ما هو ضروري ومعقول لتحقيق الهدف منها. (م 1/5)

5- يجب أن لا تخل هذه التدابير بدون مقتضى، بحقوق ومصالح دولة علم السفينة، أو الدول الأخرى، أو أي شخص طبيعي أو معنوي (م 2/5).

6- تلتزم الدول الساحلية بأداء تعويض لمن لحقه ضرر من جراء ممارستها لحق التدخل الذي تم تجاؤزا عن الحد المعقول اللازم لتحقيق الهدف من التدخل، والمتمثل في حماية سواحل الدولة الساحلية ومصالحها من أضرار التلوث النفطي الناتج عن الكوارث التي تعرضت لها السفينة أو الناقل (م 6) [31 ص 185].

واستثنت الاتفاقية من مجال تطبيقها السفن الحربية والسفن العامة المملوكة للدولة أو المشغلة بمعرفتها، والتي لا تكون مخصصة للأغراض التجارية، وكذلك يتمتع حق التدخل بموجب هذه الاتفاقية إذا كان الحادث ناجما عن تشغيل المنشآت والمهمات الخاصة لاستكشاف واستغلال موارد قاع البحار والمحيطات أو باطن أرضها.

مع العلم أن اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار في حالة الكوارث الناجمة عن حوادث التلوث النفطي 1969، واتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض 1971، قد تعرضا للتعديل ببروتوكول 1984، وأهم الأحكام التي عدلت هي:

- تقرير الحق في التعويض عن التدابير التي تتخذ لتلافي خطر التلوث، ولو لم يتحقق هذا الخطر فعلا.

- التعويض عن الأضرار التي تقع في المنطقة الاقتصادية البحرية في حدود 200 ميل من شواطئ الدولة.

- رفع الحد الأقصى لتحديد المسؤولية.

- جعل مناط حرمان مالك السفينة من حق تحديد المسؤولية ليس مجرد ارتكابه لخطأ شخصي على نحو ما كان مقررا في معاهدة 1969، وإنما بإثبات المضرور أن الحادث الذي نتج عنه

الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من المالك وقع بقصد إحداث الضرر، أو وقع عن رعونة مع وعي أو إدراك باحتمال حصول الضرر [32 ص 75].

-الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المبرمة في لندن 1973:

ألزمت هذه الاتفاقية الدول الأطراف بالتعهد بإعطاء الفاعلية اللازمة لأحكام هذه الاتفاقية وملاحقتها، بغرض منع تلوث البيئة البحرية من جراء إلقاء المواد الضارة أو من السوائل المتدفقة التي تحتوي على مثل هذه المواد بالمخالفة لأحكامها.

- كما ألزمت الدول التي تتبعها السفينة باتخاذ الإجراءات المناسبة وفقا لقانونها المحلي، وعلى وجه السرعة وبغض النظر عن مكان وقوع المخالفة.

- يجب على دولة علم السفينة أن تخطر الدولة الطرف التي أبلغتها بالبيانات والأدلة، وكذلك المنظمة البحرية الدولية بما اتخذته من إجراءات.

- إجراء التحقيقات عن أية حادثة تقع من سفنها، إذا ما نجم عن هذا الحادث تأثير جسيم ضار بالبيئة البحرية ذاتها، بصرف النظر عما إذا كان هذا الضرر قد لحق بدولة طرف في الاتفاقية أم لا، والتقييد بقواعد التفتيش التي وضعتها الاتفاقية [33 ص 371].

كما اشترطت الإتفاقية من السفن استعمال سجلات تصريف النفط، وأن تجهز بعض أنواع السفن بوسائل ميكانيكية تكفل رقابة ورصد مستمرين لتصريف المواد الضارة وفقا للمادة 16 من الملحق الأول للإتفاقية.

كما ألزمت الإتفاقية دولة علم السفينة بأن تصدر السفينة شهادات، تؤكد إلتزامها بالمعايير المطبقة الخاصة بتصميمها وإعدادها وبنائها، وفقا للمادة 5 من الإتفاقية، وأن تجدد الشهادات كل 5 سنوات، وعند دخول السفينة أحد الموانئ أو المحطات النهائية لدولة طرف في الإتفاقية، فإنها تخضع للتفتيش من قبل المسؤولين، وفقا للفقرة الثانية من المادة 5، للتأكد عما إذا كانت السفينة قد صرفت مواد ضارة تعد انتهاكا لأحكام الإتفاقية، وإذا ثبت الإنتهاك الفعلي للدولة القائمة بالتفتيش، وجب عليها إخبار دولة علم السفينة أو الدولة التي طالبت بنتائج التفتيش وفقا للفقرة 5 من المادة المذكورة.

كما نصت الإتفاقية أيضا على أنه إذا ارتكبت السفينة انتهاكا في منطقة تقع ضمن الإختصاص الإقليمي للدولة الطرف بموجب قواعد القانون الدولي العام، فعلى تلك الدولة مباشرة الدعوى عن الإنتهاك وفقا لقانونها مع ضرورة إخبار دولة العلم بالإجراءات التي اتخذتها، أو أن

تعلم دولة العلم بالانتهاك الحاصل وتجزئ لهذه الأخيرة مباشرة إجراءات التحقيق والمحاكمة، وفقا للمواد 4 و 5 من الإتفاقية.

ونصت بعض الإتفاقيات على أكثر من ذلك، فأجازت احتجاز السفينة عند انتهاكها لأحكام الإتفاقية، نتيجة لتفتيش السفينة عندما يتبين لها أن السفينة لا تحمل شهادة معترف بها، أو في الحالات التي يؤدي السماح لها بالإبحار إلى إلحاق أضرار جسيمة بالبيئة البحرية، وفقا للفقرة الثانية من المادة 5 من اتفاقية 1973، وعند ذلك لا يجوز لها الإبحار ثانية [19 ص 141-142].

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

تضمنت هذه الاتفاقية مجموعة من الإلتزامات المفروضة على الدول الأطراف، بعضها كان بمثابة أحكام عامة تتعلق باتخاذ تدابير معينة وبالتعاون الدولي، وأخرى عبارة عن القواعد التي يجب اتباعها من قبل دولة العلم، الدولة الساحلية، دولة الميناء، في حالات معينة.

وأيا كانت الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقيات الدولية على الدول الأطراف، فإن قيام هذه الأخيرة بمخالفتها، يترتب مسؤوليتها عن هذه المخالفة، سواء حدث ضرر أو لم يحدث، إذا كان الإلتزام المنتهك مفروض عليها وقت حدوث المخالفة، وإن كان ما سبق هو عبارة عن انتهاك بفعل سلبي، إلا أن هذه القاعدة تسري أيضا على الانتهاك بفعل إيجابي، كما في التصريف المتعمد للنفط من السفن.

وبالتالي فإن وقت حدوث الفعل غير المشروع يتحدد في اللحظة التي يكتمل فيها عنصره الموضوعي، إذ لا تؤثر استمرار آثاره على وجوده.

إن توافر العنصر الموضوعي للمسؤولية، أي وجود الفعل غير المشروع، لا يكفي وحده لترتب المسؤولية الدولية على عاتق المسؤول، بل لا بد من توافر العنصر الثاني، وهو إمكانية إسناد هذا الفعل غير المشروع إلى الشخص محدث هذا الفعل [30 ص 68].

2-1-1-1-2 إسناد انتهاك الالتزام الدولي إلى أحد أشخاص القانون الدولي:

ويقصد بإسناد الفعل غير المشروع دولياً، أن ينسب هذا الفعل إلى شخص من أشخاص القانون الدولي، وبالتالي تعتبر الدولة مسؤولة عن الأفعال غير المشروعة التي يقوم بها الأشخاص الاعتباريين والأشخاص الطبيعيين التابعين لها والذين تربطهم بها صلة قانونية تخولهم ممارسة صلاحياتهم باسمها، وذلك تطبيقاً للقاعدة العامة التي تقضي بأن: "سلوك الشخص أو الأشخاص الذين يعدون في منزلة العضو في جهاز الدولة – طبق لنظامها القانوني الداخلي [30 ص 70]- ويزاولون أعمالهم بموجب هذه الأهلية، تعد أفعالهم – في نظر القانون الدولي- وكأنها من فعل الدولة".

وفقاً لذلك تعتبر الدولة مسؤولة عن الأعمال غير المشروعة لموظفيها والعاملين بأجهزتها المختلفة، وكذلك الأجهزة التابعة لدولة أخرى أو لمنظمات دولية، إذا كانت هذه الأجهزة تقوم بهذه الأعمال لحساب الدولة الأولى، وكانوا في ممارستهم لعملهم في هذه الدولة خاضعين لسلطانها ورقابتها ويؤدون أعمالهم وفق نظمها، كما سبق وأشرنا إليه في الفصل الأول.

وإن كانت الدولة تسأل عن الأعمال غير المشروعة في الحالة السابقة، لكن ما مدى مسؤوليتها عن الأعمال غير المشروعة لكياناتها الخاصة ؟

أقرت بعض الاتفاقيات الدولية مسؤولية الدولة عن الكيانات الخاصة فيما تحدته هذه الكيانات من تلويث للبيئة البحرية، ورغم أن هذه الاتفاقيات نقلت عبء المسؤولية عن الأضرار التي تحدث على عاتق المشغل الخاص المسؤول عن الكيان الخاص المحدث لتلوث إلا أنها –أي الدول- تظل بصفة أساسية ضامنة لوفاء المشغل الخاص بالتزاماته نحو إصلاح الضرر ومن هذه الاتفاقيات:

أ- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن المبرمة في لندن 1973 :

أخذت هذه الاتفاقية بمفهوم الإشراف والرقابة على السفن، التي تعمل تحت سلطان الدول الأطراف، حتى ولو لم تكن هذه السفينة تحمل علم إحدى هذه الدول [34].

ب- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 :

نصت هذه الاتفاقية على ثلاثة أنواع من الأحكام، من هذه الأحكام ما يتعلق بإعطاء الحق للدولة في الرقابة والإشراف على هذه الكيانات ، ومنها ما يلقي الإلتزام على الدولة وذلك بمسئوليتها عن ضمان التزام هذه الكيانات بالمعايير الدولية للحماية من التلوث، ومنها ما يلزم الدولة باتاحة السبل للمتضررين من هذه الكيانات للحصول على تعويض.

إن توافر العنصرين السابقين في مسلك محدث الفعل غير المشروع يجعله مسؤول عنه، سواء كان هذا المسؤول هو الدولة أو مشغل الكيان الخاص، فثمة آثار تترتب عن هذه المسؤولية وفق ما سندرسها فيما يلي:

2-1-1-2 آثار المسؤولية عن التلوث بأفعال محظورة دولياً:

نتيجة التطور الحاصل في القانون الدولي، لمفهوم المسؤولية الدولية، لم تعد تقتصر آثار هذه المسؤولية على التعويض عن الأضرار، كما كان الحال عليه قديماً، بل أصبحت تهدف إلى وقف العمل غير المشروع، وإعادة الحال إلى ما كان عليه، إضافة إلى تعويض المضرور عما لحقه من ضرر، وتقديم الترضية الملائمة إذا استدعى الأمر ذلك، وهو يندرج تحت مصطلح "إصلاح الضرر" وسندرس كلا منها فيما يلي:

1-2-1-1-2 وقف الفعل المحظور دولياً:

إن تطبيق هذا الأثر، لا يمس الإلتزام المتعلق بإصلاح الضرر، بل إن تطبيق هذا الأخير يقتضي إيقاف الفعل الذي يسبب انتهاكاً للالتزامات المفروضة بموجب الاتفاقيات الدولية، وبالتالي فإن تطبيقه يكون سابق عن إصلاح الضرر، وهذا الوقف لا يتحقق إلا في الأفعال المستمرة، إذ لا يتصور المطالبة بوقف الفعل اللحظي غير المشروع [12 ص 324]، لأن الركن المادي في هذا الفعل يتحقق في لحظة الانتهاك فقط، وبالتالي فإن العواقب القانونية لمثل هذا الانتهاك لا تتجاوز المطالبة بإصلاح الضرر الناجم عنه.

وفقاً لذلك فإن المطالبة بوقف الفعل غير المشروع، تبدأ من لحظة وقوع الفعل غير المشروع، طالما ظل الانتهاك مستمراً، وإن هذه المطالبة تسري بصدد الأفعال غير المشروعة

الإيجابية والسلبية على حد سواء، لأن مطالبة دولة ما بإصدار قانون كانت مطالبة دولياً بإصداره وتطبيقه، يعد من قبيل المطالبة بوقف هذا الفعل المستمر غير المشروع دولياً.

وتجدر الإشارة هنا إلى الفرق بين الفعل غير المشروع وبين التعويض العيني (إعادة الحال إلى ما كان عليه)، والذي يعتبر أحد صور إصلاح الضرر والتي تأتي كمرحلة لاحقة بعد وقف الفعل غير المشروع، ذي الأهمية الكبرى في الحيلولة دون تفاقم الآثار الضارة التي يستحيل إصلاحها أو التعويض عنها، إذ أن المطالبة بوقف الفعل غير المشروع دولياً يؤدي إلى منع الضرر البيئي العابر للحدود، وبموجب هذا الوقف يمكن المطالبة بإزالة المنشآت التي أقيمت بالانتهاك للالتزام دولي، وحتى قبل تشغيل هذه المنشآت وحدث الأضرار، أما إذا وقع الضرر فإن وقف الفعل غير المشروع يؤدي إلى عدم تفاقم الأضرار والتي قد يكون بعضها غير قابل للإصلاح.

2-2-1-1-2 إصلاح الضرر:

يقصد بإصلاح ضرر الفعل غير المشروع دولياً، المبادرة إلى إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل الانتهاك أو ما يسمى "التعويض العيني" فإذا تعذر ذلك فإن إصلاح الضرر يتم تعويضه نقداً.

إن تعدد صور إصلاح الضرر يقودنا إلى التساؤل عن مدى أحقية الدولة في المفاضلة بين طرق إصلاح الضرر، فبينما يرى جانب من الفقه الدولي بعدم إعطاء هذا الحق للدولة ومنهم (جرايفراث) يجمع معظم الفقه الدولي على الاعتراف للدولة المضرورة بحق الاختيار بين المطالبة بالتعويض النقدي بدلاً من إعادة الحال إلى ما كان عليه، وإن كان تقدير مثل هذا الحق للدولة المضرورة مقبول إلى حد ما في بعض الإلتزامات، إلا أنه لا يتصور أبداً في مجال التلوث البحري بالنفط، ذلك أن إعطاء مثل هذا الحق للدولة المضرورة من شأنه أن يلحق ضرراً كبيراً بالدول المجاورة، خاصة وأن أثر التلوث لا يقتصر على منطقة دون أخرى، بل تمتد آثاره لتشمل مساحات واسعة بما تحتويه من ثروة حيوانية ونباتية وبحرية، إذ أن الإلتزامات التي تفرضها الإتفاقيات الدولية والقواعد الأمرة التي ينص عليها القانون الدولي لم تقرر لمصلحة دولة دون أخرى، بل أنها لخدمة البشرية جمعاء وإن إعطاء حق المفاضلة للدولة المضرورة فيه اعتداء على حق البشرية في بيئة نظيفة خالية من التلوث لذلك لا يجوز إعطاء مثل هذا الحق للدولة المضرورة، وسندرس كلا منهم تباعاً.

3-2-1-1-2 إعادة الحال إلى ما كان عليه:

يختلف الفقه في تحديد مفهوم هذا الأثر، وبالتالي في الهدف الذي يرمي إليه إعادة الحال إلى ما كان عليه، إذ يرى البعض أن المقصود منه هو إعادة الوضع الذي كان قائما قبل وقوع الفعل غير المشروع، بينما يرى آخرون أن هذه الإعادة تستهدف إقرار الحالة الموجودة أو التي كانت ستوجد إن لم يقع الفعل غير المشروع [12 ص 330].

وتبرز أهمية الدور الذي يلعبه إعادة الحال إلى ما كان عليه بما يؤديه من إعادة الاحترام للنظام القانوني الدولي، وإزالة الضرر الذي لحق بالبيئة البحرية من جراء تلوثها بالنفط، وإن إزالة هذا الضرر أي إعادة الحال إلى ما كان عليه، إما أن تكون بصورة مادية بحتة أو بصورة قضائية أو قانونية.

فقد تكون بصورة قانونية أو قضائية، كما في إصدار الدولة لقانون أو تعديل قانونها ليصبح ملائما لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية الملزمة بها.

وقد تكون إعادة الحال إلى ما كان عليه بصورة مادية بحتة، وذلك بقيام الدولة بالإجراءات المادية اللازمة لإعادة الوضع إلى ما كان عليه، ونذكر على سبيل المثال في حالة تلوث المياه بالنفط يمكنها من أجل إعادة الحال إلى ما كان عليه أن تستخدم إحدى الطرق التالية:

- استخدام الحواجز الطافية لعزل البقعة النفطية والحيلولة دون انتشارها .
 - استعمال المواد الماصة التي تعرقل حركة البقع النفطية جزئيا.
 - استعمال طريقة المص بواسطة أجهزة خاصة تمتص البقع النفطية مثل المكانس الكهربائية.
 - استعمال أجهزة تقوم بكشط طبقة النفط السميكة الطافية فوق سطح المياه، حيث يتم تجميع النفط المكشوط وسحبه باستخدام المضخات.
 - استخدام أجهزة الحزام الناقل التي تمرر حزاما معدنيا عبر طبقة النفط اللزجة، حيث يلتصق النفط بالحزام ويمكن التخلص منه لاحقا [35].
- وثمة أساليب أخرى يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه، بالنسبة للتلوث النفطي سندرستها في حينها.

إلا أنه ورغم قيام الدولة بما يجب عليها القيام به لإعادة الحال إلى ما كان عليه، فإن ثمة حالات يستحيل على الدولة معها تحقيق ذلك وقد تكون هذه الاستحالة إما مادية أو قانونية.

وتتحقق حالة الإستحالة المادية بسبب تلف الشيء محل الانتهاك وعلى نحو يتعذر معه إصلاحه وإعادته إلى أصله.

أما الإستحالة القانونية لإعادة الوضع إلى ما كان عليه، فتتحقق بما قد يواجهه الدولة المسؤولة من تعارض بين تنفيذ هذا الالتزام وبين ما تفرضه عليها قواعد قانونها الداخلي. وإن اتفق معظم الفقه الدولي على أن التعارض بين النظام القانوني للدولة المسؤولة، وبين التزامها بإعادة الحال إلى ما كان عليه لا يعد مبررا قانونيا يمكن للدولة الفاعلة أن تركز إليه للتحلل من التزامها بإعادة الحال إلى ما كان عليه.

وإضافة إلى الإستحالة المادية والقانونية فإن اعتبارات العدالة و الإنصاف التي يقوم عليها القانون الدولي، تقتضي أن تضاف حالة أخرى للاستحالة، وهي حالة كون إعادة الحال إلى ما كان عليه، يكبد الدولة أعباء تفوق قدرتها [12 ص 333].

إن الإستحالة التي تواجه الدولة في إعادة الحال إلى ما كان عليه، يفرض على الدولة المسؤولة من أجل إصلاح الضرر تعويض الدولة المضرورة.

4-2-1-1-2 التعويض:

يقصد بالتعويض بمعناه الدقيق دفع مبلغ من المال لأحد أشخاص القانون الدولي لإصلاح ما لحق به من ضرر، واستحالة إصلاحه عينا بإعادة الحال إلى ما كان عليه، كما يستحيل إصلاحه بأي صورة أخرى من صور إصلاح الضرر.

وللتعويض أهميته أيضا بعد إعادة الحال إلى ما كان عليه، ورغم هذه المرتبة الثانية له إلا أن له دوره في سد الثغرات التي لا يمكن أن يفي بها إعادة الحال إلى ما كان عليه وإلى جبر الضرر إذا كان هذا الضرر قابلا للتعويض.

ويعد قابلا للتعويض كل ضرر مادي سواء لحق بالدولة أو بالأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الخاضعين لها، وكذلك الضرر المعنوي الذي يلحق بالأفراد التابعين للدولة المضرورة [36 ص 378-379].

أما الضرر المعنوي الذي لحق بالدولة فيصير إلى إصلاحه عن طريق "الترضية" وليس التعويض وهذا وفقا لما استقر عليه القضاء الدولي، كما يجب أن يكون الضرر مباشر أي ثمة رابطة سببية بينه وبين الإلتزام المنتهك، وهذه السببية تتحقق حينما يشير المجرى العادي

والطبيعي للأحداث أن الضرر يعد نتيجة منطقية لتصرف أو أن مرتكب الفعل غير المشروع كان لا بد أن يتوقع حدوث الضرر نتيجة لتصرفه، أما الضرر غير المباشر فلا تعويض عليه.

وكذلك حتى يستحق الضرر التعويض يجب أن يكون قد وقع فعلا وليس محتمل الوقوع، لأن التعويض يقصد منه جبر الضرر فإذا لم يوجد هذا الضرر فلا مجال لمطالبة الدولة بالتعويض بل يمكن مطالبتها بوقف العمل غير المشروع.

أما فيما يتعلق بطريقة تقدير التعويض فعلى خلاف الحال بالنسبة للمسؤولية الدولية المدنية عن التلوث الناجم عن فعل مشروع، ليس ثمة قواعد تتعلق هنا بتحديد التعويضات عن الأضرار التي تحدثها الأفعال غير المشروعة دوليا، حيث يخضع التعويض للتقدير المطلق للمحكمين والقضاة الدوليين فيما يعرض عليهم من منازعات وكذلك بما يتفق عليه الدول.

فقد أوجبت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على الدول التعاون لتنظيم هذه المسائل، فنصت في الفقرة الثالثة من المادة 235 من الاتفاقية على أنه: "لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، تتعاون الدول في تنفيذ القانون الدولي القائم وفي تطوير القانون الدولي المتصل بالمسؤولية الناجمة عنها من أجل تقييم الضرر والتعويض عنه وتسوية المنازعات المتصلة بذلك، وتتعاون حيثما يكون ذلك مناسبا في وضع معايير وإجراءات لدفع تعويض كاف مثل التأمين الإجباري أو صناديق التعويض"

5-2-1-1-2 الترضية:

يلجأ إلى الترضية للتعويض عما ينتج عن الأفعال غير المشروعة دوليا، من ضرر معنوي لحق بالدولة ماسا بشرفها وكرامتها، وتجد هذه الصورة من إصلاح الضرر مجالا لتطبيقها حتى ولو لم يترتب على انتهاك الالتزام الدولي أية أضرار مادية.

والترضية تعني قيام الدولة المسؤولة بعدم إقرار التصرفات الصادرة عن سلطاتها أو موظفيها، وتتم بتقديم اعتذار دبلوماسي، أو فصل الموظف المسؤول، أو إحالته إلى المحاكمة [37 ص 262].

كما قد تأخذ الترضية صورة مالية في بعض الأحيان وذلك من هيئة تعويضات رمزية، وأيا كانت الصورة التي تجلت بها فإن للترضية دور كبير وفعال في تأمين الاحترام الدولي وتحقيق حماية البيئة البحرية من التلوث بشكل عام والتلوث النفطي بشكل خاص.

مما سبق نجد أن توافر عناصر المسؤولية في الفعل غير المشروع للشخص الدولي، يرتب مسؤوليته المدنية عن هذا الفعل، بما فيها من وقف للفعل غير المشروع وإصلاح الضرر بصوره المختلفة، وإن المسؤولية عن التلوث البحري بالنفط بأفعال محظورة دوليا لا تقف عند حدود المسؤولية المدنية، بل إن ثمة مسؤولية جزائية عن هذه الأفعال، وإن كان الفقه الدولي متردد في الجزم بالأخذ بها بصورة واسعة، إلا أن ذلك لا ينفي وجودها، سواء كان هذا الوجود نظري من خلال الاتفاقيات والمعاهدات أو كان وجودا فعليا يظهر بصورة واضحة بالتطبيق الفعلي لها، وأيا كان هذا الوجود فإن من الأهمية بمكان بحث موضوع المسؤولية الجزائية، وتحديد أركان هذه الجريمة ومن ثم دراسة الجزاءات المفروضة طبقا للاتفاقيات الدولية التي نصت عليها.

2-1-2 المسؤولية الجزائية عن التلوث البحري بأفعال محظورة دوليا:

إن قيام الدول بانتهاك الإلتزامات الدولية المفروضة عليها، لا يرتب فقط مسؤوليتها المدنية عما ينتج عن هذا الانتهاك من أضرار، بل إن مجرد انتهاكها لهذا الإلتزام الدولي كما قرره لجنة القانون الدولي يرتب مسؤوليتها، كاستثناء على القاعدة العامة التي تنص بأن "يكون فعل الدولة الذي يشكل انتهاكا للإلتزام دولي فعلا غير مشروع دوليا أيا كان موضوع الإلتزام المنتهك" المادة 1/19 من مشروع قانون مسؤولية الدولة.

إذ جاء في الاستثناء عن هذا الأصل "أن الفعل غير المشروع دوليا يشكل جريمة دولية حين ينجم عنه انتهاك الدولة لإلتزاما دوليا، هو من علو الأهمية بالنسبة لصيانة مصالح أساسية للجماعة الدولية بحيث تعترف هذه الجماعة كلها بأن انتهاكه يشكل جريمة دولية" المادة 2/19 من مشروع قانون المسؤولية.

وقد عدت اللجنة أمثلة لبعض الانتهاكات التي يمكن أن تشكل جريمة دولية. المادة 3/19 من مشروع قانون المسؤولية.

وانتهت بأن أي فعل غير مشروع لا يندرج في إطار الجرائم الدولية، وفق ما جاء في المادة 19 يعد بمثابة جنحة دولية. المادة 4/19 من مشروع قانون المسؤولية [12 ص 306].

فالقانون الدولي أثبت مسؤولية الدول عما تلحقه بالبيئة من الجرائم البيئية، لدرجة انه صنف أنشطة الدول الضارة بالبيئة بالجريمة الدولية، وأن هذه الجريمة ترتب مسؤولية جنائية علاوة على المسؤولية المدنية [38 ص 263].

والجريمة الدولية كغيرها من الجرائم، يتطلب لوجودها ركنين مادي ومعنوي.

1-2-1-2 أركان جريمة التلوث:

1-1-2-1-2 الركن المادي:

قد يتخذ الركن المادي في جريمة التلوث صورة النشاط الإيجابي، كما سبق وذكرناه عندما تحدثنا عن صور الفعل غير المشروع، إذ يتوافر الركن المادي للجريمة على سبيل المثال بمجرد قيام السفن بإلقاء نفاياتها البترولية في البحر، بغض النظر عن بعد أو قرب مكان الإلقاء عن المياه الإقليمية لدولة ما، ذلك أن إلقاء السفن لنفاياتها هو فعل مجرم بنصوص القوانين المختلفة، بل إن التجريم يشملها ولو كان الإلقاء في عرض البحر، ولكن بالقرب من المياه الإقليمية بصورة تسمح بوصول هذه المخلفات إلى الشواطئ وتلويثها [39 ص 86].

ولا يقتصر الركن المادي على صورة النشاط الإيجابي، بل قد تنشأ الجريمة عن نشاط سلبي، ويتمثل في الإخلال بالتزام بالإمتناع عن إثيان ما من شأنه أن يؤدي إلى التلوث، كما في امتناع الدولة الساحلية عن سن قوانين ونظم وطنية تستهدف حماية البيئة البحرية من التلوث من مصادره المختلفة، وفق الإلتزامات المنصوص عليها في مواد الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أو امتناع الدولة عن إلغاء النصوص القانونية الداخلية التي تخالف ما التزمت به بموجب اتفاقية أو معاهدة دولية.

2-1-2-1-2 الركن المعنوي:

جريمة التلوث من الجرائم العمدية، التي تتطلب لقيامها توافر القصد الجنائي، ويكتفى هنا بالقصد العام، دون القصد الخاص والذي يتمثل في العلم والإرادة أي العلم بماهية الفعل سواء كان إيجابياً أو سلبياً، وإرادته إثيانه أو الامتناع عنه.

وبالتالي فإن توافر الركنين السابقين يجعل الجريمة محققة، تستوجب معاقبة فاعلها، وطالما أن الشخص المسؤول جزائياً هنا غالباً ما يكون شخص دولي، فإن العقوبة لا تتعدى الغرامة، ومنع المغادرة ومن الممكن أن تنص التشريعات الداخلية على عقوبة الحبس بحق ربان السفينة

وإن كان ما تطلبه المشرع لتحقيق جريمة التلوث، هو القصد الجنائي العام، إلا أن القوة القاهرة والحادث المفاجئ لهما أثر في نفي القصد، إذ أن القوة القاهرة أو الحادث المفاجئ يمكن دائماً أن ينفي القصد لأنها تعدم الإرادة التي صاحبت النشاط.

فمثلاً إذا اضطرت إحدى السفن لتفريغ حمولتها بالقرب من شاطئ دولة بسبب عطب أو حريق شب بها، فلا يمكن مساءلة ربان السفينة عن جريمة تلويث مياه البحار [39 ص 87].

إلا أن نفي مسؤوليته الجزائية، ليس من شأنه أن يؤثر على المسؤولية المدنية، إذ يبقى ملزماً بالتعويض عن الأضرار التي يمكن أن تترتب على ذلك [2 ص 310-311].

والجريمة البيئية قد تقع من الدولة بصفتها السيادية، وقد تقع من أشخاصها الاعتبارية كالشركات المصنعة، وقد تقع من أفرادها العاديين، ففي الحالة التي تقع فيها الجريمة من فرد كربان سفينة تجارية أجنبية يلقي بمخلفات سفينته في البحر الإقليمي لدولة ما، فالإختصاص معقود هنا للقوانين الوطنية التي سوف تتعامل مع هذه الحالة حسب المنصوص عليه فيها، لأن الجريمة وقعت من شخص يمثل نفسه وعلى مسؤوليته، وهذا طبقاً لمبدأ إقليمية القانون الجنائي.

أما في الحالة التي تقع فيها الجريمة من الأشخاص المعنوية الأجنبية كشركة، فإذا كان من الممكن تحميل الشركة المسؤولية المدنية، فإن المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية لا زالت محل جدل وخلاف بين الفقهاء، وما زال الموقف السائد هو الرفض [38 ص 264].

2-2-1-2 الاتفاقيات التي نصت على المسؤولية الجزائية:

استناداً للقاعدة العامة في المسؤولية الجزائية "لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص" فإن مساءلة شخص جزائياً يتطلب وجود نصوص تجرم فعله وتحدد العقوبة لهذا الفعل، وثمة اتفاقيتان لم تقصر نطاق مسؤوليتها على المسؤولية المدنية، بل تعدت ذلك لترتب على الشخص المسؤول مسؤولية جزائية.

- اتفاقية لندن 1954 المتعلقة بمنع تلوث البحر بالبترول:

حيث نصت في الفقرة الأولى من المادة 2 على انطباق أحكامها على السفن التي تعود للأطراف المتعاقدة، وعلى السفن التي تحوز على جنسية الطرف المتعاقد، وذلك عند انتهاكها للأحكام الخاصة بتصريف وانسياب النفط، والأحكام الخاصة بمستلزمات سجلات التصريف، واعتبار تلك الأعمال جرائم يعاقب عليها بموجب قانون الإقليم ذي العلاقة بالسفينة، فقد أعطت الحق للدول الأطراف بأن يطلبوا من دولة العلم اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تلك الانتهاكات ومعاينة مرتكبيها، وإدارة الدعوى عندما تكون الأدلة كافية ضد مالك السفينة أو ربانها، وضرورة إخبار الدولة التي قدمت المعلومات بالنتيجة.

كما منحت الاتفاقية الدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة ضمن اختصاصها، وهذا يعني أن نصوص هذه الاتفاقية تنفذها دولة العلم بصورة رئيسية وكذلك الدولة الساحلية ضمن بحرها الإقليمي ومياهها الداخلية وذلك باتخاذ الإجراءات الإدارية والقضائية للمعاقبة.

حيث قررت الاتفاقية أن أي تفريغ للنفط خلاف الحالات التي أشارت إليها، يعد غير مشروع ومحظور، بل ويعد جريمة يعاقب عليها وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ (م 1/6) وكذلك وفقا لقانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة أو الناقل التي قامت بالتفريغ.

كما أن العقوبات التي ستفرض طبقا لقانون أي دولة من الدول الأطراف في الاتفاقية، في حالة التفريغ غير القانوني للبترول، أو مزيج البترول من السفن، خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة ينبغي أن تكون ملائمة في جسامتها لردع مثل ذلك التفريغ، كما ينبغي ألا تقل عن العقوبات التي توقع وفقا لقانون تلك الدولة على نفس المخالفات داخل البحر الإقليمي (م 2/6).

وأضافت الاتفاقية، أنه ينبغي على حكومات الدول الأعضاء، أن تبلغ المنظمة البحرية الدولية بالعقوبات المفروضة على مثل هذه المخالفات (م 3/6) [40].

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982:

خصصت الاتفاقية ستة وأربعون مادة لحماية البيئة البحرية من التلوث، والحفاظ عليها من الاستغلال المفرط، في المواد (193 - 239) حيث حددت السلطات الممنوحة لكل دولة، وخاصة الساحلية منها التي يجب أن تتقيد بها عند وضع القواعد والمعايير التي تتطلبها طبيعة مناطقها، مع مراعاة القواعد والمعايير المعترف بها دولياً.

كما حددت المسؤولية الجزائية التي تترتب على السفينة التي تنتهك قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية، حيث منحت المادة 220 من الاتفاقية للدولة اختصاصاً مانعاً في تنفيذ القواعد والمعايير الدولية والقواعد التي تضعها الدولة الساحلية بحكم سيادتها على بحرها الإقليمي.

فعندما تتوافر الأسباب الواضحة التي تدعو إلى الاعتقاد بأن سفينة أثناء مرورها بالبحر الإقليمي، قد انتهكت قوانين الدولة الساحلية وأنظمتها المعتمدة وفقاً لهذه الاتفاقية، أو القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث من السفن والسيطرة عليه، يجوز لها إذا ما أثبتت المخالفة إقامة دعوى جنائية وفقاً لقوانينها، واحتجاز السفينة المخالفة مع مراعاة الضمانات المقررة في الفرع السابع من الاتفاقية [41 ص 215].

إن اختصاص الدولة الساحلية لا يقتصر فقط على المياه الإقليمية، بل يمتد اختصاصها ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة.

فقد حددت المادة 220 الحالات التي يحق للدولة الساحلية ممارسة اختصاصها الممنوح لها بموجب الاتفاقية، ومن هذه الحالات:

عندما تكون سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئ الدولة الساحلية، أو إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، يكون للدولة الساحلية إقامة الدعوى الجنائية في حال:

1- انتهاك قوانينها وأنظمتها المعتمدة بمقتضى هذه الاتفاقية، أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن.

2- أن يكون الانتهاك قد حصل داخل البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة.

كما أجازت الاتفاقية للدولة الساحلية رفع دعوى احتجاز السفينة إذا توافرت الشروط

التالية:

- توافر دليل موضوعي واضح على انتهاك السفينة للقواعد والنظم المتعلقة بمنع التلوث من السفن.

- أن يؤدي الانتهاك إلى تصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو أي من موارد بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.
ويمكن أن يتم الإفراج عن السفينة بشروط تحددها الدولة الساحلية وتخطر بها دولة العلم.

أما فيما يتعلق بوقف الدعوى الجزائية وانقضاء الحق فيها، فقد قررت الاتفاقية وقف الدعوى المقامة لفرض عقوبات بصدد أي انتهاك أو مخالفة للقوانين والأنظمة الخاصة بمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه والذي ترتكبه سفينة أجنبية خارج البحر الإقليمي للدولة التي أقامت الدعوى، وذلك بمجرد إقامة دعوى من قبل دولة العلم لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى، إلا إذا تعلقت هذه الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية، أو كانت دولة العلم المعنية قد تغاضت تكرارا عن الوفاء بالتزامها بتنفيذ المعايير والقواعد الدولية المنطبقة تنفيذا فعلا فيما يتصل بالمخالفات المرتكبة من قبل سفنها، وعندما تطالب دولة العلم بإيقاف الدعوى بمقتضى المادة 228 يتوجب عليها في الوقت المناسب أن تضع في متناول الدولة التي سبق لها وأن أقامت الدعوى ملفا كاملا بوثائق القضية وسجلات الدعوى، وعندما تحسم الدعوى التي أقامتها دولة العلم، تصبح الدعوى الموقوفة منتهية، وبمجرد سداد التكاليف المتكبدة بالنسبة لتلك الدعوى، تفرج الدولة الساحلية عن أي كفالة مودعة لديها أو أي ضمان مالي مناسب آخر مقدم إليها بصدد الدعوى الموقوفة [41 ص 226].

أما فيما يتعلق بانقضاء الحق في الدعوى الجزائية، فقد حددت الاتفاقية مدة ثلاث سنوات لسقوط الحق برفع دعوى لفرض عقوبات على السفن الأجنبية، يبدأ حساب هذه المدة ابتداء من تاريخ ارتكاب الانتهاك.

كما توقف الدعوى التي تقيمها دولة على دولة أجنبية، إذا سبق وأقيمت دعوى على هذه الأخيرة من قبل دولة أخرى.

على أن هذا الحكم لا يسري إلا بخصوص الدعاوى التي تقام ضد السفن الأجنبية لفرض عقوبات، ولا تمس بحق رفع الدعوى المدنية.

ومن ناحية العقوبات المقررة لاقتراف مخالفة التلوث البحري فقد نصت المادة 230 من اتفاقية قانون البحار 1982 على أنه:

1- لا يجوز أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من انتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية، أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية، وخفضه والسيطرة عليه، إلا من حله فعل تلويث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي.

2- تراعى الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المقامة بشأن الانتهاكات التي ترتكبها سفينة أجنبية، والتي قد يترتب عليها فرض عقوبات.

مما سبق نلاحظ أن العقوبات التي يجوز فرضها في حالة مخالفات التلوث البحري هي العقوبات المالية فقط، وإن تضمن نص المادة 230 من اتفاقية قانون البحار 1982 استثناء، إذ استثنيت من فرض هذه العقوبة حالة "فعل تلويث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي" إذ يرى الكثير من الفقه أن هذه العبارة غامضة، ولم تبين نوعية العقوبة التي يتم فرضها.

ويرى الدكتور محمد سامر عاشور أنه كان من الضروري تبيان نوعية العقوبة وطبيعتها، والنص صراحة على إمكانية توقيع العقوبات السالبة للحرية كالحبس مثلا، لأن ذلك من شأنه زيادة فاعلية هذه الاتفاقية في مجال حماية البيئة البحرية من أفعال التلوث عامة، والتلوث النفطي خاصة [41 ص 229].

ونعتقد أنه ليس ثمة ما يمنع من تقرير عقوبة الحبس، طالما أن المسؤولية الجزائية لا تتحقق إلا بتوافر أركانها، وبالتالي لا يتم إيقاع العقوبة ما لم يتحدد الشخص المسؤول، فإذا كان شخص طبيعي فيمكن إيقاع هذه العقوبة عليه، أما إذا كان شخص اعتباري فيكتفى بالعقوبات المالية.

ولا بد هنا من الإشارة إلى أن مجال تطبيق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وإن كانت تقتصر على المنطقة الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة، إلا أنها لم تحدد الوسيلة التي يحدث التلوث بواسطتها، وبالتالي تسري على التلوث النفطي البحري أيا كان مصدره، سواء كانت ناقلة أو غيرها من الوسائل التي من شأنها إحداث التلوث.

-اتفاقية ماريبول لمنع التلوث من السفن 1973:

وتعد هذه الاتفاقية من الاتفاقيات الهامة التي اهتمت بحماية البيئة البحرية من التلوث الناشئ من السفن، وقد دخلت حيز التنفيذ ابتداء من عام 1983.

وقد حددت هذه الاتفاقية ما يجب أن تتضمنه السفن وذلك لضمان عدم قيامها بتلويث البحر بالمواد النفطية واعتبرت أن مخالفة هذه التعليمات، هي مخالفة تستوجب العقاب [2 ص 437].

أما عن النطاق الذي تسري فيه هذه الاتفاقية، فهو يشمل كافة أجزاء البحار بما فيها البحر العالي، بخلاف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، إلا أن أحكامها لا تسري إلا بشأن التلوث البحري الناشئ من السفن دون غيرها سواء كان هذا التلوث متعمداً أو كان نتيجة حادث طارئ وفق ما نصت عليه المادة الثانية من هذه الاتفاقية.

وتجعل هذه الاتفاقية توقيع العقوبة في حالة حدوث مخالفة كتصريف النفط في أعالي البحار من اختصاص دولة علم السفينة، وهذا ما يشكل تهديد بسلامة تطبيق العقاب على تلك السفينة وهذا الأمر يعتبر من أهم المآخذ على هذه الاتفاقية.

يتبين مما تقدم أن الإتفاقيات الدولية الخاصة بتلوث البيئة تسند الإختصاص الذي يتميز بطابع جنائي في المحكمة والعقاب عن انتهاكات قواعد ومعايير التلوث إلى دولة العلم والدولة الساحلية وهذه القاعدة العامة ورد عليها استثناء، نصت عليه اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط 1969، يتعلق بالإختصاص المدني، فقد نصت الاتفاقية على أن دعاوى التعويض عن أضرار التلوث التي تصيب المياه الإقليمية لأي دولة متعاقدة، ترفع أمام محاكم أية دولة أو دول متعاقدة وفقاً للمادة 9 من الإتفاقية، وأن القرارات التي تصدرها محاكم أية دولة طرف يعترف بها، تكون قابلة للتنفيذ في كافة الدول الأطراف وفقاً للمادة العاشرة من الإتفاقية [19 ص 242-243].

مما سبق نلاحظ أن هاتين الاتفاقيتين تسعيان لإيجاد نظام للمسؤولية الدولية الجزائية عن الأفعال غير المشروعة دولياً، وهذا الأمر مستحسن، وذلك لضمان تطبيق الإلتزامات المفروضة على الدول بموجب الإتفاقيات الدولية، وبالتالي الحد من التلوث البحري بالمواد النفطية.

لكن التساؤل الذي يثور هنا هو عن مدى التطبيق الفعلي لحدود المسؤولية الدولية الجزائية ؟

ويجيب الدكتور صلاح هاشم بقوله: "إن المجتمع الدولي بصورته الحالية لا يمكن أن يقبل تعزيز العقوبات التي لن تؤدي بحسب رأي المجتمع الدولي- في النهاية إلا إلى تهديد السلم

والأمن الدوليين في مجتمع ما زال أشخاصه يتمسكون بقدر كبير من سيادتهم المطلقة" [12 ص 307].

وقد يكون إناطة مهمة إيقاع العقوبة وفرض الغرامات المالية على الدول المسؤولة عن التلوث البحري بالنفطي، بمحكمة دولية وذلك بغض النظر عن دولة علم السفينة أو الدول الساحلية، من شأنه أن يضمن التطبيق السليم لنصوص الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، والحد من التلوث البحري بالنفط.

2-2 المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي بأفعال خطيرة مشروعة دولياً:

إن التطور التقني والتكنولوجي، وبروز أهمية بعض الأنشطة الخطرة بما تقدمه للإنسانية من موارد يعتبر النفط أهمها، دفع المجتمع الدولي للجنوح إلى تقرير مشروعية هذه الأنشطة الخطرة، مع مراعاة مصالح أولئك الأشخاص الذين يتضررون منها، فأبرم العديد من الاتفاقيات الدولية التي تتناول موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن أفعال مشروعة، وقد اتسمت جميع هذه الاتفاقيات بسمتين هامتين:

أولهما، أنها جميعها تنظم أنشطة تتسم بالخطورة الفائقة مثل عمليات نقل النفط أو التنقيب عنه في البيئة البحرية.

وثانيهما، أن هذه الاتفاقيات تتأسس على نظرية المسؤولية المطلقة وهي تتفق مع طبيعة الأنشطة الخطرة، رغبة من المجتمع الدولي في التقليل من حدوث أي أضرار عنها، وفي حال حدوث الضرر، إيجاد قواعد تضمن التعويض عنه [30 ص 90] .

ومن هذه الاتفاقيات:

- اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي، بروكسل 1969.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي، بروكسل 1971.

وسنحاول في هذا المبحث، دراسة المسؤولية عن أضرار التلوث البحري النفطي بأفعال خطيرة مشروعة دولياً، مستعرضين أهم الاتفاقيات الدولية التي نظمت هذه المسؤولية، ومن ثم سنعمد لدراسة آثار هذه المسؤولية.

2-2-1 حدود المسؤولية الواردة في الاتفاقيات الدولية عن الأفعال الخطرة

يشترط لترتب المسؤولية عن أضرار التلوث البحري الناجم عن أفعال خطيرة مشروعة تحقق مجموعة من العناصر، منها ما هو موضوعي يتعلق بطبيعة النشاط المشروع الذي يمارس، ومنه ما هو شخصي يتعلق بشخص المسؤول.

أما بالنسبة للعنصر الموضوعي لهذه المسؤولية، يتمثل بضرورة أن يكون النشاط المشروع الذي يقام به من الأنشطة الخطرة التي تنطوي على سلسلة من الفعال المادية المتداخلة، التي تشكل بمحلها خطراً كبيراً على البيئة البحرية، ومن هذه الأنشطة الخطرة، أنشطة النقل البحري لكميات من النفط الخام، كما يجب حتى تترتب المسؤولية، أن ينتج عن ذلك السلوك الخطر ضرر. ذلك أن ممارسة الأنشطة المشروعة هو أمر مباح لا مسؤولية عليه، إلا إذا نجم عن هذا النشاط المشروع ضرر ملموس يمكن إسناده إلى أحد أشخاص القانون الدولي، وهذا الأخير هو العنصر الشخصي لهذه المسؤولية.

إن توافر هذين العنصرين في مسلك الشخص الدولي يجعله مسؤول عما نتج من نشاطه المشروع الخطر من ضرر [24 ص 239].

ولقد عالجت الاتفاقيات الدولية، موضوع المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، من وجهة نظر مدنية، حيث ألفت عبء المسؤولية على عاتق المشغل الخاص سواء أكان هذا المشغل كيانا حكومياً أو خاصاً، معتبرة مسؤوليته مطلقة لا يمكن نفيها بإثبات عدم خطئه.

ولقد اعتمدت لجنة القانون الدولي في دورتها المنعقدة في أوت 1998، مجموعة نصوص تتألف من مشروع (17) مادة بشأن منع الضرر العابر للحدود الناشئ عن الأنشطة الخطرة، حيث تنص المادة الأولى منه على أنه " ينطبق مشروع المواد على الأنشطة التي لا يحضرها القانون الدولي وتنطوي على مخاطر إحداث ضرر جسيم عابر للحدود بسبب نتائجها المادية".

ويلاحظ على هذا النص أن اللجنة لم تلجأ إلى تحديد الأنشطة التي تنطبق عليها، نظراً للتباين الشديد الذي تتسم به الأنشطة الخطرة، ومع ذلك فإن تعريف نطاق هذه الأنشطة يتضمن أربعة معايير:

1- أن مشروع المواد ينطبق على الأنشطة التي لا يحضرها القانون الدولي سواء كان الخطر ناشئاً عن النشاط نفسه أو عن نتائجه المحظورة.

2- أن الأنشطة التي تنطبق عليها تدابير الوقاية، يجري الاضطلاع بها في إقليم إحدى الدول، أو تحت ولايتها، أو سيطرتها.

3- أن الأنشطة المعنية هي التي تنطوي على مخاطر إيقاع ضرر جسيم عابر للحدود، ويعني ذلك استبعاد الأنشطة التي لا تحدث ضررا إلا في إقليم الدولة التي يضطلع فيها بهذا النشاط دون إحداث أي ضرر لأي دولة أخرى.

4- أن يكون الضرر الجسيم العابر للحدود قد حدث بسبب النتائج المادية لتلك الأنشطة، ولذلك لا يعد من قبيل هذا الضرر، ذلك الذي تسببه سياسات الدولة في المجالات النقدية أو الاجتماعية أو الاقتصادية أو يماثلها [42 ص 31-32].

2-2-1-1 الشخص المسؤول وفق ما ذكرته الاتفاقيات الدولية:

ألقت اتفاقية المسؤولية المدنية عبء المسؤولية عن الضرر الناجم عن التلوث على مالك السفينة، والمالك حسب ما نصت عليه المادة الأولى من اتفاقية بروكسل 1969، هو الشخص أو الأشخاص المسجلين كأصحاب سفينة، وإن لم يكن هناك مثل هذا التسجيل، الشخص أو الأشخاص المالكون للسفينة على أنه إذا كانت السفينة مملوكة لدولة ومشغلة من قبل شركة، فإن هذه الشركة تعتبر هي المالك (المادة 3/1 من الاتفاقية).

وإذا نجم الحادث عن أكثر من سفينة، فالمسؤولية تقع على عاتق مالكي جميع السفن التي تسببت في التلوث النفطي بالتضامن عن الأضرار التي نجمت عن حادث التلوث، إذا لم يكن بالإمكان حصر مسؤولية كل واحد منهم على حدة ما لم تخلى مسؤوليتهم بموجب المادة الثالثة [43 ص 465-466].

كما أن المادة الأولى في الفقرة الثالثة نصت على إعفاء المالك من المسؤولية في عدة حالات هي:

- استثناء مما نص عليه في الفقرات 2 و 3 من هذه المادة فإن مالك السفينة وقت وقوع الحادث، أو عند وقوعه، أو عند وقوع أول حادث في حال كان الحادث يتكون من سلسلة من الأحداث، ينبغي أن يسأل عن أية أضرار تلوث تنجم عن النفط المتسرب من السفينة والناجم عن الحادثة.

-لا يقع للمالك أي مسؤولية عن الضرر الناجم عن التلوث فيما لو أثبت أن تلك الأضرار ناشئة عن:

- عمل حربي:

فطبقاً لنص المعاهدة فيجب أن توجد فعلاً حالة حرب، فينبغي للمالك الذي يتمسك بهذه الحالة أن يثبت أن عمل الحرب هو السبب المباشر في حدوث التلوث، فلا يمكن أن يعفى المالك إذا كان الحادث وقع بسبب ظروف الحرب، ولا يشترط أن يكون هناك نزاع مسلح حقيقي، فيكفي أن ينتج ضرر التلوث عن أعمال عدوانية منفردة أو عن ثورة، كما تنطبق حالة الإعفاء على أعمال الإرهاب والتخريب والقرصنة والتمرد الجماعي الذي يحدث أثناء الفتن السياسية.

- الظاهرة الطبيعية القاهرة:

أوجبت معاهدة 1969 لإعفاء مالك السفينة من المسؤولية، إذا نجح في إثبات أن ضرر التلوث قد نتج عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها، فلكي يعفى مالك السفينة يشترط أن ينتج ضرر التلوث عن ظاهرة أو كارثة طبيعية ذات طابع استثنائي، وتبلغ درجة عالية من الخطورة والجسامة بحيث يصعب تصورها ولا يمكن لأي واحد وفي كافة الظروف أن يتجنبها.

- الفعل العمدي للغير:

من بين الحالات التي يمكن للمالك التمسك بها للتخلص من مسؤوليته طبقاً لمعاهدة 1969، أن يكون ضرر التلوث قد نتج كلياً عن عمل أو امتناع عن عمل متعمد من جانب الغير بقصد إحداث ضرر، فيجب أن يكون الفعل أو الإمتناع الصادر من الغير هو السبب الوحيد في حصول التلوث، فلو ساهم المالك بخطئه أو إهماله ولو بشكل بسيط في وقوع ضرر التلوث فلا يمكنه التمسك بالإعفاء ولو جزئياً، كما يترتب على ذلك أن غياب قصد إلحاق الضرر من قبل الغير لا يعفي المالك من المسؤولية [30 ص 85].

- إهمال الحكومة:

إن ممارسة الدولة لاختصاصاتها على البحر الإقليمي المحيط بسواحلها، تجعل من واجبها تأمين سلامة النقل والملاحة فيها، وهذا طبقاً لاتفاقية قانون البحار 1982، وعليه فالدولة التي لا تؤمن سلامة مياهها الإقليمية و الداخلية بسبب خطأ أو إهمال منها يتولد عنه ضرر التلوث، فمعاهدة 1969 نصت على إعفاء مالك السفينة إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج كلياً عن إهمال أو فعل ضار آخر من قبل أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية، ويستبعد من الإعفاء حالة مساهمة إهمال الحكومة في حدوث الضرر، إلى جانب خطأ أو إهمال المالك.

- خطأ المضرور:

وإهمال المضرور عادة ما يكون إهمال الحكومة، لأن الدولة غالباً هي المدعية في حوادث التلوث، حيث إذا تأخرت في اتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من التلوث، فإن موقفها هذا سيؤخذ بعين الاعتبار عند استردادها لهذه التكاليف، فالمالك سيتمسك بإهمالها الخاص أي خطأ المضرور للتخلص من مسؤوليته لكن المالك لا يعفى إلا في مواجهة المضرور المخطئ فقط دون غيره من المضرورين الذين لم يرتكبوا خطأ

فخلافاً للحالات السابقة حيث كان مالك السفينة يعفى كلياً من المسؤولية إذا أثبت أن ضرر التلوث قد نتج عن إحداها، ففي حالة خطأ المضرور إذا أثبت المالك أن ضرر التلوث قد نتج كلياً أو جزئياً بسبب عمل أو امتناع من المضرور، ارتكبه بنية إحداث ضرر، أو نتيجة لإهمال هذا الشخص، فيجوز إعفاؤه كلياً أو جزئياً تجاه ذلك الشخص [30 ص 86] .

وبإلقاء نظرة شاملة على حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في المعاهدة، يمكن أن يقال أن مسؤولية مالك السفينة طبقاً لمعاهدة 1969 تدخل تحت مفهوم المسؤولية الموضوعية المشددة، فرغم أن نصوص المعاهدة أتاحت للمالك الإعفاء من المسؤولية إذا استطاع إثبات حالة من حالات الإعفاء السابقة، إلا أنها أجازت ذلك في شكل إطار ضيق ومحدود، وعليه يمكن القول أن حالات الإعفاء الواردة في المعاهدة هي ظاهرة أكثر منها حقيقية، حيث أن الصعوبة إن لم نقل الإستحالة التي سيقابلها المالك في إثبات الشروط المتطلبة لمثل هذه الحالات، ستؤدي إلى عدم انطباقها في معظم الحالات.

وفيما عدا الحالات السابقة، فإن مسؤولية مالك السفينة تبقى قائمة، ورغم كون هذه المسؤولية مطلقة إلا أن هذه الاتفاقية، وغيرها من الاتفاقيات نصت على إمكانية وضع حدود مسؤولية مالك السفينة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط بأفعال مشروعة.

2-1-2-2 المسؤولية المحدودة عن التلوث البحري بالنفط بالأفعال الخطرة:

رغم اتجاه إرادة أطراف اتفاقية بروكسل 1969، نحو الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة، حيث أقامت المسؤولية على عاتق مالك السفينة دون البحث في توافر الخطأ من جانبه، كما أنها حددت الحالات التي يعفى منها، كما أنها نصت على إمكانية تحديد مسؤولية مالك السفينة بتعويض عن أضرار، إذ نصت المادة الخامسة منها على ما يلي:

- لمالك السفينة حق الحد من مسؤوليته بمقتضى هذه الاتفاقية بخصوص أي حادث واحد بمبلغ إجمالي مقداره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة وبأي الأحوال لا ينبغي أن يتجاوز الحد الأقصى لتلك المبالغ، مبلغ 210 مليون فرنك.
- وفي حال وقوع الحادثة بسبب خطأ فعلي من قبل المالك، فإنه لا يستفيد من الحد المذكور في الفقرة الأولى من هذه المادة.
- ولغرض الاستفادة من حق الحد من المسؤولية المذكور في الفقرة الأولى من هذه المادة فإنه يتوجب على المالك إنشاء صندوق بالمبلغ الإجمالي الذي يمثل حدود مسؤوليته أمام القضاء أو السلطات الأخرى المعنية أو المختصة لدى أي من الدول المتعاقدة التي تقيم الدعوى بمقتضى المادة التاسعة، ومن الممكن إنشاء الصندوق إما بإيداع المبلغ أو بتقديم ضمان مصرفي أو ضمان آخر مقبول بمقتضى تشريع الدولة المتعاقدة الذي ينشئ فيها الصندوق وتعتبر كافية من قبل المحكمة أو القضاء أو السلطة المختصة المعنية الأخرى. ينبغي على الصندوق التوزيع على المدعين بحسب نسبة ومقدار الادعاءات والمطالبات.
- وقبل توزيع الصندوق إذا ما قام مالك السفينة أو أي من وكلائه أو أي شخص يقدم له التأمين أو ضمان مالي آخر لدفع التعويضات عن أضرار التلوث الناجمة عن ذلك الحادث، فإن مثل ذلك الشخص وفي حدود ما دفعه سيكتسب بالحلول الحقوق التي كان الشخص المعروض على هذا الشكل سيتمتع بها بمقتضى هذه المعاهدة.
- إن حق الحلول المنصوص عليه في الفقرة الخامسة من هذه المادة ممكن ممارسته من قبل غير المذكورين في تلك الفقرة فيما يتعلق بأي مبلغ للتعويض عن ضرر التلوث يمكن

أن يكون قد دفعه، ولكن فقط في حدود الحلول التي يسمح بها بمقتضى القانون الوطني المطبق [30 ص 96].

- عندما يثبت المالك أو أي شخص آخر، بأنه قد يكون مجبراً على الدفع في ميعاد لاحق بشكل كلي أو جزئي، أي مبلغ للتعويض كان هذا الشخص سيتمتع بشأنه بحق الحلول بمقتضى الفقرتين 5 و 6 من هذه المادة لو أن التعويض قد تم دفعه قبل توزيع الصندوق فإنه يمكن للمحكمة أو أية سلطة مختصة أخرى في الدولة التي تم فيها إنشاء الصندوق، أن تأمر بإيداع مبلغ كافي جانباً لتمكين ذلك الشخص في ذلك الميعاد اللاحق من تنفيذ مطالبته تجاه الصندوق.

- إن المطالبات المتصلة بالنفقات المعقولة التي يتحملها المالك، أو التضحيات التي يقدمها طوعاً لمنع أو تقليل ضرر التلوث يكون لها ذات المرتبة أو تكون بمرتبة تساوي مرتبة المطالبات الأخرى تجاه الصندوق.

- إن الفرنك المشار إليه في هذه المادة يكون وحدة مؤلفة من خمسة وستين مليغرام من الذهب بنقاوة ألفية مقدارها تسعمائة، والمبلغ المشار إليه في الفقرة الأولى من هذه المادة يتم تحويله للعملة الوطنية للدولة التي يقام الصندوق فيها على أساس القيمة الرسمية لتلك العملة مقابل الوحدة التي تم تعريفها أعلاه في تاريخ إقامة الصندوق.

- ولأغراض هذه المادة فإن حمولة هذه السفينة هي الحمولة الصافية للسفينة، بالإضافة إلى المقدار المحسوم من قبل الحمولة الإجمالية على أساس مساحة غرفة الآلات بهدف التحقق من الحمولة الصافية، وفي سفينة لا يمكن قياسها وفقاً للقواعد العادية لقياس الحمولة فإن حمولة السفينة تعتبر 40 في المائة من وزن الزيت الذي تستطيع السفينة حمله بالطن.

- يحق للمؤمن أو شخص آخر موفر للضمانة المالية، أن ينشئ صندوقاً وفقاً لهذه المادة حسب الشروط ذاتها، ويكون لهذا الصندوق التأثير ذاته كما لو كان منشأً من قبل المالك، وبالإمكان إنشاء هذا الصندوق حتى ولو كان المالك مرتكباً لخطأ فعلي أو ضائعاً فيه، إلا أن إنشاء هذا الصندوق لن يخل في هذه الحالة بحقوق أي مدعي على المالك.

ولقد تعدلت حدود التعويض التي نصت عليها هذه الاتفاقية ببروتوكول لندن 1976 وبمقتضاه حل حق السحب الخاص، كما هو معرف بواسطة صندوق النقد الدولي، محل الفرنك الذهبي كوحدة حساب لمبالغ التعويض [30 ص 97].

وبعد حادثة أموكو كاديز عام 1978 تنبعت أنظار المجتمع الدولي إلى ضالة مبالغ التعويض التي نصت عليها اتفاقية 1969 حيث زادت هذه الحدود ببروتوكول 1992 [26 ص 230]

، إذ نصت المادة السادسة الفقرة الأولى على أنه: يخول مالك السفينة حق تحديد مسؤوليته طبقاً لهذه المعاهدة فيما يتعلق بأي حادث بمبلغ إجمالي يحسب كما يلي:

1- 3 مليون وحدة حساب (3.06 مليون دولار) بالنسبة للسفينة التي لا تتعدى حمولتها 5000 طن.

2- وبالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها على ذلك، يتم إضافة 420 وحدة حساب (428 دولار) لكل طن زائد على المبلغ المذكور في الفقرة (أ) شريطة ألا يتعدى المبلغ الإجمالي في أي حال 59.7 مليون وحدة حساب (60.8 مليون دولار).

والحمولة في مفهوم البرتوكول، ليست هي الحمولة الصافية كما هو الحال في معاهدة 1969، وإنما هي الحمولة الكلية محسوبة طبقاً لقواعد القياس المنصوص عليها في الملحق رقم (1) من معاهدة 1969 الخاص بقياس حمولة السفن.

إن حق مالك السفينة المقرر له في اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 بشأن تحديد المسؤولية مشروط بتوافر شرطين:

أولهما: يجب على المالك إنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليته لدى المحكمة، أو أي سلطة أخرى مختصة في إحدى الدول المتعاقدة التي تقام فيها الدعوى أو يمكن أن تقام فيها، وفق ما نصت عليها المادة الخامسة فقرة (3).

وثانيهما: أن لا يكون الحادث الذي يريد المالك تحديد مسؤوليته بشأنه، قد حصل نتيجة خطأ شخصي من جانبه، ومن أمثلة هذا الخطأ اختيار طاقم للسفينة غير كفاء.

والخطأ المانع هنا من التحديد كما حدده بروتوكول 1992 في المادة السادسة الفقرة الثانية: "لا يجوز للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته إذا ثبت أن ضرر التلوث ناشئ عن فعل، أو امتناع شخصي من جانبه، تم بقصد إحداث ذلك الضرر، أو عن رعونة ووعي باحتمال حدوث الضرر" [44 ص 261].

كما حددت هذه الاتفاقية في المادة الثامنة منها ميعاد رفع دعوى التعويض فنصت: "تنقضي حقوق التعويض بموجب هذه الاتفاقية ما لم ترفع دعوى بموجبها خلال ثلاث سنوات من وقوع الضرر على أنه لا يجوز بأي حال رفع دعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادث الذي تسبب بالضرر، وحينما يكون هذا الحادث مؤلفاً من سلسلة أحداث، فإن فترة السنوات الست تبدأ من تاريخ وقوع الحدث الأول".

أما بالنسبة للاختصاص القضائي، فنصت المادة التاسعة من الاتفاقية على أن الاختصاص ينعقد للمحكمة أو المحاكم التي تسبب التلوث في أضرار لإقليمها البحري، على أن ينقل الاختصاص لمحكمة الدولة التي تم إنشاء صندوق التعويض فيها فيما بعد.

وعلى الدول المتعاقدة، أن تعترف بأي حكم صادر عن محكمة ذات اختصاص، وأن يصار إلى تنفيذه.

وفي الأخير، لا بد من التنويه بنقطة هامة، أن اتجاه أطراف الاتفاقية إلى اعتبار مسؤولية مالك السفينة مسؤولية مطلقة، يفتقر للصحة طالما أن هذه الاتفاقية أقرت مبدأ المسؤولية المحدودة لمالك السفينة، وإن كان هذا الحق المعطى لمالك السفينة، الأخذ به عائد لإرادة مالك السفينة، وهذا مستنتج من نص المادة الخامسة من الاتفاقية إذ نصت (لمالك السفينة) ولم تتضمن أي معنى يفيد الوجوب، إلا أنه ومن الناحية العملية لا يمكن لأي من ملاك السفن التخلي عن هذا الحق، وإن إلزام الاتفاقية لهم بإنشاء صندوق في حال رغبتهم بتحديد مسؤوليتهم، ليس إلا ضماناً للوفاء بالتزامهم بالتعويض، وبالتالي فإن ذلك لا يؤثر على كون المسؤولية محددة، وعليه فإن القول بأن المسؤولية مطلقة، يفتقر للدقة وللمبررات.

2-2-2 الالتزامات المفروضة على الدول بشأن الأفعال الخطرة

إن طبيعة الأعمال التي ترتبط بالنفط وإن كانت مشروعة إلا أنها تتسم بخطر كبير على البشرية، مما يترتب على مشغلي مشروعاتها- سواء كانت هذه المشروعات هي ناقلات أو منصات بحرية- التزامات منها ما يسبق وقوع الضرر، أو يعاصره أو بعد حدوثه، الأمر الذي يفرض على هذه الدول نوعين من الإجراءات منها ما هو وقائي ومنها ما هو علاجي.

2-2-2-1 الإجراءات الوقائية

تتنوع الإجراءات الوقائية التي يجب على الدول التي تمارس أنشطة خطرة القيام بها للحيلولة دون حدوث الضرر البيئي العابر للحدود، وتعتبر النشاطات التي يكون موضوعها

النفط، من أكثر النشاطات خطورة، الأمر الذي يتطلب من هذه الدول القيام بإجراءات معينة كإجراء الصيانة الدورية للناقلات وأنابيب نقل النفط، وإيجاد أساليب حديثة لتنظيف الخزانات بعد تفرغها من النفط، وغير ذلك من الإجراءات التي تضمن سلامة البيئة البحرية من التلوث بالمواد النفطية.

وقد ركزت الإجراءات الوقائية في بداية الأمر على أمن السفن، ومراقبة قدرتها على الإبحار، كما تم تشديد معايير بناء ناقلات النفط، كالحد من حجم الحمولة، وشروط تقنية أخرى كان آخرها إلزامية الغلاف المزدوج، ومن الإجراءات في موضوع تحسين الأمن وقائياً رفع مستوى التكوين، ولهذا أنشئت الجامعة البحرية الدولية بالسويد عام 1983 [45 ص 17-18].

وقد حددت اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي بروكسل 1969، في مادتها الأولى مفهوم أضرار التلوث والتدابير الوقائية لتفادي تلك الأضرار، حيث عرفت مفهوم الإجراءات الوقائية، بأنها إجراءات معقولة متخذة من قبل أي شخص بعد وقوع حادث ما، بهدف التقليل من أضرار التلوث، كما أن التعويض الذي ذكرته هذه الاتفاقية يشمل الأضرار الحاصلة فعلاً، ونفقات الإجراءات الوقائية المتخذة بعد حصول الحادث، دون الإجراءات التي تسبق وقوع الحادث.

إن الإلتزام بالوقاية من الخطر، يتطلب القيام بمنع الضرر أو تقليله، كما أن جانب من الإلتزام بالوقاية يقع على جانب الدولة المتأثرة بالضرر إذ يتوجب عليها القيام بالإعلام عما أصابها من ضرر ، حتى يصار إلى تعويضه من قبل الدولة المسببة له.

كما أن هذا الإلتزام يفرض واجب التفاوض بين الدول المسببة للضرر والدول المتأثرة، والهدف من هذا الواجب هو وضع نظام يتم بمقتضاه تشغيل النشاط الذي يتسم بالخطورة، بما يحقق تجنب أو تقليل فرص حدوث الضرر العابر للحدود، أو تقليل فرص حدوثه، كما قد يستهدف التفاوض وضع قواعد مسبقة للتعويض عما قد يقع من أضرار بالفعل، إن هذا الواجب بالتفاوض يستتبع واجب آخر بالتعاون فيما بين الدول لمعالجة الأضرار التي نتجت عن التلوث بالمواد النفطية [12 ص 246].

إن القيام بالإجراءات الوقائية له دور مهم في الحد من التلوث، لكنه وحده لا يكفي بل لا بد من تضافره مع تدابير أخرى ذات طبيعة علاجية.

2-2-2-2 الإجراءات العلاجية

ومن هذه الإجراءات إصلاح الضرر، إذ تنص القاعدة الأساسية في إصلاح الضرر بداية على إعادة الحال إلى ما كان عليه إذا كان ذلك ممكناً، ويكون ذلك حسب متطلبات كل حادث، وثمة أساليب حديثة يمكنها إعادة الحال إلى ما كان عليه، في حال التسرب النفطي وتلويث مياه البحر بالمواد النفطية [46 ص 110-111].

وفيما يلي نبين أهم الطرق والأساليب المتبعة في مكافحة التلوث النفطي:

1. طريقة إقامة الحواجز العائمة فوق سطح الماء باستخدام أجهزة خاصة مع الاستعانة بالجرافات والكانسات لحصر بقع الزيت العائمة ومنع انتشارها فهي تساعد على زيادة سمك طبقة الزيت وتقلل المساحة التي تغطيها وبذلك يمكن امتصاصه تدريجياً وشفطه بواسطة مضخات إلى خزانات على الشاطئ أو على ظهر السفن ثم إعادة فصل النفط من الماء. وهذه التقنية تستغرق وقتاً طويلاً تتعرض أثناءه البقع النفطية لعوامل المناخ والتيارات البحرية حيث تتشتت وتتحطم بفعل الضوء مما يزيد صعوبة عملية المكافحة.
2. طريقة إحراق طبقة الزيت باللهب بعد حصرها وإضرار النيران فيها بالرغم من أنها ليست صالحة في جميع الأحوال ولا يستحب استخدامها لخطورتها على البيئة فهي تلوث الهواء وتسبب ضرراً بالغاً لكثير من الكائنات الحية.
3. رش مواد ماصة على البقع النفطية حتى تنتشع بالنفط ثم استعادته منها .
4. طريقة المعالجة الطبيعية (البيولوجية) التي تستخدم أنواعاً من البكتيريا في مقدورها استخلاص الملوثات التي ارتبطت بالتربة أو الماء ويتعذر جرفها بعيداً أو فصلها كما أن بإمكانها تحويل مادة كيميائية مؤذية إلى مادة غير مؤذية وحتى مفيدة والبكتيريا القادرة على تجزئة العديد من الملوثات موجودة في التربة والماء وتقوم بهذه التجزئة عبر ما يدعى بالمعالجة البيولوجية وفي مجال مكافحة التلوث النفطي تقوم البكتيريا بتحليل المواد الهيدروكربونية من مخلفات الزيوت النفطية إلى جزئيات أقل وزناً وتركيباً وأدنى خطراً لسهولة ذوبانها في الماء مما يحولها من مواد خطيرة أكثر ضرراً إلى مواد ذائبة أدنى خطراً وأقل تلوثاً لكن أعدادها القليلة طبيعياً تجعلها أقل كفاءة في معالجة التلوث .
5. ضرورة الحصول على تصاريح خاصة لإلقاء النفايات النفطية.

6. التشدد في مراقبة السفن التي تزور الموانئ كما اقترحت المفوضية الأوروبية والتعامل بقسوة مع السفن التي لا تستوفي مقاييس السلامة وتعترم المفوضية منع السفن التي يزيد عمرها عن 15 سنة من دخول موانئ بلدان الاتحاد الأوروبي إذا احتجزت أكثر من مرتين في سنتين متتاليتين وتخطط المفوضية لنشر لائحة سوداء بهذه السفن كل ستة أشهر واستنكرت الإستعمال الواسع للأعلام الأجنبية على ناقلات النفط التي تستأجرها شركات أوربية لأسباب ضريبية .

7. الطريقة الكيميائية برش أنواع معينة من المذيبات والمنظفات الصناعية والمساحيق عالية الكثافة أو بعض الرمال الناعمة على سطح البقع النفطية في البحار الملوثة للالتصاق بها لتحويلها بعد تفتيتها إلى ما يشبه المستحلب فينتشر في الماء ويذوب فيه أو يتسرب إلى القاع نتيجة ارتفاع كثافته ويعتبر هذا علاجاً ظاهرياً للمشكلة لأن هذه الطريقة تتطلب كميات كبيرة من المنظفات والمذيبات تساوي أحياناً كمية البترول المراد التخلص منه وكذلك فإن استخدام القدر الكبير من المنظفات الصناعية يضيف الكثير من التلوث العام لمياه البحر والبيئة ولأن وصول المواد المستخدمة في التنظيف وجزيئات النفط بعد تفتيتها إلى قاع البحر يسبب إبادة الأسماك والديدان وقواقع الرمل التي تعيش فيها وبذلك تعتبر هذه الطريقة زيادة في تعقيد مشكلة التلوث وليس حلاً نهائياً لها [35]

ولا بد من الإشارة هنا بأن استخدام المواد الكيماوية في تجميع النفط، أشد خطراً على البيئة البحرية من آثار النفط نفسه، نظراً لما تتضمنه هذه المواد الكيماوية من سموم، كما يمكن مكافحة التلوث النفطي بواسطة البكتيريا، إلا أن لهذه الطريقة مساوئها، لذلك تبقى الطرق الميكانيكية هي من أفضل الوسائل المتبعة في مكافحة التلوث.

إذا تعذر إعادة الحال إلى ما كان عليه، فتلزم الدولة مسببة الضرر بدفع التعويض، وقد حدد هذا التعويض وحدوده وطريقة دفعه اتفاقية بروكسل 1969 ، وفق ما درسناه سابقاً.

وضمامنا لحصول الدولة المتضررة على هذا التعويض، وضعت عدة ضمانات لذلك منها:

2-2-2-2-1 التامين الإجباري:

حيث فرضت اتفاقية بروكسل 1969 على مالك السفينة التزام، بأن يعقد تأميناً أو يقدم ضماناً مالياً آخر، كضمان بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض بمبلغ يعادل حدود مسؤوليته، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث، وذلك في حالة كون حمولة سفينته أكثر من 2000 طن زيت سائب كبضاعة [44 ص 246].

ففكرة الإلزام بالتأمين قامت على هدف أساسي وهو تحقيق مصلحة المضرور من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر، ولذلك فبروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1969 قد تبنى نظام التأمين الإجباري، ولكي يكون هناك إلزام على الأطراف المعنية باحترام هذا النظام، فقد نص البروتوكول أن المركب الذي لا يمتلك الشهادة المطلوبة لا يرخص له في الاستفادة من أحكام الاتفاقية، ويمنع من السير الملاحى [47 ص 134-138].

ويجب على ناقلة البترول حمل هذه الشهادة التي تثبت التغطية التأمينية للسفينة حتى ولو لم تكن دولة العلم عضوا في معاهدة المسؤولية المدنية، والغرض من ذلك هو حماية سواحل الدول الأعضاء في المعاهدة من التلوث الناشئ عن الناقلات التابعة لدول ليست أعضاء في المعاهدة [48 ص 300].

وعلى صعيد القواعد الإجرائية، فبروتوكول 1992 أعطى للمضرور الحق في رفع دعوى مباشرة ضد المؤمن وضد كل ضامن لمالك السفينة.

وتشترط المعاهدة أن ترفع الدعوى خلال ثلاث سنوات من تاريخ حصول الضرر، وفي مدى ست سنوات من تاريخ وقوع الحادثة التي سبقت الضرر، أي تاريخ أول واقعة إذا تكونت الحادثة من عدة وقائع [29 ص 340]

2-2-2-2-2 إنشاء صندوق للتعويض:

شعرت الجماعة الدولية بأن معاهدة المسؤولية المدنية غير قادرة على تزويد المضرور من التلوث بالتعويض الكامل عن الأضرار التي أصابته من جراء التلوث، إذ أن مالك السفينة يستطيع التمسك بتحديد المسؤولية، إلى جانب حالات الإعفاء من المسؤولية، بالإضافة إلى أنه يجب إعفاء ملاك الناقلات المتسببة في التلوث من أي أعباء إضافية على تلك التي فرضتها عليهم معاهدة المسؤولية المدنية، وبناء على هذه الأسباب تأسس الصندوق الدولي للتعويضات [48 ص 301].

إن اعتناق نظام صناديق التعويضات يحقق منفعة لكل من المضرور والمسؤول عن حوادث التلوث البحري، فهو يقدم للمضرور ضمانة ثابتة ورئيسية لوجود شخص موسر مالياً، وبالنسبة للمسؤول، يجعله يستفيد من نظام المسؤولية المحددة كمقابل لاشتراكه في هذه الصناديق، وفي مجال التلوث البحري بالزيت يوجد الآن صندوق التعويضات **FIPOL**.

وقد أنشئ هذا الصندوق بموجب اتفاقية 1971 والتي كان لها آثار هامة في مجال تعويض ضحايا التلوث البحري بالزيت، والهدف الرئيسي من إنشاء هذا الصندوق هو تعويض المضرورين بسبب التلوث البحري بالزيت عندما لا يتم تعويضهم وفقا لنصوص اتفاقية المسؤولية المدنية، ومعنى هذا أن للصندوق دور احتياطي يجب إعماله عندما لا يتم تعويض المضرور من خلال الطريق الأصلي، وكذلك يتدخل الصندوق في حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة أو كفيله [34].

ويتم تمويل هذا الصندوق من خلال اشتراكات تفرض على كل شخص استلم داخل موانئ وأرصفتها الدول المتعاقدة أكثر من 150 000 طن من البترول الخام أو الزيوت الثقيلة عن طريق النقل البحري خلال السنة الواحدة، والاشتراك المطلوب يتفاوت حسب الكمية التي حصل عليها الممول في خلال السنة الواحدة، ويدفع الاشتراك مباشرة للصندوق [47 ص 142-145].

ومن ثم يلتزم الصندوق بالتعويض في الحالات التالية:

- 1- حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية وفقا لاتفاقية 1969.
 - 2- عدم القدرة المادية لمالك السفينة وضامنه، على الوفاء بالتزاماته كاملة وفقا لمعاهدة 1969.
 - 3- حالة تجاوز الأضرار حدود المسؤولية في معاهدة 1969، وهذه هي الحالة الأكثر أهمية وحدثا من الناحية العملية.
- وفي كل الحالات السابقة فإن المبلغ الإجمالي للتعويض الذي يلتزم الصندوق بأدائه للمضرورين من التلوث في أي حادث يجب ألا يتعدى 450 مليون فرنك ذهب، أي حوالي 30 مليون دولار، وهذا المبلغ يتضمن بطبيعة الحال مبلغ التعويض المدفوع فعلا بواسطة المالك، أو المؤمن طبقا لاتفاقية 1969.

أما بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1971 فقد جعل الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم بأدائه الصندوق 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة.

وكما هو الحال في اتفاقية 1969 حيث نصت على بعض الحالات التي يعفى فيها مالك السفينة من المسؤولية، كذلك فقد نصت المادة الرابعة في فقرتها الثانية والثالثة من اتفاقية عام 1971 على إعفاء الصندوق من التزامه بالتدخل لتعويض المضرورين من التلوث في حالة توفر إحدى الحالات الثلاث التالية:

- عمل من أعمال الحرب، أو عمل عدائي، أو حرب أهلية، أو تمرد أو عصيان.
- عدم معرفة السفينة المسببة للتلوث.
- خطأ المضرور.

إن ممارسة النشاطات التي يكون موضوعها النفط، وإن كانت تعتبر من النشاطات الخطرة غير أننا لا نستطيع أن نطالب مشغليها بإيقافها، وذلك للفائدة الكبيرة التي تقدمها للإنسانية، ولكن هذا لا يمنع من وضع قواعد وضوابط لممارسة هذه النشاطات ضماناً لحماية البيئة البحرية من التلوث، وكذلك حماية المضرورين سواء كانوا دول أم أشخاص.

خاتمة:

من خلال دراستنا لموضوع المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، يتضح لنا أن هذا الموضوع لا يمكن الإحاطة بمختلف جوانبه من خلال بحث معد أصلاً لنيل شهادة الماجستير، لذا فقد حاولنا قدر المستطاع إبراز وتوضيح الأمور الهامة التي نعتقد أن لها صلة وثيقة بالموضوع.

فقد أوضحنا من خلال مقدمة البحث مفهوم التلوث البحري ومصادره بصفة عامة، ثم حددنا مصادر التلوث البحري بالنفط، ثم عمدنا في الفصل الأول من هذا البحث إلى تحديد مفهوم المسؤولية الدولية بصفة عامة، من خلال إيراد مختلف التعاريف التي تناولت هذه الفكرة، ثم أبرزنا التطورات التي طرأت عليها، وكذا شروط تحقق المسؤولية الدولية، وبعد أن استعرضنا مفهوم المسؤولية الدولية في الفصل الأول، فقد خصصنا المبحث الثاني من الفصل الأول، لإبراز المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، بدأ بتحديد مفهوم حادث التلوث، عن طريق تحديد عناصره، والمتمثلة في السفينة، والمحروقات، وأخيراً الواقعة المسببة للتلوث، وصولاً إلى تحديد مفهوم ضرر التلوث، والنطاق الجغرافي له، حسب اتفاقية بروكسل 1969، وكذا بروتوكول 1992 المعدل لها.

أما الفصل الثاني فقد قسمناه لمبحثين تناولنا في الأول المسؤولية الدولية عن الأفعال المحظورة دولياً، بشقيها المدني والجزائي، وكيف نظمت الاتفاقيات الدولية هذه المسؤولية، والجزاءات التي حددتها لمخالفها أحكامها.

أما المبحث الثاني فقد خصصناه لدراسة المسؤولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط بأفعال خطيرة مشروعة دولياً، حيث بينا حدود هذه المسؤولية وفق ما نصت عليه الاتفاقيات الدولية، ومن ثم الالتزامات المفروضة على الدول بشأن الأفعال الخطرة.

ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع، واستعراضنا لأحكام الاتفاقيات الدولية الخاصة بالتلوث البحري بالنفط، اتضح لنا جلياً قصور النظام القانوني الحالي عن تأمين حماية البيئة البحرية والحفاظ على سلامتها من أخطار التلوث النفطي، حيث نجد أن هذه الاتفاقيات جاءت بحماية محدودة اقتصرت على المناطق الساحلية، ولم تقدم حلاً جذرياً لمشكلة التلوث النفطي، ولم تشد التشريعات الوطنية للدول الساحلية عن هذا الوضع، حينما اقتصرت على المياه الإقليمية و الوطنية في بسط حمايتها القانونية ضد التلوث.

وفيما يتعلق بالمسؤولية الدولية عن أضرار التلوث بالنفط، رأينا أن الاتفاقيات الدولية التي نصت عليها، لم تكن واضحة بالقدر الكافي الذي يمكن من استنباط أحكامها بصورة واضحة، كما أن إعطاء الحق لمحاكم دولة العلم في تحديد المسؤولية وتقدير التعويض، هو أمر فيه مخالفة لقواعد العدل والإنصاف، إضافة إلى ذلك فتفعيل هذه الاتفاقيات الدولية موقوف على مصادقة الدول عليها، وهذا يرجع لإرادتها، وبالتالي قد تحجم دول لها أساطيل بحرية كبيرة عن الانضمام إلى الاتفاقيات السالفة الذكر، وعليه فلا تتحمل هذه الدولة عبء الالتزامات الواردة في هذه الاتفاقيات، وكذلك فأغلب الاتفاقيات الدولية التي نظمت المسؤولية الدولية عن التلوث النفطي، اقتصر على التلوث الصادر من السفن دون مصادر التلوث الأخرى كالمنصات البحرية والمصافي الشاطئية وغيرها، فكل هذه العوامل السابقة الذكر وغيرها، اجتمعت لتضعف من قدرة هذه الاتفاقيات على مواجهة التلوث البحري بالنفط.

لذلك نرى بضرورة وضع أسس سليمة للمسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، ينبغي فيها إلقاء المسؤولية على عاتق الدولة عن جميع النشاطات التي تجري في ظل ولايتها أو تحت إشرافها، سواء تلك التي تمارسها أجهزتها الرسمية ومؤسساتها العامة أو الأفراد العاديون والمؤسسات الخاصة العاملة في ظل ولايتها وتحت إشرافها، كما يجب أن تقترن مسؤولية الدولة المباشرة بمسؤوليتها المطلقة، لضمان الحصول على تعويض كاف لجبر الأضرار الحاصلة حتى في حالة حدوث التلوث النفطي بفعل كوارث طبيعية أو قوة قاهرة.

كما ينبغي حسب نظرنا تعيين محكمة دولية دائمة تتولى الفصل في الدعاوى المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط.

كما ندعو إلى توجيه الاهتمام إلى تنظيم المسؤولية الجزائية عن التلوث البحري بالنفط، نظرا لخطورته وأثره العابر للحدود، بحيث لا يقتصر على فرض العقوبات المالية بل يتعداه إلى الحبس إذا كان المسؤول شخص طبيعي، وكذا تشجيع البحث العلمي في مجالات التلوث البحري بالنفط، وكيفية معالجة حالات التلوث، كما على المنظمات الدولية ذات العلاقة بالأمر أن تزيد من نشاطها في هذا المجال بالتعاون مع الجامعات ومراكز البحوث العلمية، لتنشيط البحوث العلمية في هذا المجال، وعقد الندوات والمؤتمرات الدولية للإطلاع على التلوث النفطي الذي يحصل في بحار العالم، للوقوف في وجه هذه الظاهرة الخطيرة، وتوعية المجتمع الدولي بأخطارها والنتائج الضارة التي تؤدي إليها ونشر المعلومات عنها.

قائمة المراجع

- 1- د/ محمد طلعت الغنيمي، و د محمد سعيد الدقاق، القانون الدولي العام، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 1991.
- 2- د/ معوض عبد التواب و د مصطفى معوض عبد التواب: جرائم التلوث من الناحيتين القانونية والفنية، منشأة المعارف الإسكندرية-مصر، 1986.
- 3- COLLOQUE MEDITERANEEN SUR LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES, MOUVEMENT ECOLOGIAUE ALGERIEN, 1993.
- 4- د/ سليم حداد، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان، 1994.
- 5- RENE RODIERE, EMMANUEL DU PONTAVICE, DROIT MARITIM. 12 EDITION 1997. DALLOZ.
- 6- A PROPOS DE L AMOCO CADIZ, ANNUAIRE FRANCAIS DE DROIT INTERNATIONAL EDITION CENTRE NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE, 1978.
- 7- J-C LACAZ. LA POLLUTION PETROLIERE EN MILIEU MARIN. EDITION MASSON. 1982.
- 8- د/ عبد الرزاق أحمد السنهوري، الموجز في النظرية العامة للإلتزامات في القانون المدني المصري، الطبعة الثانية، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة، 1946.
- 9- د/ سليمان مرقس، المسؤولية المدنية في تقنيات البلاد العربية، الجزء الأول، معهد الدراسات العربية، القاهرة 1959.
- 10- د/ حسين عامر، المسؤولية المدنية التقصيرية والعقدية، الطبعة الأولى، مطبعة مصر، القاهرة، 1956،
- 11- د/ مصطفى مرعي، المسؤولية المدنية في القانون المصري، مطبعة إلياس نوري، القاهرة، 1944.
- 12 د/ صلاح هاشم: المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، جامعة القاهرة، 1991.

13 مقال منشور في موقع: www.biodiv.org/doc/meetings/bs/iccp-02/official/iccp-02-

- 14-** شارل روسو، القانون الدولي العام، ترجمة شكر الله خليفة، عبد المحسن سعد، الأهلية للنشر والتوزيع، 1987.
- 15-** د/ حامد سلطان، و د/ عائشة راتب و د/ صلاح الدين عامر القانون الدولي العام، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978.
- 16-** د/ محمد سعيد الدقاق، شرط المصلحة في دعوى المسؤولية عن انتهاك الشرعية الدولية، الدار الجامعية للطباعة والنشر، بيروت، 1983.
- 17-** د/ محمد طلعت الغنيمي، بعض الإتجاهات الحديثة في القانون الدولي العام- قانون الأمم، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984.
- 18-** د/ عبد العزيز محمد سرحان، القانون الدولي العام، المجتمع الدولي-المصادر- نظرية الدولة، دار النهضة العربية، القاهرة، 1986.
- 19-** د/ جابر إبراهيم الراوي، تلوث البحار والمسؤولية المترتبة عليه في ظل قانون البحار الجديد، معهد البحوث والدراسات، تونس، 1989.
- 20-** د/ عمر صدوق، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، 1995.
- 21-** د/ بن عامر تونسي، أساس المسؤولية الدولية في ضوء القانون الدولي المعاصر، منشورات دحلب، الطبعة الأولى، 1995.
- 22-** د/ محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول، دار الغرب للنشر والتوزيع، 2000.
- 23--** د/ محمد سامي عبد الحميد، د/ مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، الدار الجامعية، 1989
- 24-** د/ محسن عبد الحميد أفكيرين، النظرية العامة للمسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي- مع إشارة خاصة لتطبيقها في مجال البيئة- دار النهضة العربية، القاهرة، 1999.
- 25-** د/ عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985

- 26-** د/ محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2002.
- 27-** د/ كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2000.
- 28-** مقال منشور في موقع: www.bahrainforums.com/showthread.php
- 29-** د/ محمد طلعت الغنيمي القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.
- 30-** هدى محمد راتب الحصري: المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمواد النفطية، دبلوم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2005-2004 .
- 31-** أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية في القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 1996.
- 32-** د/ محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين، 2001.
- 33-** د/ إبراهيم محمد الدغمة، قانون البحار الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.
- 34-** حسام سيف الدين عبده: الحفاظ على كنوز البحر الأحمر
الموقع: www.greenline.com.kw/env/law
- 35-** حسام سيف الدين عبده مقال منشور في موقع: www.fekrzad.com/library
- 36** -ALEXANDRE KISSE ET JEAN-PIERRE BEURIER: DROIT INTERNATIONAL DE L'ENVIRONNEMENT, 2 EDITION PEDON PARIS 2000 .
- 37-** د/ محمد المجذوب، القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2002.
- 38-** د/ الجيلاني عبد السلام ارحومه، حماية البيئة بالقانون، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والإعلان، ليبيا، 2000.
- 39** - د/ نور الدين هنداوي: الحماية الجنائية للبيئة، دراسة مقارنة، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1999.
- 40** - د/ أحمد عبد الكريم سلامة: التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد 45- 1989.
- 41-** د/ محمد سامر عاشور: تلوث البحار من السفن، رسالة دكتوراه، جامعة عين شمس، مصر، 2001.

42- د/ سعيد سالم جويلي، مواجهة الإضرار بالبيئة بين الوقاية والعلاج، دار النهضة العربية، مصر، 1999.

43- CHAW- WU: LA POLLUTION DU FAIT DU TRANSPORT MARITIME
DESHYDROCARBURES PEDON PARIS 1994.

44- د/ محمد السيد الفقي و د محمد فريد العريني، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية-بيروت- 2002.

45- محمد بوسلطان: التلوث البحري بالبترول، مجلة العلوم القانونية والإدارية، جامعة تلمسان، 2003.

46- EMMANUEL DE PONTAVICE. LA POLLUTION DES MERS PAR LES
HYDROCARBURES
LIBRAIRIE GENERALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE PARIS 1968.

47- د/ سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية- دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004 .

48- د/ مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999.