جامعة عمار ثليجي بالاغواط
كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق.

تخصص: قانون دولي عام.

عنوان المذكرة:

مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون دولي عام

المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية عبر البحار

من إعداد الطالبتين:
- ذيب إلهام.
- غريبي فائزة.

تحت إشراف الأستاذ:
أ. د/ رابحي لخضر.

أعضاء لجنة المناقشة:

1. الدكتور/ شطة أحمد .....رئيسا
2. الدكتور/رابحي لخضر..... مشرفا
3. الدكتور/ ديدوني بلقاسم .....مناقشا

السنة الجامعية: 2022-2023

قال الله عز وجل في سورة الروم:

﴿ ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ * قُلْ سِيرُوا فِي الأَرْضِ فَانظُرُوا كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الَّذِينَ مِنْ قَبْلُ كَانَ أَكْثَرُهُمْ مُشْرِكِينَ﴾ الآية: 41-42.

كلمة شكر وعرفان

نتقدم بالشكر أولا لله عز وجل على هذه النعمة وعلى توفيقه لنا للوصول إلى هذه المرحلة الحمدلله والشكر لله دائما وأبدا.

كما نتقدم بجزيل الشكر والعرفان للدكتور"رابحي لخضر" على دعمه لنا خلال مسيرتنا الدراسية في الجامعة كما نخص له بالشكر على مجهوداته وصبره علينا لإنجاز هذه المذكرة.

كما نقدم شكرنا المسبق للجنة المشرفة على هذه المذكرة وما سوف يقدمونه لهذه الدراسة من مناقشة وملاحظات .

ولا ننسى تقديم شكرنا وإمتنانا لأساتذة كلية الحقوق بجامعة عمار ثليجي على تشجيهم ودعمهم لنا، ونخص بالشكر أيضا الدكتور" سعداوي نذير" لما قدمه لنا من توجيهات ونصائح ، كما نتقدم بشكرنا الخالص للدكتور " مراد قريبيز" و الدكتور " بن دهقان علاء الدين" لتقديم يد المساعدة لنا في إنجاز هذه المذكرة.

إهداء

إلى من ساندتني في أفراحي وأحزاني بصلاتها ودعائها... إلى من سهرت الليالي تنير دربي .. إلى أروعِ إمرة في الوجود ... إلى فخري و إعتزازي .... إلى من كانت لي الأمُّ والأبُّ والأخْ والصديقْ إلى حبيبة قلبي وروحي ودنياي ...إلى من كرست حياتها من أجل إسعادي أمي الغالية حفظها الله ورعاها ... وأسل الله أن يرزقني برها ورضاها.

إلى من يعجز اللسان ويجف القلم عن وصف جميله وكان لي سراجا منيرا وسندا لايميل أبدا ... إلى من كان لي الأب والمربي والملجأ و الأمان أبي العزيز "طاهر" حفظه الله وأطال في عمره، حفظما الله والبسهما تاج الصحة.

إلى جدي أطال الله في عمره و أدام بركته لنا، إلى رمز الصبر والكفاح خالي العزيز،

إلى إخوتي الأعزاء وخاصة " محسن، مروان".

إلى كل من لجأت إليه ولم يبخل في توجيهي ونصحي ومساندتي ...لكم كل الفضل .

إلى من أعطوني من ينابيع معرفتهم وخبرتهم.... أساتذة المسيرة الدراسية من السنة أولى إبتدائي إلى نهاية المشوار .

إلى أصدقائي الأوفياء.

ذيب إلهام

إهداء

ـإلى من أوصانا بهم الرحمن حين قال

"وَاخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذُّلِّ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُل رَّبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا".. والدي العزيز..

ووالدتي الغالية. ألبسهما الله تاج الوقار.

إلى عزّي في هذه الحياة إلى الكتف الذي لا يميل .. إنه أخي " يوسف".

إلى ملاذي ومأمني وأماني .. إخوتي " أسامة، مصطفى، زكرياء " .

إلى الغاليات رفيقات الدرب ، خير الصديقات وخير الناصحات أخيّاتي الغاليات " شيماء ، خضراء".

إلى الحضن الدافئ.. أمي الثانية خالتي الحبيبة " خيرة".

إلى الغوالي، سند الظهر إذا مال، متى إحتجتهم كانا خير عوّنٍ أعمامي " علي ، محمد".

إلى من لم يبخل عليا بالنصح والتوجيه " عبد الله سركو"

إلى من لا يمكن نكران فضلها إلى، أستاذتي " عائشة دربال "

إلى من إتخذوا وقوعي شماتة ..وإلى من أمسكوا بيدي .. الأحباء والأعداء .

غريبي فائزة

مقدمة

مقدمة:

يتجلى خلق الله سبحانه وتعالى في السماوات والارض التي خلق لها نظاما دقيقا يكفل وجود الحياة واستمرارها، وهذا النظام الإلهي يتمثل في وجود دورة محددة وتوازن دقيق من أجل توفر جو ملائم وبيئة محمية تكفل استمرار حياة الكائنات الحية وعدم توقفها، مصداقا لقوله تعالى في سورة الحج الآية 65﴿أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَيُمْسِكُ السَّمَاءَ أَنْ تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرَءُوفٌ رَحِيمٌ﴾.

كما يعتبر الماء على الدوام مطلبا اساسيا لوجود الكائنات الحية وبقائها قال تعالى في سورة الانبياء الآية 30 ﴿وَجَعَلْنَا مِنَ الْمَاءِ كُلَّ شَيْءٍ حَيٍّ﴾ فالماء عنصر أساسي وحيوي لحياة الانسان والحيوان والنبات، وعامل لابد من وجوده لتنمية أنشطة الفرد واستقراره الاجتماعي، فأعرق الحضارات وجدت على ضفاف الانهار كحضارة الفراعنة و حضارة بلاد ما بين النهرين والحضارة الرومانية.

وعليه تعتبر البيئة البحرية الوسط الذي تعيش فيه الكائنات الحية والتي بدورها تتعرض لمختلفة مصادر التلوث، ومن بين المصادر الأكثر انتشارا هوتلوث مياه البحار بالمواد البترولية الذي يعرف أنه "تغيير كمي أوكيفي في مكونات البيئة الحية وغير الحية لا تقدر الانظمة البيئية على استيعابها دون أن يختل توازنها" وهذا ما نتج عنه اختلال بيئي، مما ادى بالمنظمات الدولية وحماية البيئة إلى الاسراع في حماية البيئة من التلوث سيما البحار.

و انعقد المؤتمر الثالث لقانون البحار في دورته 17 في جنيف نيويورك عام 1978 وتم التوصل إلى مصطلح (البيئة البحرية)، والذي يتضمن في فحواه معنى الحياة البحرية بما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار واعماقها، ثم تليها اتفاقية "مونتيغوباي" عام 1982 بمفهوم البيئة البحرية « بانه نظام بيئي أو مجموعة أنظمة بيئية بكل ما تنطوي عليه من كائنات حية وعلاقة هذه الكائنات بعضها ببعض وبالظروف المادية المحيطة بها».

باعتبار البحار انها وسيلة لتنقل السفن عبرها المواد البترولية التي تتمثل في النفط الخام ومشتقاته بما في ذلك المواد السائلة والغازية، ومن الأمثلة عن هذه المواد الزيت وهو أي زيت هدوكربوني معدني مداوم مثل الزيت الخام، وزيت الوقود، والديزل الثقيل، وزيت

التزليق، سواء كان محمولا على متن السفينة كبضاعة اوفي مخازن وقودها، مما يؤدي هذا النقل في بعض الاحيان الى حوادث تكون سبب في تسرب هذه المادة.

حيث شهدت المناطق البحرية وقوع العديد من حوادث التلوث بالنفط إلا أن هذه الحوادث لم تبلغ حد جذب الرأي العام إلى موضوع المسؤولية عن أضرار التلوث بالمواد البترولية، إلى أن وقع حادث الناقلة توري كانيون 1967 حيث سببت مشاكل قانونية معقدة على غير سابقيها لاسيما تلك المتعلقة بالمسؤولية مما دعى إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل 1969 نتج عنه إبرام اتفاقيتين دوليتين الأولى تتعلق بالتدخل في اعالي البحار، والثانية متعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت.

يعتبر نقل النفط عبر البحار أحد المجالات التي يمكن تطبيق المسؤولية الدولية البيئية فيه، مما دفعنا إلى دراسة هذه المسؤولية من أجل ايجاد سبل للحد من الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي للبحار، و من خلال هذه الدراسة التي يمكن من خلالها ايجاد قواعد جديدة تساهم في تطور المسؤولية.

كما انعقدت العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية المتعلقة بتحديد مسؤولية ملاك السفن منها اتفاقية بروكسل لسنة 1919 وسنة 1927 وبروتوكولاتها المعدلة، حيث ان قيام المسؤولية الدولية يستوجب توفر شروط وأسس لتحديد المسؤول عن الضرر البيئي، بالإضافة إلى أن الآثار المترتبة عن المسؤولية هي جبر الضرر الذي يمكن أن يكون كفيل لإحداث التوازن لفائدة المجتمع الدولي من أجل الإستغلال العقلاني للمحروقات، ومضاعفة حماية وتأمين نقل المواد البترولية.

كما تتجلى أهمية هذا الموضوع من خلال تركيز المجتمع الدولي على الملوثات البحرية التي باتت تهدد الحياة البحرية بالفناء، فهذا الموضوع جدير بالاهتمام والتركيز عليه وكذا تسليط الضوء عليه بإثرائه عن طريق الدراسة والتحليل والاستنتاج، كما تكمن أهميته في دور البيئة البحرية في الحياة الانسانية مما لاشك ان البيئة هي ترات مشترك للإنسانية تستحق كل الاهتمام والدراسة.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد مدى خطورة تلوث البحار بالمواد البترولية وبيان أن نقل السفن لهذه الكميات الهائلة من النفط او البترول لا يخلو من خطر تسربه في البحار، الأمر الذي دفع المجتمع الدولي إلى الإجتهاد لإيجاد حل لهذه المشكلة تحميل المسؤولية لمتسبب

في ذلك، وهذا حفاظا على البحر الذي لم يعد طريق مواصلات فحسب بل مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية.

بالإضافة إلى توضيح العوامل المسببة في التلوث البحري مع تسليط الضوء على أحكام المسؤولية في إطار قانوني وردعي ومعرفة النصوص المتعلقة بهذا المجال.

ومن بين العوامل الذاتية شغف الاطلاع على هذا النوع من الدراسات والتعمق في هذا المجال بحكم البلد الذي ننتمي إليه، فالجزائر تعتبر من بين الدول الساحلية المهمة المطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط بمسافة تتجاوز 1200 كلم، وهي دولة منتجة ومصدرة للبترول.

بالإضافة إلى العوامل الموضوعية أهمها ما تعانيه البيئة البحرية من المخاطر التي تتعرض إليها بسبب تسربات الملوثات البترولية، فالتلوث الصادر من السفن يعد على رأس قائمة المخاطر التي تهدد البيئة البحرية.

كما أن هذه الدراسة تعالج موضوع لايزال حديثا ومعالمه تبدو غامضة مع انه هناك اجتهادات كثيرة سابقة لها علاقة بموضوع الدراسة نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر: أطروحة دكتوراه بلمرابط سمية، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، بجامعة بوقرة بومرداس، مذكرة ماستر؛ بن عبد الوهاب – ونوقي بن علية، المسؤولية الدولية والتعويض عن الضرر البيئي، جامعة زيان عاشور الجلفة.

فهذه الدراسة تجلت بنوع من الصعوبات من بينها سعة موضوع البيئة البحرية وتشعبه من حيث الحيز المكاني والزماني الكبير؛ بالإضافة إلى صعوبة الترجمة الصحيحة من اللغة الأجنبية للاتفاقيات الدولية المتخصصة في هذا المجال.

ومن خلال ما سبق يتبين ان التلوث البيئي بالمواد البترولية له مخاطر جسيمة على البيئة مما يستوجب وضع آليات وأسس للحد من مخاطر هذه الظاهرة و تحميل المسؤولية لكل من يتسسبب في ذلك وعليه نطرح الإشكالية التالية : **إلى أي مدى يمكن قيام المسؤولية الدولية عن المخاطر الناتجة عن الملوثات البترولية في البحار؟**

تتفرع عن هاته الإشكالية عدة تساؤلات من بينها:

-ما مفهوم تلوث البحار جراء نقل المواد البترولية والآثار المترتبة عليه ؟

-أسباب قيام المسؤولية الدولية عن مخاطر الملوثات البترولية في البحار؟

-كيف نظم القانون الدولي قيام المسؤولية الدولية الناجمة عن تلوث البحار و ما هي الاثار المترتبة عنها؟

من خلال طرح هذه الاشكالية سنحاول معالجتها في دراستنا وفقا للمنهج التحليلي في شرح وتحليل المواد القانونية المتعلقة بالمسؤولية الدولية، وكذا المنهج الوصفي من خلال وصف أسس المسؤولية الدولية و مظاهر قيامها إضافة إلى معاجة حادثة خليج المكسيك.

و للإلمام بالموضوع بكل جوانبه تمت معالجته ضمن فصلين الفصل الأول بعنوان : النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلوث البحار لنقل الموادالبترولية وذلك من خلال مبحثين: المبحث الأول تناولنا من خلاله تلوث البحار بنقل المواد البترولية، اما المبحث الثاني تطرقنا من خلاله الى التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية عبر البحار.

أما الفصل الثاني فيعالج مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية تطرقنا إليه من خلال مبحثين:المبحث الأول تناولنا فيه آثار قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية (دراسة حالة)، في حين تضمن المبحث الثاني تطبيق المسؤولية الدولية ضد ملوثي البيئة البحرية بالمواد البترولية.

وأخيرا اختتمت الدراسة بنتائج واقتراحات تم التوصل إليها.

الفصل الأول:

النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلوث البحار لنقل المواد البترولية

الفصل الأول: النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلوث البحار لنقل المواد البترولية

تمهيد:

إن عملية النقل البحري للمواد البترولية التي تعتبر مادة ملوثة للبحر نظرا لكمياتها وأحجامها الهائلة في ناقلات البترول (سفن ضخمة) تجعل من احتمال تسربها إلى مياه البحر واردة جدا سواءا بالاهمال أو عمدا أو بالتصادم بين السفن هذا من جهة، ومن جهة اخرى فإن نفس المجتمع الإنساني في حاجة الى بيئة بحرية نظيفة على إعتبار ان البحر لم يعد طريق مواصلات فحسب بل هو مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية، وكذا مصدرا للدخل القومي خصوصا للدول الساحلية، وللتوفيق بين هذين القصدين وجب إيجاد قواعد تنظيمية تضبط المسؤولية عن المتسبب فيه بهذه المادة[1].

كما أن مشكلة تلوث مياه البحار ليست حديثة فقد بدأت تطرح نفسها منذ بدايات هذا القرن والدليل على ذلك أن الولايات المتحدة الامريكية دعت عام 1926 الى مؤتمر دولي لمعالجة هذه المشكلة.

وبالفعل عقد مؤتمر في واشنطن وحصر اهتمامه بالوسائل الآلية الى معالجة التلوث الناجم عن البواخر، وكذلك كان الحال بالنسبة لمشاريع اخرى اعدت في لاهاي عام 1930 اثناء مؤتمر البحار الذي عقد برعاية عصبة الامم، اما في إطار الامم المتحدة فقد عرضت مسألة تلوث المياه أمام لجنة النقل والمواصلات التابعة للام المتحدة عام 1950[2].

بحيث يعتبر البحر وسيلة طبيعية قبل أن يكون قانونية لتعاون الشعوب والاتصال بينهما كما يعتبر جسرا ضخما للتبادل التجاري لذلك كان لزاما على العاملين في البحر ان يضعوا له تنظيما قانونيا يحدد علاقاتهم المتعلقة بنشاطاتهم البحرية.

وعليه فإن قواعد المسؤولية ومايترتب عليها من جزاءات تعد بمثابة ضمانات للحيلولة دون تعسف الأفراد في حقوق الغير أو الإخلال بالالتزامات القانونية، وأي نشاط

---

[1] - قرشوش عبد العزيز ،مسؤولية مالك السفينة عن اضرار التلوث بالوقود،مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، عدد11 ، سبتمبرسنة 2018، صفحة107و 109.

[2] - سليم حداد ،التنظيم القانوني والأمن القومي العربي ،المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، بيروت، السنة 1414ه-1994م، صفحة 89.

يؤدي إلى الاضرار بالبيئة البحرية والاعتداء على عناصرها فإن الشخص يعد مسؤولا امام القانون والعدالة عن تصرفاته الضارة[1].

وعليه قسم هذا الفصل إلى مبحثين **المبحث الأول** تناولنا من خلاله تلوث البحار بنقل المواد البترولية، اما **المبحث الثاني** تطرقنا من خلاله الى التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية عبر البحار.

[1] - حميدة جميلة،النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدونية ،طبعة 1432ه-2011م، الجزائر، صفحة 101.

المبحث الأول: تلوث البحار لنقل المواد البترولية.

يعتبر البترول المسبب الأول للتلوث المائي في العالم، إذ لا تخلو عمليات النقل من الحوادث والتسربات التي تؤدي بشكل مباشر إلى تلويث البيئة المائية، كما يساهم الانسان إراديا بتلويث البحار والمحيطات بهذه المواد الكيميائية عن طريق ما يطرحه من من زيوت وفضلات بترولية في البحار.

وفي الواقع أن انواع التلوث يصعب حصرها تحت مسميات محددة مسبقا،غير انه يمكن التصرف بخصوص التلوث الذي تسببه السفن من خلال التسرب أثناء نقل المواد البترولية من مكان لآخر عبر البحر[1].

كما أن تلوث البحار والمحيطات بالنفط او ما يسمى بالمواد البترولية يؤدي الى مجموعة كوارث حقيقة في غاية الخطورة وهو مايقصد به الآثار (الأضرار) الناتجة عن تلوث البحار بهذه المواد، منها مايمكن ملاحظته وحصره والسيطرة عليه بحيث تمتد الفترة المطلوبة لذلك اعتبارا من بداية التلوث من أيام وصولا إلى شهور، ومنها ما لايمكن حصره والسيطرة عليه لأن آثاره الخطيرة لا تظهر إلا بعد عدة سنوات.

حيث سوف نقوم في هذا المبحث بالإضاءة على مفهوم تلوث البحار والآثار (الأضرار) الناتجة عنه عن طريق تقسيمه إلى مطلبين، **المطلب الأول** مفهوم تلوث البحار بالمواد البترولية، و **المطلب الثاني** الآثار الناجمة عن تلوث البحار بالمواد البترولية.

المطلب الاول: مفهوم تلوث البحار بالمواد البترولية.

تشكل البحار والمحيطات 70% من الكرة الأرضية إذ لديها أهمية بالغة في حياة الشعوب باعتبارها وسيلة للتواصل بينهم، إلا أن هذه البحار تتعرض للتلوث مما يهدد البشرية جمعاء وكذا الكائنات الحية الموجودة بداخلها.

و من بين أهم الملوثات التي تهدد البيئة البحرية وبدرجة كبيرة هي المواد البترولية مثل الزيت أو النفط المتسرب من الناقلات الكبرى وكذا معامل التكرير، هذا من خلال :

[1] - قرشوش عبد العزيز، مرجع سابق، صفحة 110.

- عمليات الشحن والتفريغ للناقلات.
- عمليات غسيل صهاريج الناقلات بعد التفريغ.
- عمليات استخراج البترول من البحر.

حيث أن مسألة تلوث البيئة البحرية من المسائل التي لاقت اهتمام كبير من قبل كل من فقهاء القانون البحري وكذا المنظمات والهيئات العلمية، وحتى الاتفاقيات الدولية والتشريعات المختلفة، فكل منها حاولت إعطاء أو تحديد تعريف دقيق وواضح لمعنى التلوث البحري، هذا ما يجعلنا نتعرض إلى تعريف تلوث البحار، من خلال التطرق إلى تعريف تلوث البحار بالمواد البترولية في الفرع الأول، أما الفرع الثاني حول مصادر الملوثات البترولية.

الفرع الاول:تعريف تلوث البحار بالمواد البترولية.

تعددت تعريفات تلوث البحار، لكنها كلها تدور حول موضوع واحد من بين هذه التعريفات نذكر:

أولا: التعريفات الفقهية.

نذكر تعريف بعض الفقهاء :

1- يعرف الفقيه **لوتسيتي** التلوث بأنه: " تغير الوسط الطبيعي على النحو الذي يمكن أن تكون له على أي كائن حي."

2- أما الفقيه **Clark** فيرى أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة على تغير خواص مياه البحر مما يفقدها صلاحياتها للاستخدام في الاغراض المختلفة.

كما تم تعريف التلوث على أنه: " وجود مواد غريبة بالبيئة أو أحد عناصرها، على نحو يمكن أن يؤدي إلى أثار ضارة"[1].

3- وعرفه البعض الآخر بأنه:"وجود مواد ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني أو تركيز النشاط في الإستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الإستخدامات الحالية أو المستقبلية".

[1]- لغيمة فضيلة،التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار ،المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة مولود معمري تيزي وزو، مجلد 12، عدد 01 (عدد خاص)، سنة 2021، صفحة 475.

ثانيا: على المستوى الدولي.

تعريف التلوث البحري في المؤتمرات الدولية عرف تلوث البيئة البحرية في العديد من المؤتمرات الدولية المتخصصة في هذا المجال، ونذكر على سبيل المثال كل من:

1- مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية : عرف هذا المؤتمر المنعقد بروما في ديسمبر 1970 التلوث البحري بأنه " التلوث الناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية، مواد يمكن أن تتسبب في نتائج مؤذية كالإضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على صحة الإنسان وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر عوضا عن استخدامها الحد من الفرص في مجالات الترفيه "[1].

2- مؤتمر البيئة ستوكهولم : حدد مؤتمر البيئة في ستوكهولم عام 1972، مفهوم التلوث البحري باعتباره إدخال الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، يكون لها آثار ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية أو تعرض صحة الإنسان للخطر أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد وإفساد خواص مياه البحر من جهة استخدامه والإقلال من منافعه.

أما تعريف الاتفاقيات فنذكر منها ما يلي:

3- تعريف إتفاقية هلنسكي 1974 حيث عرفت التلوث البحري انه "قيام الانسان بطريقة مباشرة او غير مباشرة بتصريف مواد او طاقة في البيئة البحرية ويترتب على ذلك آثار ضارة بصحة الانسان او بالمواد البحرية او عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحار أو التأثير في خواص استخدام المياه البحرية أو التقليل من اوجه الاستفادة منها".

كما عرفت المادة02 الفقرة الثانية من **اتفاقية لندن سنة 1973** الخاصة بمنع التلوث من السفن ان التلوث البحري هو "اية مادة يمكن ان يسفر ادخالها الى البحر تعريض صحة الانسان للخطر او بالإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية واتلاف المرافق

[1] - زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مجلة الاكادمية للدراسات الإجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الإقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، العدد21، شلف، جانفي سنة 2019 ،صفحة 132.

الاستجمامية وعرقلة الاستخدامات المشروعة الاخرى للبحر وهي تشمل اية مادة تخضع للمراقبة بمقتضى الاتفاقية الحالية"[1].

4- تعريف اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982 عرفت التلوث البحري في مادتها الاولى كالتالي:" يعني تلوث البيئة البحرية إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الانهار، بصورة مباشرة أوغير مباشرة، أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الاضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والاقلال من الترويج؛"[2].

ثالثا: على المستوى الإقليمي.

هناك تعريفات قانونية للتلوث البحري في التشريعات الوطنية منها:

1-التشريع الجزائري: فقد نص قانون حماية البيئة رقم 03-10 في إطار التنمية المستدامة في مادته الرابعة في فقرتها التاسعة على التلوث بصفة عامة الذي يمس البيئة كما يلي :هو "إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيماوية أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه".

جاء هذا التعريف أدق بالنسبة لتلوث البحر بالمحروقات باعتبار هذا الأخير عند تسربه يحدث التغيرات التي ذكرتها الفقرة السابقة.

كما نص المشرع الجزائري في هذا القانون على المبادئ العامة التي يتأسس عليها؛ ومنها: "مبدأ عدم تدهور الموارد الطبيعية الذي ينبغي بمقتضاه تجنب إلحاق الضرر بالموارد الطبيعية كالماء والهواء والأرض وباطن الأرض والتي تعتبر في كل الحالات

[1] - أعراب كميلة، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد07، الجزائر، ب س، صفحة 99.

[2] - المادة 01 من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحارسنة 1982،والتي انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، الجريدة الرسمية عدد 06، 14 سبتمبر 1996.

جزءا لا يتجزأ من مسار التنمية" وهذا ما جاء به في الفقرة الثانية من المادة الثالثة، مما بين مدى تأكيد المشرع الجزائري على المحافظة على البيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة من شتى أنواع التلوث حتى نضمن استمراريتها واستقرارها وتنميتها المستدامة[1].

2-التشريع الانجليزي: الذي عرفه القانون التجاري البحري الإنجليزي سنة 1994 بأنه:" أي تلوث من السفن أو أي منشآت بحرية، أو غواصات أو خطوط أنابيب في المياه البحرية الخاضعة لاختصاص المملكة المتحدة ".

3- التشريع المصري: تضمن القانون 4 لسنة 1994 للتشريع المصري النص على تعريف التلوث المائي بأنه:" إدخال المواد أو الطاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية وغير الحية، أو يهدد صحة الإنسان، أو يعيق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك، والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها، أويغير من خواصها"[2].

والملاحظ من التعريفات السابقة أنها ترجع التلوث البحري لإرادة الإنسان المباشرة أو غير المباشرة، دون الاعتداد بأنه قد يكون لإرادة غير الإنسان مساهمة في حدوث تلك الظاهرة لذلك يمكن تعريف التلوث البحري، بأنه سواء كان ذلك راجعا لأفعال الإنسان (المباشرة وغير المباشرة)، أو لأفعال الطبيعة (كالزلازل، والباركين)، يؤدي إلى اختلال التوازن البيئي للبحار.

4-تشريع المملكة العربية السعودية: أشار في الفقرة الحادية والثلاثون من المادة الأولى من اللائحة التنفيذية للنظام العام للبيئة سنة 1424هـ، إلى التلوث البيئي للشواطئ بأنه: "إدخال أي مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه

[1] - قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 جمادى الاولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة2003، يتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43.

[2] - بلوط سماح ،الأحكام والمبادئ العامة للسيطرة على ملوثات البحر الأبيض المتوسط (طبقا لإتفاقية قانون البحار 1982 والمواثيق الدولية)، اطروحة دكتوراه تخصص قانون دولي عام ،جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، سنة 2019-2020 ،صفحة 22.

ضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدد صحة الإنسان أو يفسد الخواص الطبيعية للمياه أو يعيق الأنشطة المائية بما فيها الصيد والنشاط الترفيهي"[1].

الفرع الثاني: مصادر الملوثات البترولية.

لا يمكن في ظل التطور التكنولوجي والمدى الكبير الذي بلغته الصناعة والتجارة العالمية تحديد وحصر المصادر المسببة للتلوث البحري، وقد تفنن الانسان في إيجاد الوسائل الظاهرة والخفية للدفع بالملوثات نحو البحار والمحيطات مستغلا قلة الاهتمام وعدم المبالاة التي تلاحظ احيانا.

تتعدد مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الانشطة الانسانية، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة في البر او في قاع البحار او في الجو او من خلاله او كنتيجة لإغراق النفايات او التخلص منها في البحر، غير انه يظل أبرز مصدر لتلويث البيئة البحرية والأكثر شيوعا وانتشارا هو استعمال البحر كوسيلة للنقل والتنقل بواسطة السفن.

اعتادت السفن اثناء الملاحة البحرية ان تلجأ الى الالقاء بالمواد النفطية في البحر، ذلك من خلال عمليات إلقاء مياه الصابورة (الإتزان) وعمليات شحن وتفريغ النفط بالإضافة الى عمليات غسيل الصهاريج، كما تلجأ الى التخلص من المواد الصلبة والاشعاعية والمواد الاخرى من فضلات ومياه الصرف الصحي والنفايات المضرة والسلع الفاسدة في البحر مما يسبب أضرار أكيدة بالبيئة البحرية، وهو مايعرف بالتلوث العمدي للبيئة البحرية [2].

حيث تتمثل هذه العملية في صب المواد البترولية الناتجة عن استعمال المحركات وكذلك الزيوت القادمة من قعر غرفة المحركات إضافة إلى الزيوت الاخرى، كذلك تتضمن هذه العملية صب مياه الصابورة المعلقة بسفن ناقلات البترول الناتجة عن عملية غسل الصهاريج التي يتم تفريغها عند ملئ صهاريج السفن بالبترول وملئها عندما تكون

[1] - قاسم بن مساعد بن قاسم الفالح،الحماية النظامية للشواطئ في المملكة العربية السعودية من التلوث دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي،مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية السنة التاسعة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ،عدد 25، المملكة العربية السعودية، سنة 1443ه، صفحة 469.

[2] - أعراب كميلة مرجع سابق، صفحة 100.

صهاريج السفن فارغة للحفاظ على توازن واستقرار السفن في البحر، حيث يتحتم عليها الحفاظ على مستوى مقبول للملاحة بصورة آمنة.

أولا : مصادر تلوث البحار بزيت البترول.

تطرح السفن بقايا زيت البترول ومشتقاته في معظم بحار العالم وهذا التصرف يسمى "بالتلوث التشغيلي للبيئة البحرية"، ويقصد ذلك التلوث الذي يمس المياه البحرية بسبب يرجع أصلا إلى تدخل دراية الانسان وعلمه[1]، رغم أن لهذا الاخير إمكانية اتخاذ إجراءات الحيطة لمنع حدوث ذلك التسرب البترولي ومع ذلك يقم باتخاذها.

وعليه ولأثره المباشر والسريع فإن تعرض البيئة البحرية لمشكلة التلوث بزيت البترول يعتبر من أخطر أنواع التلوث التي قد تصيبها، وقد شهدت البيئة البحرية مجموعة من حوادث السفن التي أدت بالضرورة إلى تلوثها وحدوث اختلال بتوازنها، فقد تسببت بعض هذه الحوادث في تلوث مياه البحار والمحيطات، ويتناسب هذا التلوث مع حجم الناقلة التي وقع لها الحادث ويرتكز هذا التلوث عادة إلى منطقة محددة لكنه يكون شديد التأثير في منطقة الحادث التي يستقر فيها ومن أهم هذه الحوادث نذكر [2].

غرق ناقلة البترول (أكسون فالديز Axon valdes) في 24 مارس 1979 نتيجة اصطدامها بالصخور المرجانية أمام خليج (برنس ويليام) بآلاسكا عندما كانت تتفادى الارتطام بأحد جبال الجليد العامة وتسرب منها 000 40 طن من زيت البترول وانتشر على مسافة نحو الف ميل أمام شواطئ المنطقة والمنطقة المجاورة لها[3].

ثانيا: مصادر تلوث البحار بالنفط.

أصبح النفط عصب الحياة الحديثة ويستخدم في معظم أنحاء الكرة الأرضية في البر والبحر، ويكاد لا يسلم مكان من وجوده أو وجود مشتقاته المستخدمة في مجال الطاقة والصناعة، وهي تنتقل بشكل أو بآخر إلى الأنهار والبحيرات والمسطحات المائية العذبة والمالحة، وتسبب تلوثها بهذا القدر أو ذلك، ولكن هذا التلوث يشكل ظاهرة مثيرة

[1] - أمينة عقون –زكرياء مسوس،الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة 2020-2021، صفحة 30.

[2] -أمينة عقون –زكرياء مسوس، مرجع سابق ،صفحة 31.

[3] - يسرى دعيس، تلوث المياه وتحديات الوجود ،المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة ،صفحة 14.

للانتباه في البحار والمحيطات العالمية، [1] بحكم حجم البترول المستخرج منها أو المنقول عبرها ويقدر أن كمية النفط التي تلقى سنويا في مياه البحار تبلغ قرابة 10 مليون طن.

وهذا عائد إلى زيادة كمية النفط المنقول عبر البحار والمحيطات، والمقدر باكثر من 3000 مليون طن في السنة، حيث أن قرابة 80% من النفط العالمي ينقل عبر البحار والمحيطات في أكثر من 7000 ناقلة إضافة الى الأنابيب المارة عبر البحار والمحيطات.

وأسباب تلوث البحار بالنفط كثيرة أهمها:

1-حوادث ناقلات النفط.

يتجلى خطر حوادث ناقلات النفط بتزايد كمية النفط المنقول فيها وأسباب حوادث الجنوح في أماكن ضحلة بالمياه والإصطدام والإنفجار، والحرائق، والأعطال....الخ.

2-حواث منصات وآبار النفط البحرية.

إن عمليات التنقيب عن البترول وإستخراجه من البحار والمحيطات، حيث يقدر البترول المستخرج منها نحو 15% من إنتاج النفط العالمي، إضافة الى عمليات تحميل وتفريغ النفط مما يؤدي في كثير من الأحيان الى تسرب النفط بشكل مباشر أو غير مباشر.

3-تسرب النفط أثناء تنظيف ناقلات النفط العملاقة في أعماق البحار او بالقرب من الموانئ.

4-الإنسكاب المتعمد للنفط، حيث أنه في بعض الحالات قد يتعمد صاحب الناقلة أو قبطانها إلى تفريغ حمولة الناقلة لإنقاذها من الغرق هي وطاقمها، وقد تكون الناقلة قديمة وتحتاج الى صيانة ومصاريف، فيتم إغراقها بحمولتها الحصول على تعويضات ومكاسب من شركات التأمين[2].

[1] - محمد محمود سليمان، الجغرافية والبيئة ،منشورة الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، سنة 2009، صفحة 268.

[2] - محمد محمود سليمان، مرجع سابق ، صفحة 270.

5-الكوارث التي تقع لناقلات النفط التي تنفجر أو تغرق لسبب من الأسباب فيؤدي غرقها الى تلوث مساحات واسعة من مياه البحار ومن شواطئ الدول الساحلية، نذكر حادثة ناقلة النفط الليبيرية (توري كانيون Torrey Canyon) التي غرقت قرب جزر سيلي في 1967 وأدت الى تلويث الشواطئ البريطانية والفرنسية بمئة وعشرين ألف طن من النفط.

ولكي نكوّن فكرة عن كميات العوادم التتي تتلقاها البحار نورد الاحصائية التالية عن البحر الأبيض المتوسط: حيث تطرح بواخر نقل النفط ونقل المسافرين والطائرات والبواخر البحرية مئات الاطنان من الفضلات بما فيها فضلات النفط في البحر كل يوم كما أشارت التقديرات إلى ان البحر الابيض المتوسط على سبيل المثال يحتوي وحده على نسبة 1/8 الى 1/4 من كل كميات التلوث الناجمة عن النفط في العالم [1].

ثالثا: المصادر الاخرى لتلوث البحار بالملوثات البترولية.

يرجع تلوث البيئة البحرية بالملوثات البترولية لعدة أسباب نوجزها فيما يلي:

1-التلوث الناتج عن عمليات البحث والحفر : تعتبر مرحلة البحث والتنقيب عن النفط مرحلة حاسمة وأكثرها خطرا وتكلفة، خاصة في المناطق المغمورة بالماء حيث يؤدي حفر الآبار إلى انطلاق المزيد من الغبار الملوث والغازات السامة من المكامن النفطية، واحتمال فقط كمية من طين الحفر وتسرب النفط ليختلط بالمياه الجوفية القريبة من سطح الأرض وبمجرد الانتهاء من حفر البئر تكون المشكلة الرئيسية هي كيفية التخلص من الكميات المعتبرة من المياه الملوثة التي قد تصل نسبتها إلى 95% من حجم السوائل في بعض الآبار.

2-التلوث الناتج عن عمليات الاستخراج والانتاج : تحتاج عملية النفط استخدام مواد كيميائية لإزالة التربة في مدخل البئر والسماح للنفط بتدفق، غير أن أكبر ملوث في عملية إنتاج النفط أو البترول هو المياه المنتجة المصاحبة للإنتاج، ليس فقط لاحتوائها على كيمياويات وهيدروكربونات ومعادن ثقيلة ومواد أخرى هام، ولكن التخلص من هذه

[1] - سليم حداد، مرجع سابق، صفحة 92.

المياه الملوثة هو في حد ذاته قضية بيئية هامة، إذ تستخدم منصة النفط قرابة 400.000 غالون من مياه البحر يوميا كسوائل حفر في عملية الاستخراج، وبعد الاستخدام يعادل ضخ المياه الملوثة بالنفط في البحر الثانية[1].

3-نقل النفط بواسطة السفن : تعتبر السفن أهم مصدر للتلوث النفطي فهي تلقي بالنفط ومشتقاته عن طريق التصادم والجنوح، وخلال الشحن والتفريغ؛ فبعد أن تفرغ الناقلة شحنتها من النفط في موانئ الاستيراد تملأ بحوالي 40% من حمولتها بالماء حتى لا تطفو كثيرا إلى الأعلى فيصعب التحكم فيها، وأي نفط يبقى في قاع الخزان ملتصقا بجدرانه سوف يختلط بماء الصابورة ثم يخرج معه أثناء التفريغ قرب موانئ التصدير استعداد للشحن البترول من جديد ملوثا بذلك مناطق موانئ تصدير النفط، ومن العوامل التي تزيد من إمكانية التلوث النفطي تلك الزيادة الرهيبة في أحجام ناقلات البترول وقد تعرض ولا يزال عدد من هذه الناقلات العملاقة إلى كوارث أدت إلى انسكاب البترول في البحر والمحيطات.

4-التسرب من الناقلات : يعتبر السبب الأكبر في تلوث البحار بالبترول هو ناقلات البترول التي تجوب البحار لنقل النفط من مناطق إنتاجه إلى مناطق استهلاكه حيث تتسرب كميات كبيرة نتيجة لعمليات غسيل التانكات الفارغة أوعن طريق تصريف مياه (الإتزان) التي تطرحها الناقلات، وعن طريق أعمال الصيانة في الموانئ.

ويؤكد الخبراء بأن التسرب من الناقلات سيزداد خلال الأعوام القادمة مع تقدم عمر الناقلات وتدني مستوى حياتها وتدهور كفاءة أطقم الناقلات، وتؤكد دراسة للمعهد الياباني للأبحاث أنا 9% من الناقلات الضخمة الحالية بنيت خلال الفترة ما بين 1966 و1973، كما يؤكد أن عدد محدود من شركات النقل البحري هي التي تملك الموارد الكافية لتجديد ناقلاتها وأن كفاءة أطقم الناقلات قد تدهورت بشكل ملحوظ خلال الأعوام الماضية التي اتسمت انخفاض عوائد النقل.

[1] - خيرة ميمون- فتيحة خالدي،أثر الشركات متعددة الجنسيات العاملة في مجال النفط على البيئة المائية، مجلة الريادة لإقتصاديات الأعمال، المجلد 5، جامعة الجزائر، سنة 2019، صفحة 163.

5-حوادث النقل : تسبب في بعض الحوادث التي تقع لناقلات البترول في تلوث مياه البحار والمحيطات ويتناسب هذا التلوث مع حجم الناقلة التي وقع عليها الحادث وكذلك قربها أو لبعدها عن الشواطئ والخلجان، والتلوث الناتج في هذه الحالة عادة ما يتركز في منطقة محددة ولكن يكون شديد التأثير في منطقة الحادث التي وقع فيها، وتحدث أضرار شديدة لمختلف الكائنات الحية التي تعيش فيها، وأهم تلك الحوادث نذكر[1].

أ-غرق الناقلة أموكو كاديز : Amoco cadiz من الشواطئ الفرنسية غرقت هذه الناقلة وكانت حمولتها من زيت البترول تصل إلى نحو 2,222,000 طن وقد تدفق أغلب ما في هذه الناقلة من زيت ليغطي مياه البحر حولها على هيئة بقعة هائلة وقد امتد هذا التلوث الناتج من الحادث بفعل الرياح والأمواج والتيارات البحرية ليغطي مساحات هائلة من سطح البحر أمام الشواطئ الفرنسية وبعد انقضاء أسبوعين تقريبا على هذا الحادث كانت أغلب الشواطئ الفرنسية الشمالية ورمالها قد تلوثت بهذا الزيت.

ب-غرق الناقلة الليبيرية توري كانيون 1968.

وقع هذا الحادث أمام شواطئ إنجلترا وتسرب منها حوالي 119,000 طن أدت إلى تلوث الشواطئ البريطانية والفرنسية وتدخل سلاح الطيران الملكي البريطاني لتحطيم السفينة لكي يقلل من التلوث والأضرار البيئية وكانت هذه الحادثة السبب الذي دعا منظمة"الأمكو" إلى عقد اتفاقية المسؤولية الدولية المتعلقة بأضرار التلوث بالزيت1969 [2].

المطلب الثاني : الآثار الناجمة عن تلوث البحار بالمواد البترولية.

يتوزع ضرر التلوث بالنفط على كافة أشكال الحياة (الإنسان والكائنات الحية البرية والبحرية والطيور والنباتات)، ويؤدي إلى موت وإنقراض الملايين من الكائنات الحية البحرية من كافة الأجناس والأنواع والأحجام وإلى تعطل أغلب الخدمات الملاحية وإلى

[1] - عبد السلام منصور الشيوى، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، جامعة الأزهر ،العدد 10، مصر ،سنة 2010، صفحة 433.

[2] -عبد السلام منصور الشيوى،مرجع سابق، صفحة433و 435.

تـدمير السـياحة مـن خـلال تلويـث الميـاه والشـواطئ وإلـى إنخفـاض كبيـر فـي إنتاجيـة الأسماك، وكذا إلحاق الضرر بآلاف الأنواع من الطيور[1].

كمـا يحجـب الـنفط تغلغـل أشـعة الشـمس فـي العمـود المـائي مـا يـؤثر سـلبا علـى العمليـات الحيويـة للكائنـات البحريـة، كمـا يتسـبب فـي الهـلاك الفـوري للكائنـات ذات الحساسية المفرطة.

كما يعد التلوث البحري بالزيت من أهم صور المساس بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، واكثرها شيوعا وذلك لما له من تأثيرات سلبية على هذه الأوساط الحيوية ومن خلال هذه الجزئية نحاول تقسيم هذا المطلب إلى الفرع الأول تأثير المواد البترولية على الكائنات البحرية و الفرع الثاني تأثيرها على الإنسان وهذا بالتطرق لأهم هذه الآثار.

ومنه اخترنا تقسيم هذه الآثار الى فرعين كالتالي:

الفرع الاول: تأثير الملوثات البترولية على الكائنات البحرية.

يعد التلوث البحري بالبترول من أهم صور المساس بالبيئة بصفة عامة و البيئة البحرية بصفة خاصة و أكثرها شيوعا، و ذلك لما له من تأثيرات سلبية على هذه الأوساط الحيوية، ومن خلال هذه الجزئية سنحاول التطرق لأهم الآثار:

أولا: تأثير التلوث بالزيت على الكائنات الحية البحرية.

يلوث الزيت الشواطئ بطبقة سميكة، وتحدث هذه الطبقة نتيجة امتزاج الزيت مع جسيمات صلبة تغوص في المناطق الساحلية، وتبقى تأثر لسنوات عديدة على عناصر البيئة البحرية، وقد أكدت دراسة ميدانية أن زيت البترول له دور أساسي في الانخفاض المتزايد للطيور البحرية، وذلك من خلال التصاق أجسامها ومنعها من الحركة وتسميم هذه الطيور[2].

[1] - مهـا لطـف جمـول، دراسـات وتقـارير "الآثـار البيئيـة للتلـوث بـالنفط: الواقـع وخطـط الطـوارئ والتشـريعات المطلوبة في لبنان "، المركز الاستشـاري للدراسـات والتوثيـق، الطبعـة الاولـى، عـدد 14، كـانون الثـاني 2019 الموافق لجمادى الاولى1440 ،لبنان، صفحة 2و5.

[2] - زروالي سهام ، مرجع سابق، صفحة 132.

وقد أدت هذه المشاكل الى تراجع أعداد الطيور و اختفاء 500 ألف طائر من 9 أنواع مختلفة بعد حادثة الباخرة (جير ماسك عام 1965) حيث تسرب منها 8 آلاف طن من البترول[1]، وتقدر عدد الطيور التي تموت سنويا ببريطانيا مسمومة بالهيدروكربونات السامة 250 الف طائر.

وغالبا ماتحتوي المشتقات البترولية على مواد مسرطنة مثل البنزوبيرين ويزداد تركيز هذه المواد السامة داخل الكائنات الحية بمرور الوقت، فبمجرد التصاق الطبقة اللزجة الدسمة من الزيت بأجسام وخياشيم الأسماك فإنها تسد منافذ التنفس لديها وتحرمها من الأكسجين مما يؤدي بالضرورة إلى هلاكها أو هروبها إلى أماكن جديدة بعيدة، وتكسب هذه الطبقة من البترول الأسماك طعما ورائحة غير مقبولة وفي كل الحالات تقضي حتميا على الثروة السمكية [2].

ثانيا: تأثير التلوث بالنفط على الكائنات الحية البحرية.

و نظرا لأن كثافة النفط من كثافة الماء فهو يطفوا على سطحه مكونا طبقة رقيقة عازلة بين الماء والهواء الجوي، وهذه الطبقة تنتشر فوق مساحة كبيرة من سطح الماء (اللتر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي بإنتشاره مساحة تزيد عن 4000 متر مربع من المياه) ومن المعروف أن النفط والزيت النفطي يدوم طويلا في المياه ولا يتحلل إلا عن طريق أنواع معينة من البكتيريا وبالتالي تمنع هذه الطبقة تبادل الغاز بين الهواء وتوقف عملية التركيب الضوئي التي تقوم بها النباتات المائية.

كما تقوم البقعة النفطية بعزل حرارة الشمس ومنعها من الوصول إلى الأعماق مما يؤثر على الثروة المرجانية وإذا دمرت هذه الشعاب فإنه لا يتكون غيرها إلا بعد عشرات السنين[3].

فالتلوث النفطي يعرض الكائنات الحية البحرية، وخاصة الأسماك للهجرة أو المرض أو الموت [4].

---

[1] - أمينة عقون- زكرياء مسوس، مرجع سابق صفحة 36.
[2] - أمينة عقون – زكرياء مسوس، مرجع نفسه، صفحة 35.
[3] -زروالي سهام، مرجع سابق، صفحة 132.
[4] -محمد محمود سليمان، مرجع سابق، صفحة 283.

كما تظهر الآثار طويلة المدى لدى الحيوانات في فشل الجهاز التناسلي وحدوث طفرات وتغييرات سلوكية.

يؤثر التلوث النفطي على العديد من الكائنات البحرية المختلفة بسبب تأثير الهيدروكربونات السامة.

أكدت الدراسات الميدانية أنه الآلاف من الطيور البحرية التي تتعرض للزيوت البترولية سنويا منها طائر النورس الذي يتعرض للإصابة والهلاك بمعدلات عالية، فمثل هذه الطيور تقضي معظم وقتها على سطح الماء فهي تسبح أكثر مما تطير والقضاء عليها سيفقد المناطق الساحلية توازنها البيئي لأنها تعمل على افتراس الأحياء البحرية الزائدة.

الفرع الثاني : تأثير الملوثات البترولية على الإنسان.

لا يقف تأثير المواد البترولية على الثروة السمكية و المرجانية فقط بل يمتد أيضا تأثيرها ليصل للإنسان.

اولا: على الصحة العامة للإنسان.

يعتبر تلوث مياه البحر ضارا جدا ويشكل خطرا للإنسان بعدة أشكال كما قد يتسبب في موته بشكل مباشر أو غير مباشر.

ويمكن ملاحظة تأثيرات أكثر خبثا تتمثل في الوصول إلى غذاء الإنسان حيث تتجمع وتخزن المركبات في الكائنات الحية البحرية الأسماك وغيرها من الأصداف والقشريات والقريدس، وتصل إلى البشر عبر سلسلة الغذاء كما أن المركبات النفطية الخطيرة والأكثر ثباتا تنتقل إلى الإنسان عن طريق السلسلة الغذائية حيث تتخزن في أكباد ودهون الحيوانات البحرية.

كما أن زيت البترول قد يسبب أورام خطرة للإنسان إذا تناول الأسماك التي تعرضت إلى التصادم مع الزيت البترولي أو النفط أو غيرهم من الملوثات البترولية.

وتظهر خطورة هذا النوع من التلوث على الدول التي تعتمد على تحلية مياه البحر كما هو في الخليج العربي، وهنا يؤثر التلوث بالمواد البترولية (الزيت البترولي، النفط، الديزل....الخ) على محطات التحلية في هذه الدول.

وتؤثر المياه الناتجة على الإنسان والحيوان والنباتات التي تعيش وتشرب منها مثلما هو الحال بالنسبة لليابسة فإن البحار والمحيطات والمياه بشكل عام تعتبر موطنا لعيش عدد لا حصر له من الكائنات، وهذه الكائنات الحية (الثروة السمكية مثلا) مأكولات خلقها عزوجل من أجل الانسان وهي غذاء أساسي لكثير من الشعوب.

كما يلوث الزيت الشواطئ بطبقة سميكة تجعلها غير صالحة للسباحة، وتحدث هذه الطبقة نتيجة امتزاج الزيت مع جسيمات صلبة تغوص في المناطق الساحلية [1].

هذا وسجلت بعض الحالات المرضية ظهور أمراض خطيرة، قد تصل إلى الموت أحيانا عند ابتلاع الأطفال لمادة الكيروسين، سواء مع الماء أو الغذاء كونها تفرز خارج الجسم ببطء، وقد يتعرض مستهلكي الأسماك إلى نسبة كبيرة للإصابة بداء السرطان، وقد ينتج عن تعرض جسم الإنسان لجرعات كبيرة لإحدى مكونات البترول إلى تغيرات في التركيب الوراثي.

كما أن احتراق النفط يؤدي إلى انبعاث العديد من الغازات الخطرة من المركبات السامة والضارة بصحة الإنسان.

هذا وإن الدخان الكثيف للنفط المحروق يحمل المواد الهيدروكربونية والسيخام الذي له الأثر الكبير على الصحة العام للإنسان، والذي يسبب أمراض الجهاز التنفسي والجهاز الهضمي والسرطانات، كما يسبب الولادة المبكرة والإجهاض والعيوب الخلقية، لدى حديثي الولادة، والأمراض كطفح جلدي ومشاكل في الذاكرة والصداع والخمول وضعف المناعة.

ثانيا: على الجانب الاقتصادي والاجتماعي للإنسان.

أما من الناحية الاقتصادية والاجتماعية فإن التلوث بالمواد البترولية له عدة آثار نذكر منها:

[1] - أمينة عقون –زكرياء مسوس،مرجع سابق ، صفحة 35.

1-التأثير المباشر على عمليات صيد الأسماك التجارية كمًا ونوعًا وجودة، مما يترتب عنه قضايا الأمن والسلامة الغذائية والاقتصادية (الانتاج والنمو).

2-الإضرار بأنشطة السياحة البيئية كأحد المصادر المهمة للدخل القومي لكثير من الدول وما ينجم عن ذلك من خسائر اقتصادية واجتماعية.

3-التبعات المالية المتعلقة بتكلفة مكافحة التلوث وإعادة تأهيل المناطق والتي تؤثر على الميزانية العامة للدولة وتنهك المواد المتاحة.

4-التأثير السلبي على النواحي الجمالية والسياحية للسواحل[1].

5-تؤدي الإندلاعات النفطية إلى خسائر مادية مرتفعة لأعمال التنظيف، فلقد دفعت أكسون فالديز ما يساوي 2.5 مليون دولار لهذه الاعمال، وقدمت الحكومة الاتحادية 154,000,000 دولار للتنظيف نتيجة التسرب الحادث في مضيق "برمي وليام".

أما في الخليج العربي فتحملت السعودية والكويت أعباء باهظة في تنظيف الخليج العربي وقد خصص الحلفاء في حرب تحرير الكويت 50,000,000 دولار لعملية التنظيف لمياه الخليج.

6-كما تخصص المنظمة البحرية الاستشارية "إم سي أوIMCO" مبلغ 50 مليون دولار هذا بجانب الخسائر المادية نتيجة مايصيب الإنسان والثروة الحيوانية من أضرار بالإضافة إلى ثمن البترول المنساب.

7-المتسبب الوحيد في تلوث البحار المواد البترولية أو غيرها من الملوثات الأخرى هو الإنسان والمتضرر الوحيد من هذا التلوث هو الإنسان والكائنات الحية البحرية والطيور[2].

[1] -زروالي سهام، مرجع سابق، صفحة 133.

[2] - عبد السلام منصور الشيوى، مرجع سابق، صفحة 442.

المبحث الثاني: التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية عبر البحار.

تعتبر المسؤولية المدنية من أهم الجزاءات التي يرتبها القانون بصفة عامة والتي بدورها تؤدي إلى تقرير جزاء دقيق على المسؤول عن الضرر، كما تعد قواعد المسؤولية وما يترتب عليها من جزاءات قانونية بمثابة ضمانات للحيلولة دون تعسف الأفراد في حقوق الغير أو الإخلال بالالتزامات القانونية.

إلا أن ما يجب الإشارة إليه بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للأضرار البيئية فإن هذا يضفي على قواعد هذه المسؤولية لطبيعتها وذاتيتها الخاصة استنادا إلى الظروف والعوامل التي تطورت فيها قواعد المسؤولية المدنية، بالإضافة إلى أن الطبيعة العينية والخاصية غير المباشرة للضرر البيئي البحري تؤدي إلى صعوبات كبيرة في تحديد أسس المسؤولية البيئية من جهة ومدى كفاية هذه الأسس لتغطية كافة الأضرار البيئية.

بحيث تعددت النظريات المعتمدة عليها كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية تتمثل فيما يلي: نظرية الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، نظرية الفعل الدولي غير مشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، نظرية الضمان كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، بالإضافة إلى الأسس الموضوعية، والأساس المستحدث(مبدأ الملوث الدافع) هذا في مايخص أساس المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية الذي سنتطرق اليه في **المطلب الاول.**

و عندما تقع حادثة تلوث البحار بالمواد البترولية وينتج عن تلك الحادثة أضرار، فإن ما يشغل بال المضرورين هو معرفة المسؤول[1]، ومن البديهي أن هذه الحوادث كانت تطرح العديد من القضايا القانونية المعقدة لاسيما حول المسؤولية والقضاء المختص والقانون الواجب التطبيق بسبب النزاع القانوني الذي كان قائما قبل وضع اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 الخاصة بقانون البحار التي عنيت بخطر التلوث، هذا مانعني به تركيز المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية الذي سنتطرق اليه في **المطلب الثاني.**

[1] -سليم حداد، مرجع سابق، صفحة 93.

المطلب الأول: أساس المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية.

تعددت النظريات المعتمد عليها كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية تتمثل في أسس (نظريات) تقليدية وأسس حديثة كما يلي : الفرع الاول سوف نخصصه الى الأسس التقليدية، أما الفرع الثاني فيتمثل في الأسس الحديثة.

الفرع الأول:الأسس التقليدية لقيام المسؤولية الدولية.

المعروف أن القواعد التقليدية التي ترتكز عليها المسؤولية الدولية كأساس لقيامها عن تلوث البيئة البحرية تتمثل فيما يلي، نظرية الخطأ، نظرية الفعل الدولي غير مشروع نظرية الضمان.

اولا.نظريـة الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية: تبنى بعض الفقهاء فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية، فنادوا بتطبيق القواعد العامة في القانون المدني على هذا النوع من المسؤولية والتي تتطلب لقيامها الإخلال بإلتزام قانوني سابق هو الالتزام بعدم الإضرار بالغير، فإذا وقع إخلال بهذا الالتزام انعقدت المسؤولية الدولية، ويلتزم من أحدثه بدفع التعويض للمضرور إذا توفرت باقي عناصر المسؤولية من ضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر[1].

فأساس المسؤولية الدولية حسب هذا الاتجاه الفقهي هو الخطأ، سواء كان هذا الخطأ عمدي أو غير عمدي، فيتعين على المضرور إثباته ولا يكفي لقيام المسؤولية عن حادث التلوث صدور أي فعل إذا لم يكن هذا الأخير خطأ.

يرى الفقه الدولي تطبيقا لهذه النظرية أن الأشخاص أو الدول لا يمكن مساءلتهم عن أضرار التلوث إلا إذا وقع من جانبهم خطأ، سواء كان إيجابيا كقيامهم بأنشطة قصد الحاق الضرر بدولة أخرى أو برعاياها أو سلبيا كامتناعها عن نشاط كان ينبغي عليها أن تقوم به، ولقد وجدت هذه الفكرة تطبيقا من جانب القضاء الدولي مثال ذلك "قضية صهر المعادن" بكندا المتعلقة بالتعويض عن الأضرار التي سببتها الأدخنة السامة التي ينفثها للأشخاص والممتلكات في ولاية واشنطن، حيث قررت لجنة التحكيم التي شكلتها الدولتان

[1] - أعراب كميلة، مرجع سابق، صفحة 102.

أنه وفقا لمبادئ القانون الدولي ليس للدولة الحق في أن تستعمل أو تسمح باستعمال إقليمها على نحو يسبب الضرر عن طريق الأدخنة في دولة أخرى.

ثانيا. نظرية الفعل الدولي غير مشروع كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية: نظرا لقصور نظرية الخطأ في ضوء التطورات العلمية والصناعية واعتمادها على معايير يصعب تقديرها، صاغ الفقيه "أفزيلوني" في مطلع القرن العشرين نظريته الجديدة في المسؤولية الدولية والتي تبتعد بها عن الطابع الشخصي المؤسس على الخطأ وتنحو بها نحو اتجاه الانتهاك فعلا غير مشروع دوليا.

تتمثل هذه النظرية في أن المسؤولية الدولية تنشأ بمجرد تسببها موضوعيا في انتهاك القانون الدولي إذ لا جدوى من اشتراط الخطأ في مسلكها لتقرير مسؤوليتها حيث لا سبيل للتوصل لإرادة الدولة لمعرفة ما إذا كانت تعمدت ارتكاب هذا الفعل أم كانت متهاونة بصدده، فيكفي لتقرير مسؤوليتها نسبة الفعل غير المشروع إليها، إلا أن علاقة النسب تعد الأساس الوحيد لمسؤوليتها [1].

ثالثا. نظرية الضمان كأساس للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية: تشكلت مع زيادة التقدم العلمي والتقني إثر الثورة الصناعية العالمية مخاطر جديدة ناجمة عن استخدام الوسائل التقنية الحديثة، واتت الأنشطة المشروعة التي تحدث أضرار جسيمة تشكل خطرا محدقا مما دفع الفقه إلى إيجاد أساس جديد للمسؤولية يختلف عن نظرية الخطأ ونظرية الفعل الدولي غير مشروع، خاصة بعد أن أصبح إثبات الخطأ أمرا عسيرا، وما واجهته نظرية الفعل غير المشروع دوليا من انتقادات عديدة، فيمكن للدولة أن تمارس نشاطا مشروعا بموجب القانون الدولي وربما يلحق ضررا بالدول المجاورة كاستخدام الطاقة النووية في الأغارض السلمية.

تعني هذه النظرية إقامة التبعية على عاتق المسؤول عن نشاط خطر ألحق أضرار بالغير مع عدم التطرق لإثبات الخطأ في جانبه، وبالتالي تنطبق هذه النظرية على الأنشطة المشروعة التي تمارس في النطاق الدولي وتتسم بطابع من الخطورة يمكن أن يلحق أضرار بالدول الأخرى، ولا بد من التعويض العادل عن هذه الأضرار الناجمة عن

[1] - أعراب كميلة، مرجع سابق، صفحة 103.

الأنشطة المشروعة دوليا، ويمكن قيام المسؤولية الدولية في هذه الحالة بمجرد وقوع الضرر ونسبته إلى شخص من أشخاص القانون الدولي[1].

الفرع الثاني: الأسس الحديثة لقيام المسؤولية الدولية.

يرى بعض الفقهاء أنه لم يعد بالإمكان الاكتفاء بالأسس التقليدية فقط نظرا لخصوصية الضرر البيئي ومنه نجد أن المسؤولية تستند أيضا على أسس حديثة التي سنعرضها في ما يلي:

اولا.إعمال الأسس الموضوعية للمسؤولية الدولية عن ثلوث البيئة البحرية: مع تطور وتزايد النشاطات البشرية وتطور الاكتشافات العلمية أدى إلى ظهور العديد من الوسائل الحديثة لا سيما في عصر النهضة الصناعية كالآلات المستعملة في المصانع والورشات والتي ينجم عن إستعمالها ظهور مخاطر وأضرار، لذلك ظهرت اجتهادات فقهية وقانونية مطالبة بضرورة إعادة النظر في الأسس التقليدية للمسؤولية الدولية، فالمسؤولية المدنية قد تتقرر رغم عدم وجود الخطأ ورغم عدم وجود عمل غير مشروع، كما سجل القرن الحادي والعشرون تراجع نظرية الخطأ خصوصا مع ظهور الأضرار التكنولوجية والاستعمالات الفضائية.

إن موضوعية المسؤولية تعني أنها أساس لا يحتاج الى البحث فيها وإثبات قيامها، ولا ينظر فيها إطلاقا الى عنصر الخطأ أو إثباته، فهي بهذا لا تستند إلا على أساس وحيد وهو الضرر وهي فيما يؤكد العديد من رجال الفقه والقانون الحديثين إلى تحقيق نوع من الضمان والعدالة الاجتماعية، وحماية المتضررين من مخاطر بعض النشاطات التي يترتب على ممارستها أضرار استثنائية كالأنشطة التكنولوجية الحديثة والأنشطة الصناعية والفضائية وكذلك الأنشطة النووية والإشعاعية[2].

ثانيا. الأساس المستحدث (مبدأ الملوث الدافع) للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية: إن مبدأ الملوث الدافع هو مبدأ له فعالية كبيرة في تغطية الأضرار البيئية ولايقتصر فقط على الضرر الشخصي وإنما الضرر العيني، وهي الخاصية الجديدة التي

[1] - أعراب كميلة، مرجع سابق ،صفحة 104.

[2] - حميدة جميلة ،مرجع سابق، صفحة 160.

تميز هذا المبدأ عن نظرية المسؤولية الخطئية التي تقتضي إثبات الخطأ من طرف الضحية وأنه قد أصابه ضرر شخصي جراء هذا الخطأ.

وهناك من الفقهاء أيضا من يميل إلى القول بأن مبدأ الملوث الدافع هو دفع جديد للمسؤولية الموضوعية التي تقوم على الضرر لا على الخطأ، ذلك أن المشرع حينما تبنى هذا المبدأ وألزم الملوث بدفع مبالغ مقابل تلويثه للبيئة لم يقرن ذلك بضرورة وجود خطأ من طرف الملوث او مخالفته للمقاييس القانونية المتعلقة بالتلويث وعليه فهي صورة من صور المسؤولية الموضوعية وفي هذا المجال الموضوعية في صورة جديدة ولكن بصياغة وشكل مختلف عن المسؤولية الموضوعية [1].

كما يذهب بعض من الفقهاء إلى التأكيد بأن هذا المبدأ هو مصدر لجباية جديدة تدعى الجباية البيئية فضلا عن ذلك فهو تطبيق للمسؤولية الاجتماعية والتضامنية.

هذا وقد نصت صراحة عدة اتفاقيات دولية على مبدأ الملوث الدافع منها:

نص المادة 2/73 من اتفاق بروتو(Porto) سنة 1992 المنشئ للمنظمة الاقتصادي الأوروبية.

وكذلك المادة 4/3 من اتفاقية حماية البيئة البحرية في منطقة بحر البلطيق المنعقدة في هلنسكي سنة 1992.

كما نصت على هذا المبدأ صراحة ديباجة اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن الأنشطة الخطرة على البيئة التي تبناها مجلس أوروبا في مارس 1993.

و كذا اتفاقية ستوكهولم 2001 المتعلقة بالملوثات العضوية حيث تعتبر من أحدث الاتفاقيات التي أقرت هذا المبدأ.

وكذلك أقر هذا المبدأ إعلان" **ريو**" من بين أهم المبادئ السبعة والعشرون (27) بشأن البيئة والتنمية، والبند السادس عشر (16) هو مبدأ الملوث يدفع أو المسؤول يغرم، والذي ينص على أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع حساب التكاليف البيئية كعنصر داخلي ضمن عناصر الإنتاج واستخدام الأدوات الاقتصادية، أخذه في

[1] - حميدة جميلة، مرجع سابق، صفحة 199.

الحسبان النهج القاضي بأن الملوث يجب أن يتحمل من حيث المبدأ تكلفة التلوث، مع المراعاة الواجبة للصالح العام، وبدون الإضرار بالتجارة والاستثمار الدوليين"[1].

كما نجد الاتفاقيات الثنائية التي تقر مبدأ الملوث الدافع عديدة نذكر من بينها الاتفاقية المبرمة بين الدانمارك وألمانيا سنة 1922 فيما يتعلق بتسوية المسائل المتعلقة بالمجاري المائية والسدود، الموجودة على حدود الدولتين، حيث أشارت المادة 26 على هذا المبدأ.

هذا ونكيف المبدأ بأنه مبدأ جزائي (ردعي) في الوقت ذاته وقائي كونه يجعل الملوث (المستغل) أكثر حرصا على التقليل من نسبة التلوث في مصدره وذلك بإنشاء خلايا على مستوى المنشأة الصناعية من أجل مكافحة التلوث، ولقد جاء في توصية رقم c72/128 الصادرة في 26 ماي 1972 من طرف المنظمة الدولية للتنمية الاقتصادية ocde أنه يجب على الملوث أن يتحمل تكاليف الوقاية والتخلص من التلوث من أجل جعل البيئة في وضعية مقبولة إلى حد ما، ثم صدرت لائحة رقم c72/223 التي ضبطت كيفية إدخال مبدأ الملوث الدافع حيز التنفيذ.

ثم أصدرت المجموعة الأوروبية برنامج عمل في 22 نوفمبر 1973صرحت فيه بضرورة تطبيق هذا المبدأ ومقتضيات هذا التطبيق لا سيما في المناطق التي اقيمت فيها منشآت ملوثة للبيئة ونصت على مراقبة هذه المنشآت التي يفرز نشاطها مواد ملوثة للبيئة، وبعد ذلك أصدرت المجموعة الأوروبية بتاريخ 03 مارس 1975 لائحة تسلمت ملحقا من القواعد والنصوص المفصلة لكيفيات تطبيق هذا المبدأ أو إدخاله حيز التنفيذ.

أما بالنسبة للوسائل التي تكفل تطبيق المبدأ فهي مجموعة من الرسوم والإتاوات المفروضة على النشاطات الملوثة للبيئة خصوصا إذا تجاوزت هذه النشاطات مقاييس معينة في إستعمال وإفراز المواد الملوثة للبيئة.

[1]- رداوية حورية، تكريس مبدأ "الملوث الدافع" في الممارسات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد التاسع ، جامعة البليدة02،ب س، صفحة 18و19.

كما حققت هذه الوسائل فعالية كبيرة منذ تطبيقها وهذا بتدخل السلطات المختصة لفرض السياسة الجبائية ومراقبة كيفية تطبيقها وغيرها من النصوص العديدة[1].

ومنه نجد أن المبدأ على العموم لم يأت على سبيل الإلزام الدولي المباشر، إنما فقط من باب الاسترشاد العام للمشرع الوطني في كل دولة على حدا[2].

المطلب الثاني: تركيز المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية.

تقوم المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بمجرد أن تصاب هذه البيئة بالتلوث الذي تتعدد مصادره، من نفط أو بترول أو زيت السفن...الخ، وعليه فإن أي نشاط يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية أو الاعتداء على عناصرها يعد الشخص مسؤولا أمام القانون والعدالة، وبهذا ينقسم هذا المطلب إلى فرعين الفرع الأول: قيام المسؤولية الدولية والفرع الثاني: مبادئ قيام المسؤولية الدولية كما يلي:

الفرع الاول: قيام المسؤولية الدولية.

لقيام المسؤولية الدولية يجب توافر جملة من الشروط:

أولاً: الإخلال بإلتزام دولي كشرط للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية.

تولد المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث البحري عن عمل يخالف قاعدة من قواعد القانون الدولي[3].

ويستقر الالتزام الدولي على كافة الدول المحافظة على البيئة البحرية أياَ كان مصدر هذا الالتزام سواء الاتفاقيات الدولية أو العالمية أو الاقليمية أو العرف أو إجماع الفقه على استقرار وثبوت هذا الالتزام لحماية البيئة البحرية والمحافظة على سلامتها من كافة أشكال ومصادر التلوث.

هذا وأوردت المادة 192 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على أن **{ الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها}**[4]، وقد فصلت المادة 193 وما بعدها من نفس الاتفاقية في مضمون هذا الالتزام.

---

[1] - حميدة جميلة، مرجع سابق، صفحة 205و206و207.

[2] -رداوية حورية، مرجع سابق، صفحة 20.

[3]- أعراب كميلة، مرجع سابق، صفحة 105.

[4] - المادة 192 من إتفاقية قانون البحار 1982.

ثانيا: الضرر كشرط للمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية.

حيث أصبح الضرر بصفة عامة هو الشرط الأساسي لدعوى المسؤولية الدولية المدنية التي تدور معه وجودا وعدما، فلا يتصور وجودها في حالة عدمه حيث لا مسؤولية مدنية بدون ضرر، ولا ضرر بدون المساس بمصلحة مشروعة يحميها القانون، ولا شك أن الأضرار المترتبة على تلوث البيئة البحرية تتنازعها تلك الأنواع المتعددة من الضرر، حيث تنقسم إلى أضرار فورية وهي تلك الأضرار التي تتسم بالتلازم الزمني بين لحظة وقوع الفعل المولد للضرر وبين الضرر الواقع، وأضرار متواخية وهي تلك الأضرار التي لا تتضح ملامحها إلا بعد مضيّ فترة زمنية قد تطول[1].

ثالثا: العلاقة السببية بين الفعل الدولي والضرر كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.

تعتبر العلاقة السببية ذات أهمية كبرى في مجال قيام دعوى المسؤولية المدنية، فهي التي تحدد الفعل المنتج للضرر وسط الافعال المتنوعة المحيطة بالحادث، فإذا وقع الضرر كان السبب في وقوعه فعل المدعى عليه فإن المسؤولية تنشأ في هذه الحالة، وعلى العكس فإذا أثبت المدعى عليه أن الفعل المنسوب إليه لم يكن له أي أثر في حدوث الضرر، فإن المدعى عليه سيكون معفى من المسؤولية.

بالإضافة إلى ذلك توجد أهمية أخرى علاوة على ما سبق، فهي تستعمل في تحديد نطاق المسؤولية.

ومن المؤكد أن رابطة السببية بين نشاط معين والنتيجة المترتبة عليه لا تثير أية صعوبة إذا كان هذا النشاط هو المصدر الوحيد لها، وإنما قد تتراوح هذه الرابطة بين الوجود والعدم إذا ما تداخلت أسباب أخرى في إحداث النتيجة، وهذا هو الإشكال الذي يثار بشأن تلوث البيئة البحرية، فمن خلال الحديث عن شروط الضرر تبين لنا أن النتيجة الضارة المترتبة عن تلوث البيئة البحرية قد لا تظهر إلا بعد فترة زمنية قد تطول[2].

---

[1] -جمال واعلي ،الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق ،جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، سنة 2010، صفحة 237و 238.

[2] - اعراب كميلة، مرجع سابق ،صفحة 106.

وتكمن صعوبة العلاقة السببية للمسؤولية عن الأضرار البيئية في حصول فارق زمني بين تحقق الركن الأول وتحقق الركن الثاني منه، فعادة ما يظهر الضرر البيئي بعد مدة زمنية من حصول الفعل الضار.

رابعا: انتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.

تقوم السلطة التشريعية في دولة معينة بأعمال إيجابية أو سلبية تنسب إلى الدولة وتستتبع مسؤوليتها الدولة بالتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن تلوث البيئة البحرية خاصة.

ومن ناحية الأعمال الايجابية فإنها تسأل في حالة ما إذا قامت السلطة التشريعية بوضع قانون أو نظام يجيز الأعمال والأنشطة التي تضر بالبيئة البحرية كممارسة الأنشطة التي تنطوي على إطلاق المواد السامة أو الضارة عن طريق إغراق السفن.

وتسأل الدولة أيضا من ناحية الأعمال السلبية التي تقاعست السلطة التشريعية عن اعتماد أو سن القواعد والنظم اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية أو خفضه أو السيطرة عليه أياَ كان مصدره بالنسبة للمناطق البحرية الخاضعة لسيادتها، وكذلك عن امتناعها عن وضع القوانين اللازمة والنظم لحماية الأحياء البرية والحفاظ عليها[1].

كما تسأل الدولة عن الاهمال في تضمين أنظمتها وتشريعاتها الوطنية الجزاءات الملائمة التي توقع على الأشخاص الذين يخالفون قواعد حماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، هذا وتسأل أيضا على اعمال السلطة القضائية ذات الصلة بالبيئة البحرية، وذلك في حالة ما إذا أصدرت أحد المحاكم التابعة لدولة ما حكمها بالمخالفة لالتزامات الدولة الدولية[2].

[1] -أعراب كميلة، مرجع سابق، صفحة107.

[2] - ليدية تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة تيزي وزو، سنة 2016-2017، صفحة 114.

الفرع الثاني: مبادئ قيام المسؤولية الدولية.

تقوم المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية عبر البحار على جملة من المبادئ يمكن تصنيفها إلى المبادئ الرئيسية والمبادئ الثانوية للمسؤولية الدولية وهذا ما سنتطرق له في ما يلي:

أولا: المبادئ الرئيسية لقيام المسؤولية الدولية.

أقرّت اتفاقية بروكسل لعام 1969 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992 مسؤولية مالك السفينة عن تعويض ضحايا الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالملوثات البترولية، حيث عمدت إلى تحديد المسؤول القانوني عن هذه الأضرار، من خلال إقرارها لمبدأ تركيز المسؤولية وكذا تحديد الشخص بعينه لتحمل هذه المسؤولية[1].

1 – مبدأ تركيز المسؤولية.

حدّدت اتفاقية بروكسل لعام 1969 الشخص المسؤول عن أضرار التلوث النفطي من السفن الناقلة للنفط السائل كحمولة فقط، هو مالك السفينة فردا كان أو شركة { أيّ الشخص أو الأشخاص الذين تم تسجيل السفينة بأسمائهم، وفي حالة عدم التسجيل يكون هو الشخص أو الأشخاص المالكين لها[2].

وتنص المادة 03 "**من اتفاقية بروكسل** على مبدأ تركيز المسؤولية، حيث جاء فيها ما يلي "**لا تقام أي دعوى للتعويض عن ضرر التلوث ضد المالك على أساس آخر خلاف هذه الاتفاقية، ولا تقام أي دعوى للتعويض بسبب التلوث سواء مؤسسة على هذه الاتفاقية من عدمه ضد تابعي أو وكلاء المالك** "[3].

---

[1] - بلمرابط سمية، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، شعبة ،علوم قانونية وإدارية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس،سنة 2020-2021 صفحة 66.

[2] - ليدية تركي ، مرجع سابق، صفحة 127-128 .

[3] -International Conventrio On Civil1969 Liability For Oil Pollutin Damage Adopted in Brussels , Belgium on 29 November 1969 Article 3 paragraph 4.

ويتضح من خلال نص المادة أنها جعلت المسؤولية عن أضرار التلوث مركزة في شخص مالك السفينة دون سواه في حالة وقوع حادث التلوث الذي تغطيه الاتفاقية، ولكن هذا التركيز مطلق أو نسبي؟[1].

اختلفت الآراء الفقهية بهذا الخصوص وهذا ما سنحاول توضيحه فيما يلي:

أ_ تركيز مسؤولية مالك السفينة مطلق.

بعد أن ألقت الاتفاقية عبء المسؤولية على مالك السفينة عادت وأضفت الحماية على الأشخاص المشاركين في عملية استغلال السفينة، الذين يمكن أن يتعرضوا للمسؤولية عند وقوع ضرر التلوث وهم تابِعوا المالك ووكلائه.

كما وقع في حادثة آمو كو كاديز " **Amoco Cadiz** "حيث أقامت الحكومة الفرنسية بإعتبارها المتضرر الأكبر من تبعات الحادثة دعوى قضائية أمام محكمة شيكاغو **Chicago**، الفيدرالية بالولايات المتحدة الأمريكية ضد الشركة الرئيسية الأم وليس ضد مالك الناقلة، عن أضرار التلوث التي تسبب فيها الحادث.

حيث حكمت المحكمة في هذه الحادثة أن المعاهدة ليست هي الوحيدة المتاحة أمام المتضررين من التلوث بالمحروقات ولا تحظر عليهم دعوى التعويض عن الضرر " خارج نطاقها" ضد أي شخص آخر غير المالك[2]، إذ يمكن أن ترفع الدعوى ضد أطراف أخرى بإعتبارهم مسؤولين، استقلالا عن الاتفاقية.

وكان لهذه الحادثة أثر بالغ في إظهار أن تركيز المسؤولية في مالك السفينة مبالغ فيه لكون أن مسؤولية مالك السفينة قد تم تنظيمها بعناية بموجب اتفاقية بروكسل لعام 1969.

ب_ تركيز مسؤولية مالك السفينة نسبي.

إن الهدف الأساسي وراء تركيز اتفاقية بروكسل المسؤولية على عاتق مالك السفينة يتمثل في تسهيل المهمة أمام الضحايا للحصول على تعويض مناسب عما أصابهم من أضرار، إلا أن ذلك لا يعني أن المشرع الدولي بتبنيه لهذا المبدأ أراد تحميل مالك السفينة

[1] - بلمرابط سمية، مرجع نفسه، صفحة 67 .
[2] - بلمرابط سمية، مرجع سابق، صفحة 68.

تعويض ضرر تلوث نجم عن حادث وقع بسبب خطأ شخص آخر غيره، إذ نصت المادة 03 من الفقرة 05 من هذه الاتفاقية على أنه « لا يخل أي نص من هذه الاتفاقية بحقوق رجوع المالك ضد غيره»[1].

مما يفيد بأن مالك السفينة يبقى متمتعا بحق الرجوع على الغير للمتسبب في وقوع الحادث مصدر الضرر، بحيث إذا نتج الحادث على سبيل المثال على خطأ في بناء السفينة، أو بسبب خطأ صادر عن المستأجر أو من طرف شركة تصنيف السفينة فإن المالك يستطيع مطالبة هؤلاء بالتعويض في إطار قواعد القانون الوطني[2].

2- مبدأ تحديد المسؤولية.

قررت جل النصوص الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الصادر عن السفن تحديد مسؤولية مالك السفينة في مبالغ معينة يتم حسابها وفقا لحمولة السفينة، حيث أعطت اتفاقية بروكسل لعام1969 لمالك السفينة الحق في تحديد المسؤولية بمبلغ لا يزيد عن 200 فرنك عن كل طن من الحمولة الصافية للسفينة، ولا يجوز أن تزيد القيمة الإجمالية عن 210 مليون فرنك لحوالي 77 مليون فرنك فرنسي حاليا المادة 5 الفقرة 1 من اتفاقية بروكسل 1969[3].

إلا إذا كان الضرر راجع إلى خطأ شخصي منه، فلا تحديد عندئذ للمسؤولية، وإذا كان الحادث مسببا بخطأ شخصي للمالك فإن هذا الاخير لا يمكن له أن يتمسك بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الاولى من المادة المذكورة سابقا[4].

---

[1] - International Conventrio On Civil1969 , Article 3 paragraph 5.

[2] - تيغلت فرحات كمال، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق جامعة تيزي وزو، سنة 2016، صفحة 75.

[3]-Article 5 p1 International Conventrio On Civil1969 " The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect of any one incident to an aggregate amount of 2,000 francs for each ton of the ship's tonnage However, this aggregate amount shall not in any event exceed 210 million francs".

[4] - ليدية تركي، مرجع سابق، صفحة 131.

وعليه فإنه كان لابد من أن يتم تحديد مسؤولية الشخص الذي يقع عليه عبء المسؤولية، وذلك من خلال وضع سقف للتعويض عن أضرار التلوث الذي قد يفوق بشكل كبير إمكانيته المالية في تغطية الضرر[1].

ثانيا: المبادئ الثانوية للمسؤولية الدولية.

من بين هذه المبادئ مبدأ الاحتياط ومبدأ الوقاية وهذا ما سنتطرق له.

1-مبدأ الاحتياط لوقوع الأضرار البيئية.

ظهر مبدأ الاحتياط في ألمانيا أعقاب صدور قانون(Vorsorgeprinip) الألماني، ليصبح مبدأ دائم الذكر في المعاهدات الدولية في التسعينات.

و وفقا للمفهوم الموسع له باقي على عاتق الدولة ضرورة الالتزام بانتهاج منهجا تُتَخذ فيه الاجراءات والتدابير اللازمة لمنع تدهور حالة البيئة البحرية، يقتضي أيضا إعمال مبدأ الاحتياط على كل صاحب نشاط ملوث وضع تدابير للأمان في الانتفاع بنشاطه لتفادي وقوع تدهور محتمل للبيئة البحرية[2].

أشارت العديد من الاتفاقيات الدولية على هذا المبدأ و دعت الدول إلى تبنيه في قوانينها الداخلية.

كما أشارت المادة 14 من إعلان **ريو دي جانيرو** لعام 1992 لهذا المبدأ، حيث نصت المادة على:" **في سبيل حماية البيئة البحرية فإن مبدأ الاحتياط يجب إتباعه بشكل موسع من الدول يحسب قدرتها عند وجود تهديد بأضرار جسيمة**"، فالحاجة إلى اليقين العلمي لا يستخدم كسبب لإرجاء المعايير المؤثرة في حماية البيئة.

ونصت عليه عدة معاهدات منها معاهدة الاتحاد الاوروبي لعام 1992 ونظرا لأهمية المبدأ في تفادي وقوع الأضرار البيئية سارعت الدول في تبنيه في قوانينها الداخلية، فقد نص عليه المشرع الجزائري في المادة 03 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، وجعل منه مبدأً وقائيا لابد من اتخاذه.

[1] - بلمرابط سمية، مرجع سابق، صفحة71.

[2] - جمال واعلي، مرجع سابق ،صفحة 269.

ترجمة لمبدأ الاحتياط فقد لجأت بعض التشريعات لإقامة قرينة بسيطة منه على إقرار مسؤولية الملوث البيئي.

2- مبدأ الوقاية.

بمقتضى التبعات المالية التي أصبح يتحملها الملوِث البحري المسؤول عن الأضرار التي أحدثها أصبحت للمسؤولية المدنية وظيفة أخرى وقائية بالإضافة إلى وظيفة جبر الأضرار فقد أصبح في الوقت الحالي التأكيد أو التشديد على تدابير الوقاية أكثر فعالية من إصلاح الأضرار الواقعة التي يعجز على إصلاحها في الكثير من الأحيان، وبمقتضى هذا المبدأ يلتزم المسؤول عن الضرر باتخاذ الاجراءات الوقائية المعقولة في حالة ما إذا كان النشاط الذي يمارسه يكاد يسبب أو يساهم في تدهور البيئة البحرية.

فعندما يتم إنفاق يورو واحد مثلا على الوقاية، من المرجح تفادي ضررا يكلف تنظيفها إعادة المكان إلى ما كان عليه أكثر من يورو واحد[1].

فإذا كان التعويض يهدف إلى جبر الضرر في حد ذاته، فإن إجراءات الوقاية تصيب منبع الضرر، إذ يهدف مبدأ الوقاية إلى تجنيب او تقليل احتمال حدوث التلوث البحري.

اذ يعرف المبدأ على أنه "**الحذر من المخاطرة" أو " بحث احتمال حدوث الضرر للبيئة البحرية بالبصيرة النافذة وبعد النظر**"، ولأهمية هذا المبدأ تبناه المشرع الجزائري في المادة02 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة، عند تحديده للمبادئ الأساسية وقواعد تسيير حماية البيئة وسماه «**مبدأ النشاط الوقائي وتصحيح الأضرار البيئية بالأولية عند المصدر** » [2].

ونص عليه المشرع الفرنسي بسنه لقانون رقم 699-2003 "**Loibachelot** "ضمنه هذا المبدأ[3].

---

[1] - جمال واعلي، مرجع سابق، صفحة 270-273 .

[2] - القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة المادة 02 منه .

3-Loi n° 2003-699,du 30 juillet,2003,relativeà, la prrèvention des, risque, technogique et naturelet à la réparation des dommages, j031(03 p 13021.

خلاصة الفصل:

وفي خلاصة هذا الفصل نجد ان اكبر حالات التلوث حجما واخطرها تلك الناتجة عن الملاحة البحرية، فلقد اصبح من الواضح اليوم ان التجارة الدولية عبر البحر تمثل مركز الصدارة في المعاملات التجارية الدولية الحديثة، وأنها المحور الرئيسي الذي تدور عليه العلاقات الدولية.

فقد أدت الزيادة الهائلة في تدفق السلع والمنتجات إلى نشاط تجاري مكثف جعل الدول تبحث لها عن أسواق جديدة لتصريف فائض الإنتاج فيها ومن ثمة نقلها عبر البحر من موطن إنتاجها إلى اماكن استخدامها، فكان البحر ولايزال سببا في تطور التجارة الدولية.

غير انه رغم المنافع العديدة للبحر إلا أنه بفعل نشاط الانسان والتلوث الذي يتعرض له أصبح يشكل خطر يهدد الانسانية جمعاء.

كما يعتبر تأثير هذه المواد البترولية سيء للغاية على الكائنات البحرية وحتى الطيور وكذا الإنسان، ويبقى تأثير هذا التلوث على الحياة البرية والبحرية مستمرا حتى بعد اختفاء العلامات الظاهرة للتسرب.

كما تجدر بنا الإشارة إلى أن طبيعة وخصوصية الضرر البيئي هي التي تحدد الأساس الذي تعتمد عليه المسؤولية لتقرير التعويض، ويلاحظ أنه من الصعب الإحاطة بالضرر البيئي من كافة جوانبه.

وعليه فإنه من الضروري ألا يتمسك كل من رجال الفقه والقضاء بقواعد المسؤولية المدنية في مفهومهما الكلاسيكي، وفي نفس الوقت لا يمكن هجرها نهائيا بل هذه الأخيرة في حاجة إلى تليين قواعدها بما يتماشى وخصوصية الأضرار البيئية.

كما نلاحظ اعتبار مبدأ الملوث الدافع أنه مبدأ قانوني اقتصادي لأنه يعد بمثابة طرح جديد للمسؤولية المدنية والتي لها علاقة بحماية البيئة، حيث أن مسؤولية الملوث تكون قائمة سواء كان نشاطه مشروع أو غير مشروع، إذ يكفي وجود ضرر يمس بسلامة البيئة.

أما بالنسبة لقيام المسؤولية الدولية فتتطلب جملة من الشروط، وهي الإخلال بالالتزام الدولي كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية، وكذا وقوع الضرر والعلاقة السببية بين العمل الدولي والضرر، وانتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة.

بالإضافة إلى هذا تقوم المسؤولية أيضا على مبادئ رئيسية وأخرى ثانوية حسب ما أقرته اتفاقية بروكسل سنة 1969.

الفصل الثاني:

مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية

الفصل الثاني: مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية

تمهيد:

بدأت البحار والمحيطات تعاني من التلوث بسبب ما يلقى فيها من مواد ومخلفات، ومن ثم نشأ الإدراك بأنه ينبغي العناية بمكافحة مظاهر تلوث البيئة البحرية، وكما أشرنا سابقا أن النفط يعتبر من أهم مصادر الطاقة في هذا العصر، حيث يستهلك العالم نحو (72 مليون) برميل منه يوميا، لكن أخطار التلوث تبقى ماثلة في جميع مراحل التعامل بهذا " الذهب الأسود".

ويلوث البحر سنويا حوالي مليوني طن من البترول الناتج عن نشاط النقل والإستكشاف والتنقيب وتسرب الزيت من الناقلات، إضافة إلى إلقاء بعض النفايات والمخلفات البترولية من ناقلات البترول أثناء سيرها في عرض البحر.

ولقد ساعدت ظاهرة التلوث البحري ربما أكثر من أي ظاهرة أخرى على بلورة الإعتقاد بأن للإنسانية مستقبلا مشتركا، حيث أصبح الحفاظ على البيئة يشكل مطلبا عالميا.

ومما لاشك أن هذا المطلب يستوجب تبني قواعد قانونية تكون كوثيقة عمل معتمدة من قبل الدول، كما أن الأداة الرئيسية لتوفير الحماية القانونية للبيئة البحرية هي الرجوع إلى قواعد قانونية حاسمة قاطعة، مع مسايرة هذه القواعد وتلاؤمها مع طبيعة البيئة المقصود حمايتها، فهي تختلف من اتفاقيات دولية إلى اتفاقيات إقليمية.

وعليه فقد أبرمت عدة اتفاقيات دولية وإقليمية لحماية البحر من التلوث من اهمها إتفاقية "**مونتيغوباي**" لسنة 1982، وكذا إتفاقية "ماربول" لسنة 1973 وإتفاقية برشلونة سنة 1976 وغيرهما، إذ أن الاتفاقيات الدولية تأتي على قمة المصادر الدولية التي تستقي منها القواعد الدولية لحماية البيئة البحرية[1].

[1] - محمد منصوري ، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي ، مجلة العلوم القانونية والسياسية ، مجلد 10، العدد 02، جامعة باتنة ،سنة 2019،صفحة 838.

الفصل الثاني: مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية

كما تمت الإشارة في هذه الإتفاقيات إلى التدابير الدولية لمنع تلوث البحار بالمواد البترولية كما تتمثل هذه التدابير في أحكام الاتفاقيات الدولية والإقليمية وكذا الالتزامات الدولية الملقاة على عاتق الدول الواردة في تلك الاتفاقيات.

ولتقريب هذا التصور سنعرض حادثة تسرب **ناقلة النفط "خليج المكسيك 2010 "** كنموذج لدراسة موضوع بحثنا هذا من خلال عرض تداعيات هذه الحادثة والآثار الناجمة عنها.

ومن مظاهر قيام المسؤولية الدولية في هذه الحالة هو تطبيق المسؤولية الدولية ضد ملوثي البيئة البحرية بالمواد البترولية، وهذا من خلال آليات تعويض تقليدية وآليات تعويض حديثة يجب اتخاذها لتخفيف أو جبر الأضرار الناتجة عن التلوث البحري.

كما سوف نتناول في هذا الفصل مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية، وهذا بعد ما تطرقنا في الفصل الأول للنظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلوث البحار لنقل المواد البترولية المتمثل في كل ما يتعلق بتلوث البحار بنقل هذه المواد، بالإضافة إلى التنظيم القانوني للمسؤولية القائمة عن هذا التلوث وما يسببه من أضرار.

وعليه قسم هذا الفصل إلى مبحثين **المبحث الأول** تناولنا من خلاله آثار قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية (دراسة حالة)، اما **المبحث الثاني** حاولنا دراسة تطبيق المسؤولية الدولية ضد ملوثي البيئة البحرية بالمواد البترولية.

المبحث الأول: آثار قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية (دراسة حالة).

إن تقييم القانون الدولي البيئي بشكل عام من حيث وجوده وتطبيقه وآثاره يعتمد على التنفيذ ومدى الالتزام بقواعد المسؤولية وخاصة أحكامها، وهذا التنفيذ يضمن حماية للبيئة البحرية من التلوث، وإذا قامت المسؤولية الدولية احدثت آثار تتمثل في الالتزامات الدولية.

وبالإضافة إلى ذلك تنشىء اتفاقيات بهدف حماية البيئة البحرية من التلوث بالمواد البترولية، ويعتبر هذا التلوث ظاهرة تهتم بها جميع الدول وللقضاء عليها يتطلب تضافر جهودها لوضع حد له، ومنه عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية والاقليمية، كما أصدرت اغلب الدول تشريعات مختلفة لحماية البيئة البحرية وانشأت العديد من الأجهزة والمؤسسات المعنية لمكافحة التلوث البحري[1].

حيث تعد إتفاقية قانون البحار لعام 1982 أبرز وثيقة دولية لحماية البيئة البحرية في جميع المناطق البحرية، كما خططت لموضوع حماية البيئة وخصصت له جزءً كاملاً.

كما اخترنا نموذجا لدراسة هذا الموضوع من خلال عرض حادثة تسرب لناقلة نفط في "خليج المكسيك سنة 2010" وتعتبر هذه الحادثة الاخطر في العالم وهي كارثة بيئية نجمت عن تسرب نفطي هائل حصل بعد انفجار غرق منصة "**ديب واتر هورايزن**".

وعليه تم تقسيم المبحث الى مطلبين **المطلب الأول** تطرقنا فيه الى التدابير الدولية لمنع تلوث البحار بمادة البترول اما **المطلب الثاني** اخترنا تقديم دراسة حالة لحادثة "خليج المكسيك 2010 ".

المطلب الاول: التدابير الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول.

لقد أصبح الاهتمام الدولي بالبيئة البحرية من المبادئ الدولية المستقرة، إذ أن أول قضية تم تدويلها وأصبحت مشكلة تهم كل الدول والجماعات والأفراد بمختلف مستوياتهم

[1] - محمد منصوري، مرجع سابق ، صفحة 838.

هي قضية البيئة البحرية[1]، بحيث تتابعت الجهود والمحاولات الدولية بهدف التوصل إلى صياغة قواعد دولية تتعلق بحماية البيئة البحرية ضد أخطار التلوث.

وتتمثل هذه الجهود الدولية في ما يلي **الفرع الأول:** الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول، أما **الفرع الثاني:** الالتزامات الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول.

الفرع الاول: الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول.

رغم تعدد الاتفاقيات الدولية والاقليمية التي تنص على حماية البيئة البحرية من التلوث إلا أننا سنعرض أبرزها ونخص بالذكر:

أولا: الاتفاقيات الدولية لمكافحة التلوث البحري.

بدأت الجهود الدولية تتجه لمكافحة تلوث البيئة البحرية منذ مؤتمر " **واشنطن** " الذي عقد بناءاً على دعوة الولايات المتحدة الامريكية وبريطانيا عام 1926 كأول خطوة على درب الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية ولقد توالت الجهود الدولية لمحاولة تقنين قواعد مكافحة تلوث البيئة سنعرضها كالتالي:

1-اتفاقية لندن سنة 1954: والتي أصبحت نافذة اعتبارا من سنة 1958، وتم تعديلها خلال مؤتمر عقد في لندن سنة 1962 التي أصبحت سارية المفعول من سنة 1967، كما تم إجراء تعديل آخر عامي 1969 و1971 وآخر تعديل كان سنة 1973.

كما نجد أن اتفاقية لندن وتعديلاتها حظرت إلقاء زيت البترول او خليط منه تتجاوز نسبته 1/10000 في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة مائة ميل بحري.

وتنطبق أحكام هذه الاتفاقية على حالات التلوث العمدي أو غير المقصود، ولكنها لا تنطبق على التلوث الناتج عن الحوادث والتلوث الذي لا يمكن تجنبه.

وحسب المادة الثانية من الاتفاقية فإنها تطبق على كافة السفن المسجلة لدى الدول الأطراف عدا السفن الحربية والسفن التي تقل حمولتها عن خمسمائة طن وسفن صيد الاسماك[2].

[1] - جمال واعلي، مرجع سابق، صفحة 118.

[2] - عمراني نادية ، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري ، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية ، العدد 11، جامعة البليدة 02،ب س، صفحة 133.

2- **اتفاقيـة مـاربول سـنة 1973:** ابرمـت اتفاقيـة لنـدن(MARPOL) بتـاريخ 02 نـوفمبر 1973 تحـت إشـراف المنظمـة الدوليـة (O.M.L)، وجـاءت هـذه الاتفاقيـة كمطلبـا عالميا لتطـوير اتفاقيـة لنـدن (OLPOL) المبرمـة عـام 1954 (المـذكورة سـابقا)، وأن تحـل محلها لمواجهة كل أنواع التلوث البحري الصادر عن السفن ليس فقط التلوث بالبترول[1].

وتتميز اتفاقيـة (MARPOL) بالطـابع الشمولي لفرضـها قواعـد أكثـر اتسـاعا ودقـة من الاتفاقيات السابقة عنها في هذا المجال، حيث يندرج تحت نطاق تطبيق هذه الاتفاقية السفن التـي ترفـع علـم دولـة طـرف فـي الاتفاقيـة، والسفن التـي لا تحمـل علـم دولـة طـرف والسفن التي يتم تشغيلها لحساب وتحت سلطة دولـة الميناء فـي مياهها الاقليميـة هذا مـا نصت عليه المادة 1/3 من نفس الاتفاقية[2].

3- اتفاقيـة بروكسـل سـنة 1969: كـان وقـوع حادثـة الناقلـة "**تـوري كـانيون**" فـي 1967 علـى عمـق الشـواطئ البريطانيـة وراء اعتمـاد اتفاقيـة بروكسـل للمسـؤولية المدنيـة وتعويض أضـرار تلـوث البيئـة البحريـة بالزيـت، فعلـى إثـر حـدوث هـذه الكارثـة تنبـه الـرأي العام العالمي إلى الأضرار التي تترتب عن وقوع مثل هذه الكوارث، ولذلك اتجهت الدول إلـى اعتمـاد قواعـد قانونيـة محـددة للتعـويض عـن أضـرار مثـل هـذه الكـوارث فـي البحـار وللتغلـب علـى العديـد مـن المشـاكل التـي تواجـه المضـرور فـي طريـق حصـوله علـى التعويض.

من أجل ذلك تمت الدعوة إلى عقد مؤتمر بروكسل في 29 نوفمبر 1969 حضرته 48 دولـة، وأسـفر عـن اعتمـاد اتفـاقيتين همـا: الأولـى خاصـة بتـدخل الـدول السـاحلية فـي أعالي البحار في حالة الخطر الذي يهدد بحدوث تلوث جسيم أو خطر على وشك الوقوع بشواطئها، والثانية تتعلق بالمسؤولية المدنية وتعويض الأضرار الناجمة عن تلوث البحار بالنفط الخام.

[1] - تركي ليدية، مرجع سابق ، صفحة 41.
[2] - تركي ليدية، مرجع نفسه ، صفحة 43.

ذلك أنه إذا فشلت الوسائل القانونية في منع وقوع بقع الزيت السوداء في البحار وحدثت هذه الكوارث بالفعل وجب البحث عن علاج الآثار التي ترتبها هذه الكوارث[1].

4-اتفاقية قانون البحار "مونتيغوباي" 1982: جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 بأحكام عامة في جزئها الثاني عشر الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، حيث نصت المادة 192[2] منها على أن "الدول ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، وهذا الالتزام هو التزام عام ينصرف إلى كافة الدول الساحلية وغير الساحلية ويغطي مداه كافة المساحات البحرية الخاضعة للولاية الإقليمية لدول الساحل وغير خاضعة لها، وهذا مع ما للدول من حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية ووفقا لالتزاماتها بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها.

كما تقرر بموجب هذه الاتفاقية وضع التزامات دولية للحفاظ على البيئة البحرية ومكافحة كل أشكال التلوث والتصدي له، اذ قررت الاتفاقية على الدول أن تتخذ منفردة أو مشتركة جميع التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية[3].

ثانيا: الاتفاقيات الإقليمية لمكافحة التلوث البحري.

لم يقتصر الاهتمام بصيانة البيئة البحرية وحمايتها من الأخطار على الجهود الدولية الاتفاقيات العالمية بل تعداها إلى الجهود الإقليمية، كما لجأت بعض الدول إلى التعاون في إطار إقليمي كي تتحكم في مكافحة التلوث البحري الذي يتطلب إمكانيات عالية وكبيرة ووسائل تقنية متطورة لا يمكن أن تتوفر لدى دولة واحدة بمفردها، كما أن هذا التعاون الإقليمي في هذا المجال يمكن أن يحقق فعالية أكبر للالتزام العام[4].

---

[1] - معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر(حالة الضرر البيئي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام فرع قانون دولي، جامعة منتوري قسنطينة،ب س، صفحة 212.

[2] - المادة 192 تحت عنوان " التزام عام" الفرع 01 الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحار 1982.

[3] - تركي ليدية، مرجع سابق ، صفحة 66.

[4] -محمد منصوري ، مرجع سابق، صفحة 840.

ولقد نصت المادة 197 من اتفاقية قانون البحار سنة 1982 على ما يلي "تتعاون الدول على أساس عالمي، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، مباشرة أو عن طريق المنظمات الدولية المختصة..."[1].

ومن هذا المنطلق تواكبت الجهود الدولية مع التعاون الإقليمي حيث يمكن أن تبرم دولة منطقة ما اتفاقية لمنع التلوث لديها مثل:

1-إتفاق "بون" سنة 1969: الخاص بتلوث بحر الشمال بزيت البترول.

2-إتفاق "أوسلو" سنة 1972: الخاص بمجموعة دول شمال شرق المحيط الأطلنطي.

3-إتفاقية هلسنكي سنة 1974: لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق[2].

4-إتفاقية برشلونة سنة 1976: دعت منظمة الأمم المتحدة للتنمية إلى عقد مؤتمر دولي بمدينة برشلونة الإسبانية في 02 فيفري 1976، وذلك لمناقشة وسائل حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، ولقد عقد مؤتمر بالفعل وأسفر عن إبرام اتفاقية تهدف إلى تحقيق التعاون الدولي من أجل سياسة شاملة لحماية وتحسين البيئة البحرية.

ولقد ألحق بهذه الاتفاقية أربعة بروتوكولات تم توقيع اثنان منهما مع الاتفاقية، والثالث تم توقيعه في "أثينا" سنة 1980 والرابع في جنيف سنة 1982، ولقد بدأ سريان هذه الاتفاقية اعتبارًا من 23 سبتمبر 1979، أما على المستوى الداخلي صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية وكذا التعديلات التي ادخلت عليها في 10 جوان سنة 1995.

وهكذا جاءت تلك الاتفاقية كنموذج شامل للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة التلوث، وهي بهذا تعتبر انعكاسا واقعيا لفكرة الإقليمية[3].

---

[1] - المادة 197 تحت عنوان "التعاون على أساس عالمي أو إقليمي" الفرع 02 الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحار 1982.

[2] - عمراني نادية ، مرجع سابق، صفحة 134.

[3] - بلوط سماح، مرجع سابق، صفحة 71و72.

الفرع الثاني: الالتزامات الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول.

أقرت الاتفاقيات المذكورة سابقا منها اتفاقية "مونتيغوباي" لسنة 1982، وكذا اتفاقية بروكسل عام 1969 واتفاقية المسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار التلوث بالزيت عام 1992، بفرض بعض الالتزامات العامة على عاتق الدول سنعرضها كالتالي:

أولا: الالتزامات العامة الملقاة على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية من التلوث.

وتتمثل هذه الالتزامات العامة في ما يلي:

1-إلتزامات عامة تتعلق بالتعاون الدولي والإقليمي: فرضت اتفاقية قانون البحار عام 1982 على الدول التزاما أساسيا مفاده التعاون فيما بينها من أجل حماية البيئة والمحافظة عليها وذلك على المستوى الدولي والإقليمي[1].

ويترجم هذا التعاون من خلال عدة مجالات حسب المادتين 197 و198 من اتفاقية قانون البحار كالتالي:

أ- وضع قواعد ومعايير دولية تتماشى مع أحكام الاتفاقية مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة.

ب- إخطار الدول والمنظمات الدولية المختصة المعرضة لخطر التلوث الوشيك أو الفعلي، وكذا القضاء على التلوث البحري وهذا حسب نص المادة 198 تحت عنوان الإخطار بضرر وشيك أو فعلي[2].

ج- منع الضرر وخفضه إلى الحد الأدنى، عن طريق خطط الطوارئ لمواجهة الحوادث البحرية[3].

كما أثارت المادة 202 الفرع 03 الجزء الثاني عشر من نفس الإتفاقية السالفة الذكر على ضرورة تقديم المساعدة العلمية والتقنية للدول النامية من أجل حماية بيئتها

---

[1] - عصاد لعمامري ، الأحكام التوفيقية لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، جامعة تيزي وزو، سنة 2019، صفحة 310.

[2] - المادة 198 فرع 02 الجزء الثاني عشر من أتفاقية قانون البحار سنة 1982 " عندما تعلم دولة بحالات تكون البيئة البحرية فيها معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر بها أو بحالات تكون فيها تلك البيئة قد أصيبت بضرر بسبب التلوث ، تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر بذلك الضرر، وكذلك المنظمات الدولية المختصة".

[3] - أنظر المادة 199 تحت عنوان " خطط الطوارئ ضد التلوث" الفرع 02 الجزء الثاني عشر من نفس الإتفاقية.

البحرية، سواء عن طريق التدريب أو مشاركتها في البرامج الدولية ذات الصلة بالموضوع وتزويدها بالمعدات والتسهيلات اللازمة لهذا الغرض.

2- إلتزامات عامة تتعلق بمنع التلوث من السفن:

يمكن تقسيم التلوث البحري الناتج عن السفن بحسب تدخل إرادة الإنسان إلى تلوث مقصود وتلوث غير مقصود، وقد يكون التلوث المقصود نتيجة عمل غير مشروع لإلقاء المواد الضارة من نفس السفن في البحر أثناء الرحلات البحرية.

بينما يقصد بالتلوث غير المقصود التلوث الناتج عن تسرب المواد الضارة بدون قصد من الإنسان ودون أن تتجه إرادته إلى إحداثه كالتسرب الزيتي أو المزيج الزيتي أثناء قيام السفينة بتحميل شحنة البترول أو تفريغها لوجود عطب في السفينة[1].

فقد ألقت اتفاقية قانون البحار على عاتق دولة العلم التزامات بوضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها، وهذا بغرض خفض التلوث والسيطرة عليه.

فعندما يتوفر لدى الدولة الساحلية دليل موضوعي واضح على أن السفينة موضوع التفتيش المبحرة في البحر الإقليمي في منطقتها الإقتصادية الخالصة، إرتكبت إنتهاكا لقواعد القانون الدولي أو للقواعد القانونية الداخلية سيسفر عنه تصريف للزيوت ما يؤدي إلى إحداث أضرار جسيمة لساحل الدولة ومصالحها أو مواردها الطبيعية جاز لها أن تحتجز السفينة موضوع الملاحقة[2].

لقد كانت مجموعة الدول الكبرى تدعو إلى تقييد سلطات الدول الساحلية، والتوسيع من السلطات المقررة لدولة العلم، في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث أينما وجدت في ميناء دولة أخرى.

---

[1] - لغيمة فضيلة، مرجع سابق، صفحة 463.

[2] - المادة 211 تحت عنوان " التلوث من السفن" الفرع 05 الجزء الثاني عشرمن إتفاقية قانون البحار 1982" تضع الدول ، عاملة عن طريق المنظمة الدولية المختصة أو عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام، قواعد ومعايير دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتشجع بنفس الطريقة ، وحيثما كان ذلك مناسبا ، إعتماد نظم لطرق المرور تستهدف الإقلال إلى أدنى حد من خطلر وقوع الحوادث التي قد تسبب تلوث البيئة البحرية ، بما ذلك ساحل الدولة الساحلية والضرر الناجم عن التلوث الذي تلحقه بمصالحها المرتبطة ..... "

بينما حرصت الدول الساحلية التي كانت تضم كتلة الدول النامية بالمطالبة بالحد من سيطرة وتحكم الدول البحرية الكبرى[1]، وطالبت بوجود إمتداد سلطتها إلى حيث ينال اختصاصها السفن التي تخرج على مقتضيات حماية البيئة البحرية.

ويمكن القول بأن الأحكام التي أوردتها المادة 211 من اتفاقية قانون البحار1982 قد جاءت توفيقية بين الإتجاهين السابقين.

ومن أهم الحوادث الواقعة في هذا المجال: حادثة سفينة (" **توري كانيون**" **TORRY CANYON**)[2]، وحادثة السفينة (" **أكسون فالديز**"**Exxonvaldez**).

ثانيا: الاختصاصات التنافسية في مجال التنفيذ.

نظرا لخطورة التلوث على البيئة البحرية والذي ينعكس بالسلب على الدول ككل، فإن إتفاقية قانون البحار لم تكتفي في أحكام جزئها الثاني عشر بجملة الإلتزامات العامة التي ألقتها على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية من التلوث، بل حصرت على تنفيذ الالتزامات وذلك عن طريق منحها اختصاصات تنافسية في هذا المجال لكن من دولة العلم والدولة الساحلية[3].

1-إختصاصات التنفيذ لدولة العلم لحماية البيئة البحرية من التلوث.

تنحصر إختصاصات دولة العلم طبقا لأحكام الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحارعام 1982 في: **"الاختصاصات التقليدية"** والتي تشمل الإلتزامات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية تجاه السفن التي تحمل علمها أو مسجلة في إقليمها، بإستثناء التلوث الناجم عن إستكشاف وإستغلال قاع البحار(الجرف القاري).

كما منحت المادة 217 من نفس الإتفاقية الإختصاصات التنفيذية لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية والتي تتجسد في:

---

[1] - لغيمة فضيلة ، مرجع نفسه، صفحة 464.

[2] -"توري كانيون"(ناقلة نفط بريطانية كانت تعمل لدى شركة BP ومسجلة ليبيريا ، كانت الناقلة حاملة لحمولة مقدارها 120ألف طن من البترول . أدى غرق السفينة سنة 1967 إلى حدوث كارثة بيئية حيث إصطدمت بشعب مرجانية بين جزر "سيلي ولاندزإند" مما أدى إلى تسرب النفط منها . حيث قامت الحكومة البريطينية بمحاولة التخفيف من آثار الكارثة عن طريق محاولتها لقصف وإغراق السفينة ،إلا أن النتائج كانت عكسية).

[3] - لغيمة فضيلة، مرجع سابق، صفحة 565.

أ- اعتماد القوانين والأنظمة واتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعية عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي.

ب-اتخاذ التدابير المناسبة لتأمين منع السفن من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد الدولية المبينة أعلاه.

ج- العمل دون الإخلال بالمواد 218 و 220 و228[1].

د- في حالة تفريغ بعض الملوثات فإنه كقاعدة عامة تعتبر دولة العلم المختصة بتطبيق أنظمتها القانونية على السفن التي تحمل علمها، فإذا وقعت عملية تفريغ الملوثات في أعالي البحار من طرف السفن، فإن قانون دولة العلم هو الذي يطبق في هذه الحالة.

2-إختصاصات التنفيذ للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحري:

وهذه الاختصاصات تتمثل في:

أ-إقامة دعوى على أي سفينة تتواجد طوعا داخل موانئها في حالة انتهاك لقوانين وأنظمة هذه الدولة، من أجل منع التلوث من السفن وخفضه.

ب-للدولة الساحلية أن تطلب من أي سفينة تقديم هويتها وميناء زيارتها التالية ما إلى ذلك من معلومات، وهذا من أجل منع التلوث من السفن[2].

وأكدت الاتفاقية أن تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية بيئتها من التلوث هو حق كان موجودا سابقا، ويرتبط بالقانون الدولي الاتفاقي والعرفي.

ولكن في المقابل فرضت على الدولة الساحلية التزامات تتعلق بالتعاون الدولي والإقليمي (على كل الدول بأن تتعاون فيما بينها لحماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى العالمي والإقليمي) وهذا التعاون يتجسد من خلال مايلي:

- إخطار المنظمات الدولية المختصة والدول المعرضة لخطر التلوث الوشيك أو الفعلي.
- القضاء على آثار التلوث وذلك بمنع الضرر وخفضه إلى الحد الأدنى.

[1] - انظر المادة 217 تحت عنوان" التنفيذ من قبل دولة العلم" فقرة 01 و 02و 04 الفرع 06 الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحار عام1982.

[2] - انظر الفقرة 03 من المادة 220 تحت عنوان "التنفيذ من قبل الدوة الساحلية" الفرع 06 الجزء الثاني عشر من إتفاقية قانون البحار عام 1982.

– تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات[1].

المطلب الثاني: دراسة حالة لحادثة "خليج المكسيك 2010".

هي حادثة التسرب النفطي في خليج المكسيك وتعتبر الاخطر في العالم وتعد كارثة بيئية نجمت عن تسرب نفطي هائل حصل بعد انفجار غرق منصة "**ديب واتر هورايزن**".

وكارثة خليج المكسيك فريدة من نوعها إذ لم يسبق وأن تدفقت كميات بهذا الحجم وبهذه المدة وعلى عمق 1500 متر في البحر، الحادث الذي أدى إلى وفاة 11 عاملا في 2010/04/20، وتسبب لاحقا في غرق المنصة ثم حدوث تسرب انطلاقا من البُؤر النفطية تحت المنصة.

ولهذا سنتطرق إلى تقسيم هذا المطلب كما يلي الفرع الأول: أسباب وتداعيات تسرب ديرواتر هورايزن، الفرع الثاني: الآثار المترتبة عن تسرب دير واتر هورايزن.

الفرع الأول: أسباب وتداعيات تسرب دير واتر هورايزن.

انفجار منصة ديب واتر المنصة العائمة بالدواسر التابعة لشركة بريتش بيتروليوم(BP) البريطانية كان لأسباب و تداعيات تناولناها باختصار كما يلي:

أولا: تطورات الحدث وامتداد وحجم التسرب النفطي.

1–تطورات الحدث.

بدأت علامات التسرب النفطي تظهر في الأيام القليلة التي تلت الانفجار حيث تحدثت وسائل الإعلام المختلفة عن وجود تسرب نفطي هائل في مكان المنصة خلال الأسبوع الذي تلى الانفجار، بينما كانت شركة بريتش بتروليوم (بي بي) تحاول وقف التسربات النفطية في محاولات عديدة كانت أهم محاولة في 2010/05/27، حينما ادعت الشركة وقف التسرب، إلا أن جميع المحاولات باءت بالفشل ومازال التسرب مستمراً[2].

كما أدت الكارثة بالرئيس الأمريكي إلى وصف الحادثة بأنها أكبر حادثة بيئية في تاريخ الولايات المتحدة الامريكية، وإلى منع التنقيب عن النفط قرابة السواحل الأمريكية،

[1] - لغيمة فضيلة، مرجع سابق ، صفحة 467.

[2] -خيرة ميمون، مرجع سابق ،صفحة 162.

وقد ساهمت الأزمة في توتر العلاقات بين الولايات المتحدة الامريكية والمملكة المتحدة بسبب الانتقادات اللاذعة التي وجهها الرئيس الأمريكي باراك أوباما للشركة البريطانية، كما ادت الحادثة الى رفع دعاوى مدنية واخرى جزائية على شركة بريتش بتروليوم (Bp) البريطانية.

2-امتداد وحجم التسرب النفطي.

تم اكتشاف التسرب النفطي بعد ظهر يوم 22 أفريل 2010، عندما بدأت البقعة النفطية الكبيرة تنتشر في منطقة الحفرة، وتدفق النفط من الحفرة لمدة 87 يوما، وقدرت شركة بريتش بتروليوم كمية التدفق من 1000 إلى 5000 برميل نفط يوميا، لكن مجموعة التقنين لنسبة التدفق التي شكلت خصيصاً للحادثة قدّرت نسبة التدفق ب62.000 برميل يومياً، الحجم الكلي المقدر من النفط المتسرب 4.9 مليون برميل نفط بنسبة خطأ 10% زيادة أو نقصان بما فيهم النفط الذي تم جمعه، مما يجعل هذا التسرب النفطي الأكبر في العالم على مر العصور.

نفت شركة بريتش بتروليوم هذه الأرقام وقالت بأن الحكومة بالغت فيها، في سنة 2013 أعلن عن رسائل بريد إلكتروني داخلية بين الموظفين والمشرفين في شركة بريتش بتروليوم تبين أن كمية التسرب مشابهة لما أعلنته الحكومة ومجموعة التقنين لكن الشركة أصرت على الأرقام الأقل للتسرب وأوضحت الشركة أن كمية النفط الذي تم جمعه وحرقه 810.000 برميل[1].

ثانيا: أسباب التسرب النفطي ديب واتر.

حسب شركة الخدمات النفطية أن الحادث يعود إلى عدة أسباب مختلفة من بينها:

---

[1]-https://gigafox.ru/ar/planning/accadient-on-the-rig-in-the-mexican-by-accident-in-the-of-mexico-chronicle-of-events-and-environmental-consequences تـــــــــــــاريخ تاريخ الاطلاع 2023/05/14على الساعة 15:43 .النشر2021،

[2]- خيرة ميمون ، مرجع سابق ، صفحة 165.

[3]- حدادي نور الهدى ، الصناعة النفطية البحرية وأثرها على البيئة ، دراسة حالة أزمة خليج المكسيك ، مذكرة ليسانس في العلوم الاقتصادية ، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، قسم العلوم الاقتصادية ، تخصص اقتصاد وتسيير بترولي ، جامعة قاصدي مرباح ورقلة ، سنة 2012-2013، صفحة 30 .

1- الإسمنت الذي تم ضخه في البئر لم يعمل على إغلاقها بصورة صحيحة مما سبب تسرب النفط والغاز عبر الأنابيب الواصلة بين قاع البئر والمنصة على السطح.

2- فشل صمامات الأمان.

3- لعب الخطأ البشري دوره أيضا في حدوث الكارثة، حيث توجب على طاقم العمل أن يقوم باختبارات الضغط داخل البئر بهدف التأكد من إغلاقها، إلا أن نتائج هذه الاختبارات فسرت على نحو خاطئ، مما جعل الطاقم يعتقد بأن البئر تحت السيطرة.

4- عدم رصد حدوث أي تسرب نفطي.

5-غياب عمل أنظمة الإنذار[1].

6- وكشفت دراسة نشرت مؤخرا أن هناك أنبوبا عالقا كان وراء انفجار منصة ديب واتر هورايزن حيث وجدت هذه الدراسة أن السبب الأول للحادث هو عدم انغلاق كابس القص بشكل كامل لأن جزء من أنبوب قنوات الحفر كان عالق فيه.

7-أعلنت وزارة العدل الأمريكية مسؤولية الشركة عن الحادث ودفعها لتعويضات كبيرة واعتبرت هذا التعويض الذي فرض على الشركة أنه يدفع نتيجة انتهاك قانون نظافة المياه[2].

الفرع الثاني: الآثار المترتبة على تسرب ديب واتر هورايزن.

أثرت الحادثة المفاجئة لمنصة ديب واتر على الكثير من المجالات سنذكر منها:

أولا : انعكاسات التسرب النفطي على شركة بريتش بتروليوم، وعلى البيئة البحرية وكذا الإنسان.

1-انعكاسات التسرب النفطي على شركة بريتش بتروليوم.

أ- أضفت كارثة بئر في بحر المكسيك عواقب وخيمة بالنسبة إلى شركة بريتش بتروليوم، والتي كلفتها خسائر بشرية وتعويضات مالية دفعت للمتضررين حيث بلغت منذ البداية نحو 428 مليون دولار وإضافة إلى فاتورة التكاليف المباشرة لوقف التسرب النفطي التي بلغت حتى منتصف سبتمبر عام 2010 نحو 9.5 مليار دولار، وإزاء هذه الانتقادات

اللاذعة التي واجهتها شركة بريتش بتروليوم في الولايات المتحدة الامريكية التي ركزت على التوقيت والطريقة التي يمكن من خلالها احتواء هذا التسرب والتي خفضت حدتها بفعل التدخلات السياسية.

ب- أعلنت شركة بريتش بتروليوم تخصيص 20 مليار دولار لصندوق تعويض المتضررين من التسرب النفطي في خليج المكسيك، وهذه الأرقام الضخمة دفعت الشركة إلى الإعلان عن نيتها بيع 10% من أصولها خلال 18 شهرا بهدف جمع 30 مليار دولار حول نظافة المياه والسواحل البحرية، والذي يتيح لها المطالبة بنحو 1100 دولار مقابل برميل من النفط المتسرب ما يعني تعويضات بقيمة تصل إلى أكثر من05 مليار دولار.

ج- تكبدت شركة بريتش بتروليوم خسائر بقيمة 17.2 مليار دولار خلال الربيع الثاني من عام 2010 مقابل أرباح صافية بقيمة 4.4 مليار دولار[1].

2- انعكاسات تسرب ديب واتر على البيئة البحرية وكذا الإنسان.

التسرب النفطي في خليج المكسيك ترك انعكاسات كبيرة على البيئة البحرية وعلى الإنسان في المكسيك.

أ- انعكاسات تسرب ديب واتر هورايزن على البيئة البحرية:

تسبب التسرب البترولي من أنابيب نقل البترول عبر البحار(منصة ديب واتر هورايزن) بأضرار لحقت بالبيئة البحرية.

حيث يقول الباحثون إن خليط الزيت والهيدروكربونات العطرية متعددة الحلقات تتغلغل في السلاسل الغذائية من خلال العوالق الحيوانية، وقد تم توثيق التأثيرات السمية في أسماك القاع والسطحية، ومجتمعات مصبات الأنهار، والثديات والطيور والسلاحف والشعاب المرجانية في المياه العميقة، والعوالق والمجتمعات الميكروبية إضافة إلى إجهاض إناث الدلافين الحوامل، ووفاة عدد كبير من الدلافين، هذا وتسبب التسرب بغلق المجال أمام الفرص الواعدة لصيد الأسماك في خليج المكسيك.

[1]- حدادي نور الهدى ، مرجع نفسه، صفحة 33 .

وفي إطار تأثير هذه الحادثة على البيئة البحرية يشير عدد من الباحثين إلى أن درجات حرارة المياه في الخليج انخفضت بسرعة 16° إلى 7°، بسبب ازدياد كميات الثلوج الذائبة والتي تصب في الخليج كما لم تسلم حتى أشجار المنغروف والأعشاب المستنقعية فلقت حتفها وكان مصيرها الموت هي الاخرى.

وجدت دراسة أجريت عام 2014 عن تأثير تسرب النفط على التونة الزرقاء من قبل باحثين في "جامعة ستانفورد" والإدارة الوطنية للمحيطات والغلاف الجوي، والتي نشرت في مجلة ساينس، إن السموم المنبعثة من التسرب النفطي أرسل الأسماك إلى سكتة قلبية، واضافة الدراسة أن التركيزات المنخفضة جدا من النفط الخام يمكن أن تبطئ وتيرة ضربات قلب الأسماك، وعرضت شركة بريتش بتروليوم الدراسة التي أجريت كجزء من عملية تقييم أضرار الموارد الطبيعية الفيديرالية المطلوبة بموجب قانون التلوث النفطي، وصدر في مارس 2014 ونشر في الأكاديمية الوطنية للعلوم أن التونة التي تعرضت للزيت المتسرب أدت إلى تشوهات في القلب وأعضاء أخرى، لكن صحيفة نيويورك تايمز ذكرت أن بيان شركة بريتش بتروليوم يتناقض مع الدراسة[1].

ب – انعكاسات التسرب على الإنسان.

أشارت الأبحاث التي تمت مناقشتها في مؤتمر في 2013 النتائج الأولية لدراسة جارية يجريها المعهد الوطني لعلوم الصحة البيئية إلى أن عمال تنظيف التسرب النفطي يحمل علامات حيوية للمواد الكيميائية الموجودة في الزيت المنسكب والمشتتات المستخدمة.

ووجدت دراسات اخرى أن نسبة كبيرة من سكان الخليج أبلغوا عن مشاكل نفسية مثل " **القلق والاكتئاب واضطراب ما بعد الصدمة**" ووفقا لدراسة اجرتها "جامعة كولومبيا " حول الصحة بين الأطفال الذين يعيشون على بعد أقل من 10 أميال من الساحل فإن أكثر من ثلث الآباء يبلغون عن أعراض صحية جسدية أو عقلية بين أطفالهم[2].

[1]- حدادي نور الهدى،مرجع سابق، صفحة 35.

[2]- كارثة التسرب النفطي في الولايات المتحدة الامريكية ، حملة التكافل الدولية الثالثة للتبرع بالدم، مجلة رؤية، نشرة ربع سنوية، العدد 14، يوليوسنة 2010، صفحة 04.

وقالت **سوزان دشو** لمجموعة العمل الاستراتيجية لتسرب النفط في ديب ووتر هورايزن أن الشركة أبلغت الجمهور بأن **كوركسيت** غير ضار مثل سائل غسيل الصحون لكنها كانت تعلم بسميته، ووفقا لها فإن ورقة السلامة الخاصة "بشركة بي بي" على **كوركسيت** تنص على وجود "مخاطر عالية ومضرة بصحة الإنسان" ولم تزود الشركة عمال التنظيف بمعدات السلامة ونادرا ما تتبع أدلة السلامة أو توزعها على العمال.

ووفقا لتحقيق أجرته مجلة **نيوزويك** نصت أدلة السلامة على ما يلي:

- تجنب استنشاق البخار.
- ارتداء ملابس واقية مناسبة.
- استخدام أجهزة التنفس الاصطناعي.

حيث أفادت دراسة نشرت في المجلة الأمريكية للطب بتغير كبير في ملامح دم الأفراد المعرضين للزيت المنسكب وتعرضهم لخطر متزايد للإصابة بسرطان الكبد وسرطان الدم.

كما عارضت "**شركة بي بي**" منهجيتها وقالت إن دراسة أخرى تدعم موقفها بأن المشتتات لا تشكل خطر على الصحة، وقال الباحثون أن نتائجهم ربما تنطبق على البشر وكذلك على الأسماك[1].

ثانيا: الدعاوى المدنية والجنائية ضد شركة Bp:

رفعت وزارة العدل دعوة مدنية وأخرى جنائية ضد شركة "بريتش بتروليوم" وآخرين في 2010/12/15 لانتهاكهم قانون المياه النظيفة في محكمة المقاطعة الأمريكية للمنطقة الشرقية من "لويزيانا" ودمجت القضية مع حوالي 200 قضية أخرى مرفوعة من الولايات والأفراد والشركات أمام قاضي المقاطعة الأمريكية "**كارل باربييه**".

وفي نوفمبر 2012 توصلت شركة "بتروليوم" ووزارة العدل إلى تسوية بقيمة 4,000,000,000 دولار لجميع التهم الجنائية الفيدرالية المتعلقة بالانفجار والتسريب.

[1]- كارثة التسرب النفطي في الولايات المتحدة الامريكية، مرجع نفسه، صفحة 05.

وبموجب التسوية اعترفت الشركة بالذنب ب11 جريمة قتل وجنحتان، وجناية على الكونجرس، ووافقت على 4 سنوات من مراقبة الحكومة لممارساتها واخلاقها المتعلقة بالسلامة.

ودفعت شركة بريتش بتروليوم **525 مليون دولار** لتسوية رسوم مدنية من قبل لجنة الأوراق المالية والبورصات عن تظليل المستثمرين بشأن معدل تدفق النفط من البئر.

الوقت نفسه وجهت الحكومة الأمريكية اتهامات جنائية ضد ثلاثة من موظفي شركة بريتش حيث اتهم اثنان من مديري الموقع بالقتل الخطأ والإهمال ونائب الرئيس السابق بالعرقلة.

حكم القاضي باربييه في المرحلة الأولى من القضية أن شركة بريتش ارتكبت إهمالا جسيما وأن موظفيها خاطروا مما أدى إلى أكبر كارثة بيئية في تاريخ الولايات المتحدة وقام بتقسيم الخطأ بنسبة 67% لشركة بتروليوم و30% لشركة ترانس أوشن و3% لشركة هاليبروتن.

وحكم أن شركة بريتش بتروليوم كانت "**متهورة**" وأنها تصرفت "**بتجاهل واعٍ للمخاطر** المعروفة"[1]، ومنه تم التوصل إلى تسوية المطالب بين الأطراف المعنية.

في يونيو 2010 بعد اجتماع الرئيس الأمريكي باراك أوباما مع المديرين التنفيذيين لشركة بريتش بتروليوم، أعلن الرئيس أن شركة بريتش بتروليوم ستدفع 20 مليار دولار في صندوق ائتماني لاستخدامه كتعويض لضحايا التسرب النفطي، كما خصصت شركة بريتش 100مليون دولار لتعويض عمال النفط الذين فقدوا وظائفهم بسبب التسرب.

وفي 02 مارس 2012 وصلت شركة بريتش والشركات الاخرى والسكان المتضررين من التسرب إلى تسوية ما يقارب 100 دعوى تطالب بخسائر اقتصادية، وقدّرت الشركة أن التسوية كلفتها اكثر من 9.2 مليار دولار.

وفي عام 2015 وافقت شركة "Bp" وخمس ولايات على التسوية بقيمة 18.5 مليار دولار لاستخدامها في عقوبات قانون المياه النظيفة والمطالبات المختلفة[2].

---

[1]. كارثة التسرب النفطي في الولايات المتحدة الامريكية، مرجع سابق، صفحة 04.

[2] - حدادي نور الهدى، مرجع سابق ، صفحة 38.

المبحث الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية ضد ملوثي البيئة البحرية بالمواد البترولية.

من آثار تطبيق المسؤولية الدولية هو إثارة مسألة جبر الضرر الذي يلقى دائما على عاتق المسؤول عن الضرر، وبما أنه تم توفر أركان المسؤولية مكتملة حتما ينتج عنها الحكم بالتعويض، وتتمثل تلك المسألة في آليات التعويض أو ما يسمى بالجزاء المدني وهو الأثر المترتب عن ارتكاب اخطاء أو اعمال غير مشروعة مخالفة لقواعد القانون الدولي ذلك بتعويض من لحقه الضرر.

ولقد عملت الكثير من المنظمات الدولية والدول على وضع مفهوم ومبادئ توضح فيها مفهوم التعويض الذي يلزم الدول بالمسؤولية تجاه الدولة المتضررة عن الضرر الصادر من الدولة صاحبة الضرر، وبالرغم من عدم وجود نص صريح يحدد معنى التعويض إلا أن الدول حاولت وضع تعريف وشروط تبين التعويض عن الأضرار البيئية في الولايات المتحدة في قضية "صهر النحاس" وهي قضية مشهورة بين الولايات المتحدة وكندا والمعروفة "بمصنع الصهر" واتخذت المحكمة قرارها في 11 مارس سنة 1941[1].

بالإضافة إلى انه معظم الانظمة الحديثة تتطلب وجود التأمين أو أي ضمان مالي آخر لضمان تعويض الأضرار البيئية وتعويض المضرورين، فان هذا الضمان يأخذ صورة عقد التأمين، وهو وجود صناديق تعويضات كونها الوسيلة المناسبة للتعويض[2].

كما أن الأمر يصبح أكثر دقة وصعوبة عندما يتعلق بأضرار ذات طبيعة خاصة وهي الأضرار البيئية المحضة، وأيا كان الوضع فإن التعويض سوف نتناوله من خلال آليات التعويض بنوعيها عن طريق **المطلب الأول** المتمثل في آليات التعويض التقليدية عن أضرار التلوث بالمواد البترولية و**المطلب الثاني** المتمثل في آليات التعويض الحديثة عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

---

[1] - لمياء علي أحمد النجار ، المسؤولية الدولية عن التلوث في إطار التعويض عن الأضرار بالبيئة "في ضوء الاتفاقيات الدولية"، دكتوراه القانون الدولي العام ،كلية الحقوق جامعة عين شمس ، مصر، ب س ،صفحة 18.

[2] - بن عيادي فتيحة ، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من اخطار التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، بدون تخصص، كلية الحقوق جامعة مستغانم،سنة 2017.2018، صفحة 56.

المطلب الأول: آليات التعويض التقليدية عن أضرار المواد البترولية.

إن التعويض يجب أن يلقى دائما على عاتق المسؤول عن الضرر والقضاء يحاول دائما منح المضرور تعويضا كاملا لما لحق به من أضرار ومنه يمكن تقديرها في الوجه الدقيق وعند إذن تطبق القواعد العامة في تقدير التعويض، وتسمى هذه الآليات التقليدية أيضا ب"الآليات الفردية" حيث تنقسم إلى ما يلي: **الفرع الأول:** التعويض العيني عن أضرار التلوث بالمواد البترولية، **الفرع الثاني:** التعويض النقدي عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

الفرع الأول: التعويض العيني عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

التعويض بشكل عام هو وسيلة لإصلاح الضرر وعلى وجه التحديد يقصد به الإصلاح وليس المحو التام والفعلي للضرر الذي وقع.

والتعويض العيني يقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر وهنا يجب الأخذ بعين الاعتبار أن هناك بعض الأضرار لا يمكن إعادتها إلى ما كانت عليه[1].

اولا: إعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث الضرر البيئي:

يقصد به إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للوسط البيئي الذي لحقه الضرر وبشكل عام يجدر الحكم بوقف مصدر الضرر بإعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة لما وقع من أضرار، وتأكيدا لهذا فإن الكتاب الأخضر الخاص بالتوجيهات الأوروبية في مجال البيئة قد أوصى بأن "إعادة الحال إلى ما كان عليه كتعويض عيني يمثل العلاج البيئي الوحيد الأكثر ملائمة" فيجب الإشارة إلى أن ذلك يشكل تقريبا في جميع الحالات عقوبة تكميلية يلتزم بها المسؤول بجانب عقوبته الأصلية قد تكون جنائية أو إدارية.

ولضمان التنفيذ المؤثر لإعادة الحال إلى ما كان عليه مثلا في حالة عدم تنفيذ المسؤول لالتزامه يجوز للإدارة أن تحل محله وعلى نفقته في تنفيذ الالتزام، وكذلك عند عدم تنفيذ الالتزام في موعده يجوز الحكم عليه بغرامة تهديدية لحمله على التنفيذ أو إلزامه بأن يضع كفالة بين أيدي حسابات الجهة العامة.

[1] - بن عيادي فتيحة ، مرجع سابق ، صفحة 50.

وإعادة الحال إلى ما كان عليه يمكن أن يتخذ أحد الشكلين: الأول هو إصلاح وترميم الوسط البيئي الذي أصابه التلوث، والثاني هو إعادة إنشاء شروط معيشية مناسبة لأماكن يهددها الخطر وتماشيا مع هدف الحفاظ على البيئة[1].

ولقد نصت اتفاقية "لوجانو"[2] على آليات معتمدة لتطبيق إعادة الحال إلى ما كان عليه كشكل من أشكال التعويض فعرفته في المادة 2/8 من هذه الاتفاقية بأنه "كل وسيلة معقولة يكون الغرض منها إعادة تهيئة أو إصلاح المكونات البيئية المضرورة، وكذلك الوسائل التي يكون قصدها إنشاء حالة من التعادل إذا كان ذلك معقولا وممكنا للعناصر المكونة للبيئة"، وهذا التعريف هو نفسه الذي سار عليه الاتحاد الأوروبي من خلال الكتاب الأبيض المتعلق بالمسؤولية البيئية المقدم من طرفه في 09 فبراير 2000، ومنه العبرة بمعقولية الوسيلة بغض النظر عن النتيجة.

ونجد الاتفاقية الاوروبية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار التي تنتج أثناء نقل البضائع الخطرة قد نصت على "التعويضات التي يحكم بها بصفة الأضرار البيئية تحدد حسب قيمة الوسائل المعقولة التي تم اتخاذها لإعادة الحال إلى ما كان عليه."، وفي هذا الصدد نجد أن القضاء الفرنسي قد طبق شرط معقولية تناسب الإعادة مع تكاليف القضية (coltroni zeo) عام 1980 والتي تتعلق بتدمير إحدى الغابات على شاطئ porto rico بسبب تسرب بترول من إحدى الناقلات، فقررت المحكمة أن مبلغ التعويض لإعادة الحال إلى أشجار الغابة المتضررة يجب أن يتناسب مع التكلفة المعقولة لإعادة الحال قبل حدوث التلوث[3].

[1] - بن عيادي فتيحة ، مرجع سابق، صفحة 51.

[2] -"إتفاقية لوجانوLugano، الصادرة في 21 جوان 1993 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة ، ولأكثر تفاصيل راجع:.Jean-François Neuray,op.cit ,pp66"-

[3] -بن قو أمال، التعويض العيني عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد السابع ، المركز الجامعي غيليزان،سنة 2016، صفحة 120.

ويعتبر القضاء الفرنسي أول من قام بالحكم بتعويض الأضرار المالية تطبيقا لقاعدة ما فات الضرر من كسب ومن لحقه من خسارة[1]، وذلك من خلال حكم محكمة "باستيا" إحدى المحاكم العليا في 08 ديسمبر سنة 1976 قضية بين إيطاليا وجزيرة كورسيكا.

ويرد على هذا النوع من وسائل التعويض بعض الصعوبات منها:

1- الإستحالة المادية: بحيث لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه خصوصا في الأضرار الجسدية التي تلحق الإنسان أو التي تدمر ممتلكاته، وهناك أيضا أضرار تؤدي إلى زوال أو هدم عنصر طبيعي كحالة القضاء على فصيلة حيوانية أو نباتية بسبب التلوث البيئي البحري، وخير مثال على ذلك الكارثة البترولية التي حدثت بسبب حرب الخليج تم إلقاء عشرات الأطنان من البترول في مياه الخليج مما أدى ذلك إلى إنبعاث سمومها في جو الخليج كله، وهناك أضرار مستمرة وليس من السهل إنهائها أو إزالتها.

2-الإستحالة المالية: نظرا لصعوبات هذه الحالة خاصة عندما تكون الأضرار البيئية كبيرة أو ممتدة على نطاق واسع فتكون في بعض الأحيان الوسائل باهضة الثمن، مما يرهق كاهل المتسبب في الضرر ويسبب له خسائر مالية بحيث لا يؤهل للقيام بإعادة الحال إلى ماكان عليه كالحكم بإعادة الأراضي إلى حالتها قبل التلوث[2].

ثانيا: وقف الأنشطة الغير مشروعة:

وهنا يجب أن نفرق بين الوسائل التي تهدف لإزالة الضرر عن تلك التي تهدف لإزالة مصدر هذا الضرر، فبالنسبة للوسائل الهادفة لإزالة الضرر فهي تتعلق مباشرة بالضرر أما الوسائل الوقائية فهي تتعلق بسبب الضرر أي تبحث عن مصدره للقضاء عليه[3].

ومثال ذلك كأن تقوم سفينة بنقل مواد خطرة في حاويات عادية ثم تتسرب منها فيحدث ضرر كبير، بعد هذه الحادثة يصبح إلزاما على السفن بأخذ الاحتياطات اللازمة عن نقل مثل هذا النوع من المواد.

---

[1] - غراف ياسين، مجالات تعويض الضرر البيئي ودور القاضي في تقديره، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية ،العدد الثالث ، كلية الحقوق جامعة الجيلالي اليابس بسيدي بلعباس،سنة 2017، صفحة 146.

[2] - بن قو أمال، مرجع سابق ، صفحة 121.

[3] - بن عيادي فتيحة، مرجع سابق، صفحة 52.

غير أن التعويض العيني لايمكن أن يتحقق دائما لأنه قد تعترضه بعض الصعوبات لاسيما ماتعلق منها بتكلفة إعادة الحال إلى ماكان عليه، والتي يمكن أن تفوق قيمة الضرر الناشئ، ومنه فإن التعويض النقدي قد يكون الأنسب في مثل هذه الحالات[1].

الفرع الثاني: التعويض النقدي عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

يتمثل التعويض النقدي في الحكم للمتضرر بمبلغ من النقود نتيجة ما أصابه من ضرر حيث تحدد المحكمة آلية الدفع، ويلجأ القاضي إلى التعويض النقدي خصوصا في مجال الأضرار البيئية في الحالات التي لا يمكن إعادة الحال إلى ما كان عليه من قبل، كون أن الضرر يكون نهائيا لا يمكن إصلاحه.

كما يعتبر التعويض النقدي هو المتناسب مع الضرر الذي نحن بصدده وهو الضرر الناتج عن التلوث البحري كإصطدام السفن ببعضها وخاصة ناقلات النفط، فمثلا ترتطم ناقلة نفط في مياه البحر فتؤدي إلى القضاء على الكائنات البحرية[2].

ومن أمثلة التعويض النقدي ما قضت به محكمة فرنسية على شركة "**توتال**" الفرنسية العملاقة للنفط بدفع تعويضات بقيمة 200 مليون يورو لأطراف مدنية وإلى الدولة الفرنسية كذلك، وكذا حادثة جنوح الناقلة "**امكو كاديز**" سنة 1978 على السواحل الفرنسية حيث قدر التعويض بمبلغ باهض[3].

ومن أجل تحقيق الغرض المتوخى من التعويض النقدي يستوجب تناسبه مع حجم الضرر البيئي، بل ويتعداه إلى تحقيق التناسب الكفيل بمعالجة التلوث المستقبلي الناتج بسبب لا مبالات الملوث، لذلك ينبغي إيجاد طرق تقديرية كفيلة بتقدير هذا الضرر بشكل دقيق سيما ما تعلق منه بالضرر المحض، وقد اقترح الفقه في هذا الشأن عدة طرق أشهرها:

---

[1] -شيبوط يسرى، الإطار القانوني لمكافحة التلوث ، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون ، تخصص قانون مهني بحري ومينائي، كلية الحقوق جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل،سنة2021.2022، صفحة 53.

[2] - أعراب كميلية ، مرجع سابق، صفحة 109.

[3] - شيبوط يسرى ،مرجع سابق، صفحة 54.

اولا: التقدير الموحد للضرر البيئي:

يتضمن التقدير الموحد للضرر البيئي تقييما يراعي التكاليف والتي من الصعب تحديدها بشكل دقيق خاصة في حالة الأضرار البيئية المحضة، وبالتالي فإنه يمكن وضع قيمة شبه فعلية بالاعتماد على أسعار السوق بالنسبة لبعض العناصر والحالات التي لها خصائص قريبة من الحالة محل التقدير، فأساس هذه النظرية هو تقدير التكلفة المعقولة لإعادة الحال إلى ما كان عليه للعناصر البيئية المتضررة، أو إلى حالة قريبة من التي كان عليها قبل حدوث الضرر.

وتسمح نظرية التقدير الموحد للضرر البيئي بإعطاء تقدير نقدي لثروات طبيعية ليس لها من حيث الأصل قيم تجارية، وعلى ذلك فهذه الطريقة تعد وسيلة فعالة لإعطاء قيمة لهذه الثروات وتجنب فقدها[1].

ثانيا: التقدير الجزافي للضرر البيئي:

لكي يمكن إعطاء الأضرار البيئية قيمة نقدية فإن نظام الجداول يفضل إتباعه وتقوم هذه الطريقة على أساس إعداد جداول قانونية تحدد قيمة مشتركة للعناصر الطبيعية ويتم حسابها وفقا لعمليات علمية يقوم بها متخصصين في المجال البيئي.

كما أن القضاء الفرنسي قد طبق هذه النظرية في قضية تلوث احد الأنهار وقد تم حساب التعويض على الأساس التالي: بالنسبة لطول المجرى المائي الذي أصابه التلوث يتم الحساب بواحد فرنك عن كل متر طولي، وبالنسبة للمساحة العرضية للجزء الملوث من المياه يتم حساب التعويض على أساس **1.2** فرنك عن كل متر مربع[2].

وبناء على ما تقدم بيانه يلاحظ أنه اخذ بعين الإعتبار القيمة الإقتصادية لعناصر البيئة دون النظر إلى القيمة البيئية الفنية عند تقدير التعويض، حيث يمكن التغلب عليها بإعداد نظام جداول من طرف خبراء متخصصين في المجال البيئي، وإعطاء القضاة سلطة الملائمة في تقدير التعويض[3].

---

[1] -فيصل بوخالفة ، أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي، مجلة القانون العقاري والبيئة ، المجلد السابع ، عدد 13، كلية الحقوق جامعة سطيف ،سنة 2019، صفحة 27.

[2] - بن عيادي فتيحة، مرجع سابق ، صفحة 54و 55.

[3]- فيصل بوخالفة ، مرجع نفسه ، صفحة 28.

ولقد وجد نظام يعطي للمضرور أكثر حماية للتعويض وهو:

ثالثا: نظام التعويض التلقائي:

وهو نظام يهدف إلى تسهيل تعويض المضرور وضحايا التلوث الذي تم تأسيسه على "**مبدأ الملوث الدافع**"، ففي الحوادث الضخمة يقوم الملوثين بتعويض المضرورين تلقائيا قبل البدأ في أية إجراءات آملين أن يقوم تصرفهم هذا بتفادي إدانتهم مما يضع أنشطتهم موضع إتهام وعدم مشروعية.

ويضاف على ذلك أن ضمان فاعلية التعويض التلقائي يمكن أن يتحقق من خلال تبني نظام تأمين، وأيا ما كان الأمر فإن نظام التأمين الذي يغطي التعويضات التلقائية سيعد في النهاية وسيلة أمان بالنسبة للبيئة[1]، لهذا السبب كان التعويض النقدي هو التعويض الملائم والمناسب لمثل هذا النوع الضرر.

حيث نجد أن هذه الآليات تعرضت لكثير من الإنتقادات منها عدم قدرتها على إعادة الحال إلى ما كان عليه، وأيضا عند تحقيق الغرض يستوجب تناسبه مع حجم الضرر بل ويتعداه إلى تحقيق التناسب الكفيل بمعالجة التلوث المستقبلي، لأن ضخامة حجم التعويضات تتعدى بكثير التعويضات التي قد يحكم بها في قضايا التلوث.

ومن أجل تغطية هذا القصور تم اللجوء إلى آليات بديلة وأكثر تطبيقا ألا وهي "الآليات الجماعية"[2].

المطلب الثاني: أليات التعويض الحديثة عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

بناء على ما أحدثه التطور الصناعي والتكنولوجي وما صاحبه من انتشار واسع في شتى مظاهر الحياة وخاصة في مجال النقل البحري للمواد البترولية، بحيث اصبح من الصعب تغطية تكاليف ما يسببه هذا النقل من تلوث بحري، كما ازدادت الحوادث والأضرار الناجمة عنه، ومن خلال التطرق إلى الآليات التعويض الفردية في المطلب الأول تم التوصل إلى عدم نجاحها في تعويض الضحايا وضمان حقوقهم.

[1] - بن عيادي فتيحة، مرجع سابق، صفحة 55.

[2] - فيصل بوخالفة، مرجع سابق ، صفحة 26 و 31.

الأمر الذي جعل أشخاص القانون الدولي يبحثون عن وسيلة ناجحة وأكثر سهولة في تطبيقها وكذا لتخفيف العبء عن عاتق المسؤولين عن هذه الأضرار، وتتمثل هذه الوسائل في إحداث آلية التأمين وآلية الصندوق الدولي للتعويض وضمان حصول المتضررين عن تعويض عادل ومنصف.

ومنه سوف نقسم هذا المطلب إلى ما يلي: **الفرع الأول** التأمين كألية للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد البترولية، **الفرع الثاني** الصندوق الدولي كألية للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

الفرع الأول: التأمين كألية للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

إن آلية التأمين عبارة عن عملية تضامنية الهدف منها خلق جو من التعاون بين عدد من الأفراد من أجل إعانتهم في تحمل ومواجهة الخسائر المالية التي قد تتحقق جراء خطر معين، ومن هذا المنطلق وجب علينا تحديد مفهوم التأمين والإحاطة بإجباريته أولاً ثم صعوبة تطبيق نظام التأمين كآلية للتعويض ثانيًا.

أولا: مفهوم التأمين ومضمونه.

1- تعريفه: يعرف على أنه "عبارة عن عقد وعملية فنية في وقت واحد فلا يقتصر على العلاقة التعاقدية فقط، وإنما يترتب عن هذه العلاقة عملية فنية تستند إلى وجود تعاون بين عدة أشخاص والاشتراك في تحمل ما يصيبهم من كوارث"[1].

كما تبناه المشرع الجزائري وعرفه في المادة 619 قانون مدني[2]، في حين أن الفقه يرى أن التأمين هو"طريقة يتم من خلالها حصول أحد الطرفين وهو المؤمن له على مقابل يدفع وهو القسط على أن يتعهد بمبلغ يدفعه له أو للغير إذا تحقق خطر معين، والطرف

[1] - بن عبد الوهاب عبد الرؤوف داوود ، ونوقي بن علية ،المسؤولية الدولية والتعويض عن الضرر البيئي ، مذكرة شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون دولي عام ،جامعة زيان عاشور ،الجلفة سنة 2021/2020، صفحة 55.

[2]-المادة 619 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 ، الموافق ل26 سبتمبر سنة 1975 ، والمتضمن القانون المدني الجزائري ، والمعدل والمتمم في سنة 2007.، والتي تنص على " التأمين عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه أن يؤدي إلى المؤمن له او الى المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغا من المال او ايرادا أو أي عوض مالي آخر في حالة وقوع الحادث أو تحقق الخطر المبين بالعقد وذلك مقابل قسط أو أية دفعة مالية أخرى يؤديها المؤمن له للمؤمن."

الآخر وهو المؤمن الذي يأخذ على عاتقه مجموعة من المخاطر وتجري المقاصة بينهما وفقا لقوانين الإحصاء".

ومنه فإن التأمين حسب التعريفات السابقة التي اوردتها القوانين والنظريات الفقهية فهو"عملية قانونية فنية في نفس الوقت يهدف إلى تنظيم التعاون بين المؤمن له والمؤمن باعتبار أن الفرد وحده لا يمكنه أن يواجه بعض الكوارث أو الحوادث الجسيمة، ونظام التأمين يقوم على أساس تغطية العجز وتحقيق هذا التعاون"[1].

هذا بالنسبة للتأمين بوجه عام، أما نظام التأمين عن المسؤولية فهو كما جاء في بعض التعريفات يعد بمثابة **"تقنية تكفل الحماية الاجتماعية تجعل المؤمن يتحمل التبعات المالية التي ترتبها مسؤولية المؤمن له بسبب الأضرار اللاحقة بالغير وبالتالي يكون ضامنا حقيقيا للضحية عن الأضرار التي تلحقه بسبب مسؤولية المؤمن وعليه يكون التأمين من المسؤولية المدنية بمثابة آلية مكملة لنظام المسؤولية المدنية، ومن شأنه توفير تعويض للضحية واصلاح وضعه المالي"**.

إن التأمين عن المسؤولية ضد أخطار التلوث يبعث في نفس مالك السفينة[2] الأمان والاطمئنان، بوجود شخص مليء الذمة المالية يحل محله في حال أنه أخطأ وأدى خطئه إلى حدوث التلوث بسببه، وذلك لقدرة شركة التأمين على تغطية تكاليف التلوث التي تصل أحيانا إلى مئات الملايين من الدولارات والتي لا يستطيع المالك تغطيتها وحده.

وعليه فإن التأمين يحدث منفعة مزدوجة لكل من محدث الضرر والمضرور على حد سواء، من خلال استطاعة المضرور من الحصول على حقه من شخص مليء الذمة المالية، وكذلك التأمين يحقق لمحدث الضرر منفعة عامة من وجود شخص قادر على ازالة الضرر ودفع نفقات التعويض[3].

---

[1] - بن عبد الوهاب عبد الرؤوف داوود ، ونوقي بن علية ، مرجع نفسه، صفحة 56.

[2] -"مالك السفينة هو الشخص أو الأشخاص المسجلين كأصحاب السفينة أو، إن لم يكن هناك مثل هذا التسجيل، الشخص أو الأشخاص المالكون للسفينة".

[3] - مدلل شوقي، آليات التعويض عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري، مذكرة شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون البيئة، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي، سنة 2015-2016، صفحة 47.

والمسؤول لا يكتفي بنوع واحد من التأمين الإجباري فقد يكون هذا التأمين بالقسط الثابت وذلك باللجوء إلى شركات التأمين التجارية والتي تقدم خدمة التغطية مقابل أقساط ثابتة، وقد يكون التأمين تعاونيا وذلك باللجوء إلى نوادي الحماية والتعويض التي ينشئها مشغلو السفن فيما بينهم لتغطية بعضهم بعضا تبادليا، وهو ما يتم للتغلب على رفض شركات التأمين التجارية تغطية بعض ما يتعرضون له من أخطار أو رفض تلك الشركات للتغطية الكاملة لمثل تلك الاخطار، وهنا يتبين كيف أن نوادي الحماية تحرص على المشاركة بالمشورة عند وضع اتفاقيات المسؤولية المدنية[1].

ومن الأمثلة على التأمين التبادلي "**انفاق توفالوب**" الإتفاق الودي بين ملاك الناقلات بشأن المسؤولية عن التلوث بالنفط، وهو إتفاق بين مجهزي البواخر البترولية، وقد أبرم في لندن 1969 بين 7 من أكبر ملاك ناقلات البترول من اجل إنشاء صندوق لتعويض أضرار التلوث بالبترول.

يتطلب التأمين بعض الشروط والتي من بينها ما يلي:

أ- وجود خطر محتمل الوقوع.

ب- وألا يتوقف حدوثه على محض ارادة أحد المتعاقدين.

ج- أن يكون الخطر موزعا في وقوعه ومتواترا.

2- مضمون عقد التأمين.

جاء في المادة 711 من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام[2]1992:

أ- أنه يكون مالك السفينة المسجلة في دولة طرف والتي تحمل أكثر من 2000 طن من الزيت السائب كبضاعة مطالبا بحيازة تأمين أو ضمان مالي آخر، مثل كفيل المصرفية أو شهادة ممنوحة من صندوق التعويض الدولي، بينما المبالغ المستخلصة لتطبيق حدود المسؤولية الموصوفة في الفقرة واحد من المادة سبعة لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث في ظل هذه الاتفاقية.

[1] - مدلل شوفي ،مرجع نفسه ،صفحة 48 .

[2] - المادة 711 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992 للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت.

ب- تمنح كل سفينة شهادة تفيد بأن هناك تأمين أو ضمانا ماليا آخر نافذ المفعول وفقا لأحكام هذه الاتفاقية بعد أن تقرر السلطة المختصة لدولة متعاقدة أن شروط الفقرة واحد قد لبيت، وبالنسبة للسفينة المسجلة في دولة متعاقدة تمنح هذه الشهادة وتصادق من قبل السلطة المختصة بدولة تسجيل سفينة، أما بالنسبة لسفينة غير مسجلة في دولة متعاقدة فيجوز منح الشهادة أو التصديق عليها من قبل السلطة المختصة بأي دولة متعاقدة، وتكون هذه الشهادة على شكل النموذج المرفق أدناه ومن الواجب أن تتضمن التفاصيل التالية.

- اسم السفينة وميناء التسجيل.
- اسم المالك ومكان العمل.
- اسم المالك ومكان العمل الرئيسي.
- نوع الضمان.
- اسمه مكان العمل الرئيسي للمؤمن أو الشخص الآخر المقدم للضمان، وكذلك مكان العمل الذي أقيم فيه التأمين أو الضمان، حيثما كان ذلك مناسبا.
- فترة صلاحية الشهادة التي لا يجوز أن تزيد عن فترة صلاحية التأمين أو الضمان الآخر.

ج- تكون الشهادة باللغة أو اللغات الرسمية للدولة المصدرة، وإذ لم تكن اللغة المستخدمة هي الإنجليزية أو الفرنسية، فإنه من الواجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هاتين اللغتين.

د- تحمل الشهادة على متن السفينة وتودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة، أما إذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة متعاقدة فتودع الشهادة لدى سلطات الدولة المصدرة للشهادة أو المصادق عليها.

هـ- لا يعتبر التأمين أو الضمان المالي الآخر ملبيا لمتطلبات هذه المادة إذا كان يمكن أن ينقضي لأسباب غير انتهاء مدة صلاحية التأمين أو الضمان المحدد في الشهادة بموجب الفقرة اثنان من هذه المادة، قبل مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إعطاء إخطار بانتهائه إلى السلطات المشار إليها في الفقرة الرابعة من هذه المادة إلا إذا كانت

الشهادة قد سلمت إلى تلك السلطات أو إذا كانت شهادة جديدة قد منحت ضمن الفترة المذكورة، وتنطبق الأحكام الآنفة بصورة مماثلة على أي تعديل يغدو فيه التأمين أو الضمان غير ملب لمتطلبات هذه المادة[1].

و- تحدد دولة التسجيل شريطة الالتزام بأحكام هذه المادة، وشروط إصدار الشهادة وصحتها.

ز- تقبل الدول المتعاقدة الأخرى الشهادات الصادرة أو المصادق عليها من قبل سلطة دولة متعاقدة وفقا للفقرة اثنان لأغراض هذه الاتفاقية، وتعتبرها هذه الدول متمتعة بفعالية تكافؤ ما تحظى به الشهادات الصادرة أو المصادقة من قبلها هي، حتى لو كانت قد صدرت أو صادقة لسفينة غير مسجلة في دولة متعاقدة ويحق للدولة المتعاقدة في أي وقت أن تطلب التشاور مع الدولة المصدرة أو المصدقة إذا ما اعتقدت أن المؤمن أو الكفيل المذكور في الشهادة غير قادر ماليا على تلبية الالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية.

ح- تكون أية مبالغ متوافرة من التأمين أو ضمان مالي آخر محفوظة وفقا للفقرة واحد من هذه المادة متاحة حصرا لتلبية المطالبات في ظل هذه الاتفاقية.

ط- على الدولة المتعاقدة ألا تسمح لسفينة أن ترفع علمها وتنطبق عليها هذه المادة بالعمل ما لم تكن حائزة على شهادة صادرة بمقتضى الفقرة 02 أو 12 من هذه المادة.

ي- وفي حال عدم المحافظة على تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتصل بسفينة تملكها دولة متعاقدة فإن أحكام هذه المادة المتعلقة بذلك لن تنطبق على مثل هذه السفينة، إلا أن على السفينة أن تحمل شهادة صادرة عن السلطات المناسبة في دولة تسجيل السفينة تنص على أن السفينة مملوكة من قبل تلك الدولة وأن مسؤوليتها مغطاة ضمن

[1] - المادة 711 من إتفاقية المسؤولية المدنية عام 1992.

الحدود الموصوفة في الفقرة واحد من المادة سبعة، ومن الواجب أن تكون هذه الشهادة قدر الإمكان على نسق النموذج المحدد في الفقرة اثنان من هذه المادة[1].

وجاء في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحر بالمحروقات السائلة في المادة السابعة منها أن:

– على مالك أي سفينة مسجلة لدى إحدى الدول المتعاقدة التي تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات السائلة بحرا، أن يكتب عن طريق التأمين أو بأية ضمانة مالية أخرى كالكفالة المصرفية، أو شهادة صادرة عن صندوق تعويض دولي بمبلغ يحدد في نطاق حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة خمسة الفقرة الأولى من هذه الاتفاقية لتغطية مسؤوليته عن الضرر بالتلوث وفقا لأحكام هذه الاتفاقية.

– تمنح كل سفينة شهادة تثبت وجود تأمين أو كفالة مالية صالحة وفقا لأحكام هذه الاتفاقية وتعطى هذه الشهادة أو تؤشر عليها السلطة الصالحة في الدولة التي جرى فيها التسجيل والتي يجب عليها التأكد من أن السفينة مستوفية الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى يجب أن تكون الشهادة مطابقة للنموذج الملحق بهذه الاتفاقية وأن تتضمن المعلومات التالية:

*اسم السفينة ومرفأ التسجيل.

*اسم المالك ومحل مركزه الرئيسي.

* نوع الكفالة.

* اسم المؤمن أو أي شخص آخر تصدر عنه الكفالة ومحل مركزه الرئيسي، وعند الاقتضاء مركز المؤسسة التي جرى اكتتاب التأمين أو الكفالة لديه.

* مدة صلاحية الشهادة لا يمكن أن تتعدى مدة التأمين أو الكفالة.

– وتحرر الشهادة باللغة أو اللغات المعتمدة في البلد الذي تصدر عنه، وإذا كانت اللغة المستعملة هي غير الإنجليزية أو الفرنسية فيجب أن يترجم النص إلى إحدى هاتين اللغتين.

[1] -المادة 711 من إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992.

– يجب أن تكون الشهادة موجودة على متن السفينة و أن تودع نسخة عنها لدى المصلحة التي تمسك سجل التسجيل فيها[1].

ثانيا: صعوبة تطبيق نظام التأمين على أرض الواقع.

وقع جدل بين الفقهاء حول مدى نجاعة نظام التأمين في حماية الأضرار البيئية، حيث ذهب اتجاه بالقول أن الضرر البيئي يتميز بأنه ضرر يتماشى مع تطورات التكنولوجيا فمن الصعب تطبيق نظام التأمين، لأن هذا النظام لا ينطبق مع الأضرار البيئية خصوصا التكنولوجية منها.

ومن جهة أخرى ما يتعلق بخصائص الضرر أنه ضرر متراخي أي أن آثاره تظهر بصفة تدريجية عبر فترة زمنية بعيدة، وهذا ما يتعارض مع أهم شرط من شروط التأمين ألا وهو الاحتمالية والفجائية للحادث، إضافة إلى أن أغلب الشروط القانونية والفنية لا تتوفر في الضرر البيئي لاسيما صفة التواتر والتجانس، ومثال ذلك أن أخطار التلوث البيئي لا تسمح لها طبيعتها بالخضوع الى هذه الأسس الفنية، كون أضرار التلوث من الصعب تجميعها في مجموعة نظرا لتعدد مصادرها ونتائجها[2].

الفرع الثاني: الصندوق الدولي كألية للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.

الصناديق الدولية هي تلك الصناديق التي تنص على إنشائها اتفاقية دولية فهي ليست صناديق خاصة داخل الدولة الواحدة، ولا هي صناديق عامة تنشئها حكومة إحدى الدول بموجب تشريع وطني، وإنما تنشأ باتفاقية دولية وهذه الأخيرة هي التي تنظم أحكام ذلك الصندوق التي تتولى إنشائه، وتحدد له وظائفه وتبين نطاق عمله وتنص على تشخيص الجهة المعينة بإدارته والإشراف عليه، ولدراسة هذا الصندوق الدولي للتعويض سوف نتطرق إلى نشأة الصندوق الدولي للتعويض أولاً، وشروط تدخل الصندوق ثانيًا.

[1] -المادة 7 من الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحر بالمحروقات السائلة سنة 2001.

[2] - بن عبد الوهاب عبد الرؤوف داوود، ونوقي بن علية، مرجع سابق، صفحة 60.

أولا: نشأة صندوق التعويض، وشروط تدخله.

لدراسة نشأة الصندوق ارتأينا التطرق إلى أهم الكوارث التي شهدتها البيئة البحرية والتي أدت إلى التفكير في إيجاد نظام قانوني يتكفل بالبيئة والمتضررين بالإضافة إلى خطط التعويض التطوعية التي تم إنشاؤها من أجل تجسيد دور الصندوق.

1- صندوق التعويض كآلية تكميلية لاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

من التوسع الهائل في النقل الهيدروكربوني عن طريق البحر السباق على ناقلات النفط العملاقة قد جعل الحوادث البحرية أكثر تكرارا وأكثر تدميرا، ومنذ غرق توري كانيون عام 1967، كانت هناك الحاجة لتطوير معايير دولية للمسؤولية المدنية عن التلوث بالنفط، حيث الهدف كان هو ضمان تعويض ضحايا انسكاب النفط بسرعة.

ومن الواضح أن هذا الهدف لا يمكن تحقيقه عن طريق قواعد معقدة من تنازع الاختصاص القضائي وتنازع القوانين، ولذلك كان من الضروري التفاوض على نظام موحد للمسؤولية المدنية داخل المنظمة البحرية الدولية **imo**، وبعد مناقشات مطولة داخل الهيئة تم اعتماد أول اتفاقية بشأن المسؤولية المدنية الناجمة عن التلوث بالبترول.

واثناء المحاضرات التي تمت سنة 1969 لوحظ أن نظام التعويض عن طريق اتفاقية المسؤولية المدنية غير كاف فهو لا يعطي تعويضا شاملا لضحايا التلوث[1]، فتم إذا الاعتراف بضرورة إيجاد نظام يمنح تعويضا تكميليا للتعويض المقرر في اتفاقية المسؤولية المدنية لضمان تعويض يرضي المضرورين، وإعفاء مالك السفينة في نفس الوقت من التزام مالي إضافي تفرضه اتفاقية المسؤولية.

وقد نادت أيضا المنظمة الدولية **imo** بعد ارتفاع أصوات المؤتمرين بضرورة اقامة مسؤولية المالك على اساس موضوعي مطلق.

[1]- غفافلية عبد الله ياسين ، الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات ، مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية ، المجلد 6 ، العدد 01 جوان 2021 ، المركز الجامعي أفلو ، الجزائر ،سنة 2021 ، صفحة 1945.

وبذلك تم انعقاد مؤتمر بروكسل الخاص بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض F. L. P. O.I بموجب إتفاقية بروكسل المبرمة في 1971، وتهدف الى استخدام حصيلة هذا الصندوق في تغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وازالة آثار التلوث بالبترول.

ومن أجل تمكين الضحايا من تعويض عادل ومنصف عن أضرار التلوث الصادر من السفن، فإن القواعد الاتفاقية المنظمة لعمل الصندوق جعلت منه عبارة عن مؤسسة قائمة بحد ذاتها، وتتمتع بجهاز إداري مستقل يعمل على تسيير شؤون الصندوق من أجل تحقيق الأهداف التي وضع من أجلها وتمتعه بذمة مالية مستقلة ودخل حيز النفاذ حتى عام 1978، وخلال هذه الفترة وضع خطط تطوعية لتعويض الضحايا وتتمثل هذه الخطط في tovalop–crislal، حيث تحل محل الاتفاقيات.

2- خطط التعويض التطوعية Tovalop, Crislal.

حيث نجد الخطة **tovalop** هي اتفاق وقع في 1969/01/07 وهي عبارة عن خطة تعويض تطوعية، صممت بمبادرة من المجموعات النفطية التي تواجه بطء بدأ سريان الاتفاقية، تهدف في البداية إلى تعويض الدول فقط عن النفقات المعقولة لمكافحة التلوث، وبعد دخول اتفاقية بروكسل لعام 1971 حيز النفاذ في عام 1978، تم إعادة تصميم tovalop، لضمان اتساق النظام حيث يتم دفع التعويض للأفراد ولم يعد للدول فقط[1].

أما بالنسبة لخطة **crislal** تم إبرام هذه الاتفاقية في 1971/01/14 ودخلت حيز النفاذ في 1971/04/01، جاءت هذه الخطة مكملة للخطة السابقة فهي تسدد مباشرة لضحايا التلوث تكاليف تنظيف وإزالة النفط.

ثانيا: شروط تدخل الصندوق.

إن إنشاء الصندوق كآلية لتعويض الأشخاص المتضررين من جراء التلوث بالبترول وحماية البيئة البحرية من جهة أخرى وتتمثل هذه الشروط في:

1- السفينة: باعتبار السفينة عنصر أساسي في الواقعة فهي شرط من شروط الصندوق الذي يستوجب تأطيره وبيان تعريفه وما يجب توافره لكي نعتبر أن هذا الشرط قد

[1] -غفافلية عبد الله ياسين، مرجع سابق، صفحة 1946.

استوفى، إذ نجد معاهدة 1971 المنشأة للصندوق اعتمدت نفس التعريف الوارد في معاهدة المسؤولية المدنية لعام 1969، وهذا ما نصت عليه في الفقرة الثانية من المادة الأولى منها، حيث عرفت السفينة في مادتها الأولى في الفقرة الأولى على أن عبارة سفينة تعني "أي مركب مسافر في البحر وأي سفينة بحرية من أي نوع كان، وتنقل النفط السائب فعلا كحمولة لها".

حيث تم اعتماد نفس التعريف في بروتوكول 1971 المعدل للاتفاقية المنشأة لصندوق التعويض في عام 1992، إلى أنه يوجد اختلاف على مستوى هذا الشرط حيث على عكس اتفاقية 1969 والتي لا تشترط لتطبيقها أن تكون السفينة المتسببة في تلوث مسجلة في إحدى الدول الأطراف، أو ترفع علم هذه الأخيرة فإن اتفاقية 1971 قد اشترطت لتدخل الصندوق الدولي لتعويض لتخفيف العبء المالي لمالك السفينة وضمانه[1].

وأن يقع ضرر التلوث على إقليم إحدى الدول الأطراف في معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية بما في ذلك بحرها الإقليمي بواسطة سفينة مسجلة في إحدى الدول الأطراف في معاهدة 1971، وعليه فان صندوق التعويض لسنة 1971 لا يتدخل إلا للتخفيف العبء المالي لمالك السفينة التي تحمل سفينته جنسية إحدى الدول الأطراف فيها، أو ترفع علم هذه الدولة أما بالنسبة للمضرورين فإن الصندوق لا يهتم بجنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه هذه الأخيرة، بل بمكان وقوع الضرر أي الإقليم والبحر الإقليمي لدولة متعاقدة.

2-البترول(النفط الخام): يعتبر النفط الخام أيضا شرط من شروط الصندوق الدولي للتعويض حيث يعني البترول أو النفط الخام كل مزيج سائل من النفط المستخرج من الأرض أو من قاع البحار سواء كان بشكلها الطبيعي أو بشكل يسمح بنقله، ويشمل هذا التعريف الزيوت الخام التي يتم استخراجها من بعض المواد المقطرة التي يشار إليها أحيانا بإسم الخامات العلوية، وتلك التي تمت إضافتها وتعرف أحيانا باسم الخامات المتدفقة أو المعاد تكوينها.

[1] -غفافلية عبد الله ياسين، مرجع سابق، صفحة 1949.

وهذه الأنواع من الهيدروكربونات السالفة الذكر تعتبر كشرط أساسي لتدخل الصندوق عندما يكون هناك تلبية للبيئة البحرية إلا أن كل من الاتفاقية والبروتوكول المعدل لها لم تشترط أن تكون مثلا المحروقات عبارة عن بضاعة سائلة أو تكون في عنابر التشغيل.

3-حالات تدخل الصندوق.

للصندوق خمس حالات يتدخل بموجبها، تم تحديدها في اتفاقية إنشائه تتمثل في حالات يكون للصندوق دور تكميلي وهناك حالات يكون فيها للصندوق دور احتياطي حيث يحل محل المالك وكفيله.

أ-الدور التكميلي للصندوق: يكون الدور التكميلي للصندوق لي الحالات التالية[1]:

-الحالات التي لا يقدم فيها التأمين تعويض كافي، فإن الصندوق يلعب دورا تكميليا يكون ضروريا عندما يتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الملوث للحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد.

-عندما تتجاوز الأضرار الحاصلة حدود مسؤولية مالك السفينة، لأنه غالبا ما يتحمل ضحايا حادث التلوث على تعويض كامل عن الأضرار التي تكبدها بسبب ضخامة تبعاتها، وتجاوزها بشكل كبير حدود التعويض الذي يمنح على أساس اتفاقية المسؤولية المدنية مما يجعل في هذه الحالة صندوق التعويض يتدخل.

ب -الدور الاحتياطي لصندوق التعويض: بالإضافة إلى الدور التكميلي فإن للصندوق دور احتياطي يتمثل في:

-في حالة أن المالك المسؤول عاجزا لأسباب مالية عن الوفاء بالتزاماته الكاملة، في هذه الحالة يتدخل الصندوق بدلا من مالك السفينة لكي يقوم بالتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها.

- بالإضافة إلى حالة عجز المالك المالي يتدخل كذلك صندوق التعويض الدولي بدوره الاحتياطي، ويكون بمثابة بديل عن مالك السفينة في حالة إعفاء مالك السفينة من

[1] -جمال واعلي ،مرجع سابق، صفحة 311.

المسؤولية، وهذا ما نصت عليه المادة الرابعة في البند ألف من الفقرة الاولى من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969.

– ويحدد مقدار التعويض قياسا على مقدار وجسامة الضرر الحاصل.

هذا ويلتزم الاشتراك في تمويل الخزينة كل من صندوق1971 وصندوق1992 والصندوق الدولي التكميلي لعام2003، كل شخص يتلقى سنويا في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم إحدى الدول الأعضاء في صندوق التعويض المعني كميات إجمالية تساوي أو تزيد عن150,000 طن من النفط الخام أو زيت الوقود الثقيل منقولا عن طريق البحر.

وبذلك إن التزام الاشتراك في تمويل هذه الصناديق لا يقع على عاتق مستقبلي لكافة أنواع المحروقات الثقيلة وإنما ما سبق ذكره فقط، مما يعني أن الصناعة النفطية في الدول المتعاقدة المستقبلة أو المتلقية لهذين النوعين فقط من المحروقات التي تلتزم بالاشتراك في التمويل السنوي للصندوق[1].

وعلى إثر إلغاء الاشتراكات الأولية تبقى الاشتراكات الثانوية هي مصدر التمويل الوحيد لصندوقين، أما فيما يتعلق بالجهاز المكلف بتحديد مقدارها وطريقة حسابها بالإضافة إلى الضمانات اللازمة من أجل تمكين الصندوق من تحصيل اشتراكات الميناء الملزمين بدفعها، فقد ظل بدوره كما نصت عليه اتفاقية عام 1971 المتمثلة في الجمعية العامة[2] وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الثانية عشر من هذه الأخيرة حيث نصت على أنه "يحدد مبلغ الاشتراك السنوي من قبل الجمعية لكل شخص مشار إليه في المادة 105".

[1] -غفافلية عبد الله ياسين ، مرجع سابق، صفحة 1952.

[2] - تيغلت فرحات كمال ، مرجع سابق، صفحة 165.

خلاصة الفصل:

وفي الأخير لا يسعنا إلا الإشارة إلى أن البيئة البحرية حظيت بالاهتمام الكبير وذلك راجع إلى أن التلوث البحري لا يعرف حدودا، ومن مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن التلوث البحري بالمواد البترولية هو الحاجة إلى التعاون فيما بين الدول لمكافحة التلوث البحري والوقاية منه وهذا ما يسمى بالجهود الدولية لمكافحة التلوث.

ويلاحظ أن هذا التعاون سيتيح أفضل الفرص لإنماء العلاقات الدولية، لذا فقد أكدت العديد من الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية قانون البحار سنة 1982 على أهمية التعاون الدولي بوصفه أحد اساليب السيطرة على التلوث وهذا من خلال فرضها لالتزامات على عاتق الدول من أجل التقليل من الإضرار بالبيئة البحرية، كما أن الجهود الدولية لوحدها لا تكفي للقضاء على التلوث وإنما وجب إعداد اتفاقيات إقليمية أو وطنية لمضاعفة هذه الجهود والوصول إلى الهدف المشترك بين الدول الا وهو حماية البيئة البحرية.

كما اخترنا في هذا الفصل عرض حادثة التسرب النفطي في "**خليج المكسيك**"عام 2010 التي تعتبر أسوأ الكوارث البيئية التي شاهدها العالم حيث نتج عنها تسرب نفطي هائل حصل بعد انفجار منصة بحرية لاستخراج النفط تابعة لشركة بريتش بتروليوم البريطانية وقد تسرب حوالي 4.9 برميل من النفط الخام، هذه الكارثة تركت آثار اقتصادية واجتماعية وبيئية ليست فقط في الاقتصاد الأمريكي بل كان لها نطاق واسع وانعكاسات على صناعة النفط العالمية مستقبلا.

وأثرت كذلك على الأسماك والدلافين وعلى الأعشاب والأشجار والشعاب المرجانية في البحار، كما تسببت في قتل عدد كبير من الدلافين وصغارها إضافة إلى تأثيرها على صحة الإنسان من أمراض وسرطانات.

وحكم على الشركة بدفع ما يقارب 20 مليار دولار كتعويضات للأشخاص المتضررين ولعمال الطاقم حيث توصلت شركة بريتش بتروليوم إلى تسوية بينها وبين

خمس ولايات لتصل قيمة التعويضات إلى 18.5 مليار دولار وكانت بمثابة تعويضات للمتضررين من التسرب البترولي.

كما تطرقنا أيضا في هذا الفصل إلى تطبيق المسؤولية الدولية عن التلوث البحري بالمواد البترولية وما ينتج عنه هو الجزاء المدني أو ما يعرف بآليات التعويض عن أضرار البيئة البحرية، وتتمثل هذه الآليات في آليات تعويض تقليدية ويطلق عليها أيضا آليات فردية وهي التعويض العيني والتعويض النقدي، أما الآليات الحديثة وتسمى آليات جماعية و تنوعت بين نظام التأمين و صناديق التعويض، كما جاءت لقصور الآليات التقليدية وعدم نجاحها في ضمان حقوق المتضررين وكذا حماية البيئة البحرية على الوجه الكامل.

الخاتمة

الخاتمة:

تناولنا في هذا البحث موضوع المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالبترول حيث كانت البحار منذ القدم المستودع العام لمختلف النفايات، معتقدين أن البحار قادرة على التنظيف الذاتي غير أن البحوث العلمية أثبتت أن استخدام البحار لأغراض النقل واستخراج المواد المعدنية يعرضها لأخطار جسيمة وعلى الإنسانية جمعاء.

مما أدى بالمجتمع الدولي إلى الحد من هذا التلوث الذي أضحى آفة من آفات العصر كما أنه لا يعترف بالحدود السياسية، لذلك أصبح قضية خطيرة يلزم مواجهتها ؛ وهذا باتخاذ نظم قانونية عن طريق الاعتماد على عدة اتفاقيات من بينها الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية للتعويض عن أضرار التلوث.

أما بالنسبة لقيام المسؤولية الدولية فتتطلب جملة من الشروط، وهي الإخلال بالالتزام الدولي كشرط للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية، وكذا وقوع الضرر والعلاقة السببية بين العمل الدولي والضرر، وانتساب العمل الضار بالبيئة البحرية للدولة.

ثم تطرقنا إلى أنواع مصادر التلوث بالمواد البترولية وكذا تأثيرها على الكائنات الحية، كما أشرنا إلى أسس قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بتلك المواد منها أسس تقليدية وأسس حديثة.

بالإضافة إلى هذا تقوم المسؤولية أيضا على مبادئ رئيسية وأخرى ثانوية حسب ما أقرته اتفاقية بروكسل سنة 1969، كما نلاحظ اعتبار مبدأ الملوث الدافع أنه مبدأ قانوني اقتصادي لأنه يعد بمثابة طرح جديد للمسؤولية المدنية والتي لها علاقة بحماية البيئة، حيث أن مسؤولية الملوث تكون قائمة سواء كان نشاطه مشروع أو غير مشروع، إذ يكفي وجود ضرر يمس بسلامة البيئة.

بالإضافة إلى أسس قيام المسؤولية الدولية وجب تحديد مظاهر قيام هذه المسؤولية المتمثلة في التدابير الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول وهي الاتفاقيات الدولية التي تعالج أضرار هذا التلوث، وكذا الالتزامات الملقاة على عاتق الدولة المسببة للتلوث البحري.

وجاءت اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1992 المذكورة سابقا لتسد فراغا كانت تواجهه اتفاقية 1969 حيث أكدت على أن يلتزم كل من تسبب بفعله في إحداث ضرر

للغير بإصلاح أو تعويض هذا الضرر، وكرست نظاما جديدا للمسؤولية الموضوعية يسمح للمتضرر من التلوث البحري بالنفط بالحصول على تعويض سريع ومضمون نسبيا، بعدما أصبحت قواعد المسؤولية الدولية التقليدية غير ملائمة كالتعويض النقدي والتعويض العيني اذ اتضح أن هذه الآليات التقليدية لم تعد قادرة على جبر الضرر البيئي وتعويض المتضررين بصفة كاملة.

ولأن التعويض عن الأضرار له شق هام لا يمكن إغفاله جاءت آليات حديثة لضمان تحقيق هذا التعويض وتتكون من عدة أنماط لجبر الضرر تنوعت بين نظام التأمين وصناديق التعويض، هذا ويعد التأمين عن المسؤولية ضد أخطار تلوث البيئة البحرية من أفضل أساليب الحماية للمضرورين وللبيئة على حد السواء، أما الصندوق فهو يعتبر آلية لردع المخالفة وذلك لحماية البيئة البحرية.

كما اخترنا عرض حادثة التسرب النفطي في "**خليج المكسيك** "عام 2010 وقدمنا بعض أسباب هذه الحادثة وتداعياتها لتقريب الفكرة أكثر، حيث تعتبر أسوأ الكوارث البيئية التي شهدها العالم، وقد تسرب حوالي 4.9 برميل من النفط الخام.

هذه الكارثة تركت آثار اقتصادية واجتماعية وبيئية ليست فقط في الاقتصاد الأمريكي بل كان لها نطاق واسع وانعكاسات على صناعة النفط العالمية مستقبلا، وأثرت كذلك على الثروة السمكية وعلى صغار الدلافين، حيث تم الحكم على الشركة بدفع ما يقارب 20 مليار دولار وكانت بمثابة تعويضات للمتضررين من هذا التسرب البترولي.

من خلال ما سبق نقدم بعض النتائج التالية:

– نجد أن في مجال المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية يتم الاعتماد على الأسس الفقهية من بينها نظرية الفعل الدولي غير المشروع، وكذا نظرية المخاطر مع استبعاد نظرية الخطأ لقصورها في هذا المجال، بالإضافة إلى الأساس الحديث وهو مبدأ الملوث الدافع.

– إن صعوبة تقدير التعويض الكافي عن أضرار البيئية تقلل من إمكانية القدرة على التقدير الدقيق لضخامة كمية التلوث والأضرار الناتجة عنه، فالتلوث البترولي قد يمتد لمسافات شاسعة وأضرار طويلة المدى.

– باعتبار أن التلوث البترولي ذو طبيعة خاصة يستوجب استحداث آليات للتعويض تكون أكثر ضمان وملائمة ألا وهي صناديق التعويض والتأمين.

– كما تجدر بنا الإشارة إلى أن طبيعة وخصوصية الضرر البيئي هي التي تحدد الأساس الذي تعتمد عليه المسؤولية لتقرير التعويض، ويلاحظ أنه من الصعب الإحاطة بالضرر البيئي من كافة جوانبه.

–كما نؤكد أن موضوع المسؤولية الدولية لايزال مثارا للجدل نظرا لدقته وتجدده، وخاصة أن موضوع المسؤولية لم يعد يقتصر فقط على الدول بل على أشخاص المجتمع الدولي.

–إن عدم تقدير التعويض الكافي عن أضرار البيئة البحرية بالمواد البترولية ينسب إلى نقص التعويض المنصوص عليه في الاتفاقيات، وكذا التفريق في مجال تطبيقه من حيث أنواع هذه المواد من زيوت ثقيلة وزيوت خفيفة وغيرها.

– بالرغم من الجهود الدولية لمنع التلوث الناتج عن نقل المواد البترولية ومحاولة تفعيل نظام المسؤولية الدولية إلى أنه يبقى يشوبه بعض النقص من حيث التطبيق ومن حيث النصوص القانونية التي لم تكن محاطة بكل جوانب هذا المجال.

من خلال النتائج السابقة نقترح ما يلي :

– وعليه فإنه من الضروري ألا يتمسك كل من رجال الفقه والقضاء بقواعد المسؤولية المدنية في مفهومهما الكلاسيكي، وفي نفس الوقت لا يمكن هجرها نهائيا بل هذه الأخيرة في حاجة إلى تليين قواعدها بما يتماشى وخصوصية الأضرار البيئية.

– وضع تحديد دقيق لمصطلح التلوث خاصة التلوث الصادر عن تسرب البترول من السفن من أجل تنظيم قواعد واضحة للمسؤولية الدولية لتجاوز العراقيل التي قد تواجه المتضررين في الحصول على التعويض.

– ضرورة معالجة النقص في التشريعات الوطنية المتعلقة بالضرر البيئي جراء نقل المواد البترولية عبر البحار وذلك عن طريق المصادقة على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بهذا الموضوع.

– إن مثل هذه المواضيع يستدعي دراسات وبحوث مستيقظة ودائمة بدوام اعتماد العالم على المواد البترولية، وهذا لمواكبة تطور وسائل النقل البحري للنفط وضمان تحقيق المسؤولية الدولية الناتجة عن أضرار الملوثات البترولية.

– السعي وراء إنشاء محكمة دولية خاصة بالبيئة أو البيئة البحرية على وجه الخصوص.

قائمة المصادر والمرجع

قائمة المصادر والمراجع المصادر

أولا: قائمة المصادر:

- القرآن الكريم

أ) الاتفاقيات الدولية:

1.اتفاقية بروكسل بتاريخ 26 نوفمبر سنة 1969، المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط (النسخة الأجنبية).

2. اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار سنة 1982،والتي انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-23 المؤرخ في 22 سبتمبر 1996، الجريدة الرسمية عدد 06 14 سبتمبر 1996.

3.إتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992، التعويض عن أضرار التلوث بالزيت.

4."إتفاقية لوجانو(Lugano)، الصادرة في 21 جوان 1993 والمتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن ممارسة الأنشطة الخطرة بالنسبة للبيئة.

5.الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن الأضرار الناجمة عن تلوث مياه البحر بالمحروقات السائلة سنة 2001.

ب) القوانين :

1. الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395، الموافق ل26 سبتمبر سنة 1975، والمتضمن القانون المدني الجزائري، والمعدل والمتمم في سنة 2007.

2. القانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 جمادى الاولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة2003، يتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43.

3. القانون المدني الفرنسي (النسخة الأجنبية).

ثانيا: قائمة المراجع:

أ)الكتب:

1. حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر البيئي وآليات تعويضه، دار الخلدونية، طبعة 1432هـ-2011م، الجزائر.

2. مها لطف جمول، دراسات وتقارير 'الآثار البيئية للتلوث بالنفط: الواقع وخطط الطوارئ والتشريعات المطلوبة في لبنان '، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق، الطبعة الاولى، عدد 14، كانون الثاني 2019 الموافق لجمادى الاولى1440، لبنان.

3. محمد محمود سليمان، الجغرافية والبيئة، منشورة الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، سنة 2019.

4. سليم حداد، التنظيم القانوني والأمن القومي العربي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، الطبعة الاولى، السنة 1414هـ-1994م، بيروت.

ب) أطروحة الدكتوراه:

1. بلوط سماح، الأحكام والمبادئ العامة للسيطرة على ملوثات البحر الأبيض المتوسط (طبقا لاتفاقية قانون البحار 1982 والمواثيق الدولية)، اطروحة دكتوراه تخصص قانون دولي عام، جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1، سنة 2019-2020.

2. بلمرابط سمية، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، شعبة، علوم قانونية وإدارية، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة بومرداس، سنة 2020-2021.

3. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، سنة 2010.

4. لمياء علي أحمد النجار، المسؤولية الدولية عن التلوث في إطار التعويض عن الأضرار بالبيئة "في ضوء الاتفاقيات الدولية"، أطروحة دكتوراه القانون الدولي العام، كلية الحقوق جامعة عين شمس مصر، ب. س.

5. معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر(حالة الضرر البيئي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام فرع قانون دولي، جامعة منتوري قسنطينة، ب س.

6. عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، جامعة تيزي وزو، سنة 2019.

ج) الرسائل والمذكرات:

1. أمينة عقون – زكرياء مسوس، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي، سنة 2020–2021.

2. بن عيادي فتيحة، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من اخطار التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر، بدون تخصص، كلية الحقوق جامعة مستغانم، سنة2017–2018.

3. بن عبد الوهاب عبد الرؤوف داوود، ونوقي بن علية، المسؤولية الدولية والتعويض عن الضرر البيئي، مذكرة شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون دولي عام، جامعة زيان عاشور، الجلفة سنة 2020–2021.

4. حدادي نور الهدى، الصناعة النفطية البحرية وأثرها على البيئة، دراسة حالة أزمة خليج المكسيك، مذكرة ليسانس في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد وتسيير بترولي، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، سنة 2012–2013.

5. ليدية تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون الخاص، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة تيزي وزو، سنة 2016–2017.

6. مدلل شوقي، آليات التعويض عن الأضرار الناتجة عن مخاطر التلوث البحري، مذكرة شهادة الماستر في الحقوق تخصص قانون البيئة، جامعة الشهيد حمه لخضر _الوادي، سنة 2015–2016.

7.شيبوط يسرى، الإطار القانوني لمكافحة التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون مهني بحري ومينائي، كلية الحقوق جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، سنة 2021–2022.

8. تيغلت فرحات كمال، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1969، مذكرة ماجستير في القانون الخاص، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق جامعة تيزي وزو سنة 2016.

د) المقالات العلمية:

1. أعراب كميلة، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، عدد07، ب س، صفحة 74-101.

2.بن قو أمال، التعويض العيني عن الضرر البيئي، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، العدد السابع، المركز الجامعي غيليزان، سنة 2016.

3. زروالي سهام، آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، العدد21، شلف، جانفي سنة 2019.

4. يسرى دعيس، تلوث المياه وتحديات الوجود، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، ب. ب، ب س.

5. لغيمة فضيلة، التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، جامعة مولود معمري تيزي وزو، مجلد 12، عدد 01 (عدد خاص)، سنة 2021.

6. محمد منصوري، الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية بين القانون الدولي العام والتشريع الداخلي، مجلة العلوم القانونية والسياسية، مجلد 10، العدد 02، جامعة باتنة، سنة 2019، صفحة 830-849.

7.عبد السلام منصور الشيوى، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، جامعة الأزهر، العدد 10، مصر، سنة 2010.

8. عمراني نادية، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد 11، جامعة البليدة 02، ب س، صفحة 128-137.

9. فيصل بوخالفة، أنماط ووسائل التعويض عن الضرر البيئي، مجلة القانون العقاري والبيئة، المجلد السابع، عدد 13، كلية الحقوق جامعة سطيف، سنة 2019.

10. قاسم بن مساعد بن قاسم الفالح، الحماية النظامية للشواطئ في المملكة العربية السعودية من التلوث دراسة مقارنة بالفقه الإسلامي، مجلة جامعة طيبة للآداب والعلوم الإنسانية السنة التاسعة، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، عدد 25، المملكة العربية السعودية، سنة 1443هـ.

11. قرشوش عبد العزيز، مسؤولية مالك السفينة عن اضرار التلوث بالوقود، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، جامعة زيان عاشور بالجلفة، عدد11سبتمبر 2018.

12. رداوية حورية، تكريس مبدأ "الملوث الدافع" في الممارسات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، جامعة البليدة02، العدد التاسع، ب س.

13.خيرة ميمون– فتيحة خالدي، أثر الشركات متعددة الجنسيات العاملة في مجال النفط على البيئة المائية، مجلة الريادة لاقتصاديات الأعمال، المجلد 5، جامعة الجزائر، سنة 2019.

14. غراف ياسين، مجالات تعويض الضرر البيئي ودور القاضي في تقديره، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الثالث، كلية الحقوق جامعة الجيلالي اليابس بسيدي بلعباس، سنة 2017.

15. غفافلية عبد الله ياسين، الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 6، العدد 01 جوان 2021، المركز الجامعي أفلو، الجزائر، سنة2021.

16.كارثة التسرب النفطي في الولايات المتحدة الامريكية، حملة التكافل الدولية الثالثة للتبرع بالدم، مجلة رؤية، نشرة ربع سنوية، العدد 14، يوليو 2010، صفحة 04.

هـ) المواقع الإلكترونية:

1.https://gigafox.ru/ar/planning/accadient-on-the-rig-in-the-mexican-by-accident-in-the-of-mexico-chronicle-of-events-and-environmental-consequences،2021 تاريخ النشر . تاريخ الاطلاع 2023/05/14على الساعة 15:43.

الملاحق

الملحق الأول

شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر فيما يتعلق بالمسئولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي صادرة بمقتضى أحكام المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1969

إسم السفينة	الرقم او الاحرف المميزة.	ميناء السفينة.	إسم وعنوان المالك.

نشهد بأن هناك، فيما يتصل بالسفينة المذكورة آنفا، وثيقة تأمين أو ضمانات مالية أخرى تلبي متطلبات المادة السابعة من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، لعام 1969

نوع الضمان.....

.....

مدة الضمان.....

.....

اسم وعنوان المؤمن(المؤمنين)و/أو الكفيل(الكفلاء)

الاسم.....

العنوان.....

.....

هذه الشهادة صالحة حتى.....

صادرة أو مصدقة من قبل حكومة.....

.....

(الاسم الكامل للدولة)

في..... في.....

(المكان) (التاريخ)

.....

توقيع وصفة المسؤول المصدر أو المصد

الملحق الثاني: صور حادثة خليج المكسيك (2010)

SEAJACKS KRAKEN

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
شكر وعرفان	
الاهداء	
مقدمة	أ-ث
الفصل الأول: النظام القانوني للمسؤولية الدولية عن تلوث البحار لنقل المواد البترولية.	
تمهيد	5
المبحث الأول: تلوث البحار لنقل المواد البترولية.	7
المطلب الاول: مفهوم تلوث البحار بالمواد البترولية.	7
الفرع الاول :تعريف تلوث البحار بالمواد البترولية .	8
الفرع الثاني: مصادر الملوثات البترولية.	12
المطلب الثاني : الآثار الناجمة عن تلوث البحار بالمواد البترولية .	17
الفرع الاول: تأثير الملوثات البترولية على الكائنات البحرية .	18
الفرع الثاني : تأثير الملوثات البترولية على الإنسان	20
المبحث الثاني: التنظيم القانوني للمسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية عبر البحار.	23
المطلب الأول: أساس المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية .	24
الفرع الأول :الأسس التقليدية لقيام المسؤولية الدولية .	24
الفرع الثاني: الأسس الحديثة لقيام المسؤولية الدولية.	26
المطلب الثاني: تركيز المسؤولية الدولية عن نقل المواد البترولية .	29
الفرع الاول : قيام المسؤولية الدولية	29
الفرع الثاني: مبادئ قيام المسؤولية الدولية.	32
خلاص الفصل:	37
الفصل الثاني: مظاهر قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية.	
تمهيد	39
المبحث الأول: آثار قيام المسؤولية الدولية عن تلوث البحار بالمواد البترولية (دراسة حالة).	41

المطلب الأول: التدابير الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول .	41
الفرع الاول : الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول.	42
الفرع الثاني: الالتزامات الدولية لمنع تلوث البحار بالبترول.	46
المطلب الثاني: نموذج دراسة حالة لحادثة "خليج المكسيك 2010 ".	50
الفرع الأول : أسباب وتداعيات تسرب دير واتر هورايزن.	50
الفرع الثاني: الآثار المترتبة على تسرب ديب واتر هورايزن.	52
المبحث الثاني: تطبيق المسؤولية الدولية ضد ملوثي البيئة البحرية بالمواد البترولية.	57
المطلب الأول :آليات التعويض التقليدية عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.	58
الفرع الأول: التعويض العيني عن أضرار التلوث بالمواد البترولية	58
الفرع الثاني: التعويض النقدي عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.	61
المطلب الثاني : أليات التعويض الحديثة عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.	63
الفرع الأول : التأمين كألية للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد البترولية.	64
الفرع الثاني : الصندوق الدولي كألية للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد البترولية	70
خلاصة الفصل:	76
الخاتمة	78
قائمة المراجع	82
الملاحق	
فهرس المحتويات	