

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة د. الطاهر مولاي سعيدة -
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم الحقوق



دور الصناديق الدولية في تسوية منازعات التلوث البحري

مذكرة لنيل شهادة ماستر في الحقوق

تخصّص: النظام القانوني لحماية البيئة

تحت إشراف الدكتور:

من إعداد الطالب:

حمداي محمد

تمار محمد

أعضاء اللجنة المناقشة:

الدكتور: دويني مختار.....جامعة.....سعيدة.....رئيساً

الدكتور: حمداي محمد.....جامعة.....سعيدة.....مُشرفاً ومقرراً

الدكتور: ساسي محمد فيصل.....جامعة.....سعيدة.....مُناقشاً

الأستاذ: بلخير الطيب.....جامعة.....سعيدة.....مُناقشاً

الأستاذة: فصرابي حنان.....جامعة.....سعيدة.....مُناقشاً

السنة الجامعية: 2015م-2016م

﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ
لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾
الاية 41 من سورة الروم.

﴿ان الانسان هو نتاج البيئه و مبدعها ،فانه قد اضحى
اليوم لا سيدا لتلك البيئه ،بل خادما لها﴾
-من الميثاق العالمي للبيئه لسنة 1982-

الإهداء

الى أعز الناس و أعلى الناس ،الى الوالدين أطال الله في عمرهما .
الى من أعتز و أفتخر بهم و أحلمهم في قلبي نقشا أزليا لا يزول،الى اخوتي و أخواتي .

الى من عرفت معهم معنى الحياة ،الى أصدقائي .
الى صاحب القلب الطيب و النوايا الصادقة ،الى من رافقني منذ حملنا الحقائق الصغيرة ،و معا سرنا الدرب خطوة بخطوة ،الى صاحبي لزرق محمد أسعد .
الى كل من ساهم من قريب وبعيد في انجاز هذا البحث .

شكر وعرافان

أوله أشكر المولى عز وجل الذي وفقني الى انجاز و اتمام هذا العمل .

كما أتقدم بجزيل الشكر الى الدكتور محمد حمداوي على قبول الاشراف على هذا العمل و اسهامه بكثير في اخراجه الى الوجود من خلال دعمه و مختلف ملاحظاته و توجيهاته الصائبة .

أتقدم بجزيل الشكر أيضا الى أعضاء لجنة المناقشة كل باسمه على تفضلهم قبول مناقشة هذا العمل ، كما أتقدم بالشكر أيضا الى ادارة مكتبة الحقوق و موظفيها على دعمهم المعنوي و مساندتهم الفعالة في اتمام هذا البحث .

- **FIPOL** : Fonds Internationaux D'indemnisation Pour Les Dommages Dus A La Pollution Par Les Hydrocarbures.

- **Fonds SNPD** : Fonds International Substances Nocives Et Potentiellement Dangereuses.

- **OMI** : Organisation Maritime Internationale.

- **OCIMPCL** : Oil Companies Institute For Marine Pollution Compensation Limited.

- **CRISTAL** : Contract Regarding An Interim Supplement To Tanker Liability For Oil Pollution.

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

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

- **TOVALOP** : Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability For Oil Pollution.

مقدمة:

أثبتت الحقائق العلمية على أهمية البحار والمحيطات، وأبرزت الدور الذي تلعبه في الحياة البشرية كقاعدة إستراتيجية، ولا زالت تؤكد دورها البارز في التنمية على الصعيدين الاقتصادي والاجتماعي من هنا تبنى العلاقة الوثيقة بين آفاق وتوجيهات التنمية والاستثمار من جهة، ومقتضيات منع تلوث البيئة البحرية والحفاظ عليها من جهة أخرى.

وفي ظل التطورات التكنولوجية الحديثة التي فتحت مجالات أوسع من قيعان البحار للتنقيب وإنتاج النفط دوليا والمنقول بحرا، وعبر ناقلات عملاقة الأمر الذي أدى بالحركة المتزايدة في عمليات نقله من مواقع الإنتاج والتكرير إلى الأسواق العالمية، ذلك أثر سلبيا على البيئة البحرية من خلال ما يسببه تسرب النفط في البحار مهددا بذلك كل أشكال الحياة لما ينجم عنه من أضرار خطيرة على البيئة البحرية والإنسان على حد سواء، إضافة إلى ذلك النشاطات المخلفة للمواد الضارة والخطيرة وإغراقها في البحار، والتي تؤدي إلى إحداث التلوث في المحيط البحري، الشيء الذي حرك الضمائر الحية خاصة المعنيين بالبيئة البحرية من أجل إنقاذها والحفاظة عليها.

وبداية العناية والاهتمام بالبيئة البحرية لم يأتي من عدم، فقد كان لحادثة الناقله الليبيرية "توري كانيون" عام 1967، الفضل في تحريك المجتمع الدولي، فارتفع صوته وتعاضم احتجاجه وبدأ يطالب بالتحرك السريع لوقف الأخطار التي تتعرض لها البيئة البحرية، إذ أن هذه الناقله تسببت في وقوع كارثة بيئية بسبب تسرب آلاف الأطنان من النفط منها، مما أدى إلى إلحاق أضرار بليغة بالبيئة البحرية، حيث وصل التلوث إلى السواحل الإنجليزية و الفرنسية، مما أدى بالسلطات الإنجليزية إلى إعلان حالة الطوارئ، وقصف الناقله بعد إجلاء الطاقم المتواجد على متنها، ومن تم قامت بمحاصرة التلوث بالنفط الذي تطلب جهدا بشريا وماديا كبيرا.

ونظرا لأهمية البيئة البحرية وخطورة تلوثها سارع المجتمع الدولي إلى القيام بالدراسات الميدانية وعقد المؤتمرات والندوات العلمية، إلى جانب إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية من جهة وسعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد هذه الاتفاقيات في تشريعاتها الداخلية تماشيا مع المصلحة الدولية العامة التي تؤكد على ضرورة مواجهة التلوث البحري والحفاظ على البيئة البحرية.

ومشكلة التلوث البحري بالنفط أخذت حيزا من الاهتمام الدولي، باعتبارها من المشكلات المعقدة والخطيرة التي تواجه الإنسانية خصوصا مع ازدياد درجة التقدم العلمي والتكنولوجي التي مست حركة النقل البحري على المستوى الدولي، مما أدى تطورها بصورة كبيرة لتغطي حوالي 90%¹ من سوق الشحن القارية البيئية، ولا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة وإنما في قدرته على تغطية مناطق واسعة من العالم. فالقانون الدولي سعى من اجل ضمانات الحماية الفعالة للبيئة البحرية من التلوث من خلال الاتفاقيات الدولية التي تضمنت نظاما قانونيا وإداريا في إطاره الوقائي بغية حماية البيئة البحرية من التلوث.

وتتعدد مصادر التلوث بالنفط، إذ أن الكوارث قد تحدث نتيجة لإصطدام ناقلات النفط أو جنوحها أو تعرضها لعطب مما يؤدي إلى انسكاب وتسرب المحروقات هذا من جهة، وقد تنجم بسبب تصريف مياه الاتزان أو مياه تنظيف صهاريج السفن بعد اختلاطها ببقايا النفط وإلقائها في عرض البحر من جهة أخرى، كلها تؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية مخلفة متضررين جراء ذلك لا محالة وهذا ضاعف من اهتمام المجتمع الدولي بما يشمله من دول ومنظمات دولية وجمعيات بيئية في اعتماد قواعد متعلقة بإصلاح أضرار التلوث البحري، وهو ما تمخض عنه ميلاد اتفاقيات ذات أهداف تجزئية والعمل على توحيدها وتدويلها من أجل حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من السفن ووضع آليات تمكن المتضررين من الحصول على تعويض منصف وكاف.

وبغية سد الفراغ التشريعي كان لزاما البحث عن نظام قانوني يضمن حق أولئك المتضررين من التلوث البحري، وهو نظام التعويض عن أضرار التلوث الناتج عن النقل البحري، وتمثل هذا النظام في تلك الاتفاقيات المنشأة للصناديق الدولية للتعويض و حماية هؤلاء من التلوث البحري، و أمام تردي وضع البيئة البحرية بسبب أخطار التلوث ومضاره، وأمام اتساع دائرة الأضرار وازدياد عدد المتضررين من هذا التلوث، كان من الضروري وضع حد أو على الأقل الوقاية من ناحية، ومن ناحية أخرى كان لابد أن تلقى المسؤولية على أحدهم، فالتلوث البحري بالمحروقات لم يأتي من عدم.

1محمد حمداوي، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون دولي، جامعة الجليلي لياس، سيدي بلعباس، السنة الجامعية 2014/2015، ص07.

وتكمن أهمية الدراسة لموضوعنا هذا، باعتبار مشكل البيئة البحرية من التلوث بالنفط من المشاكل التي هي في أمس الحاجة إلى التعاون الدولي والإقليمي والمحلي، فالمجتمع الدولي يستخدمها لتبرير غاية معينة لصالحه، حيث لوحظ أن بعض الدول قد استخدمت شعار حماية البيئة البحرية من التلوث لمد سيادتها على المياه المجاورة لها.

كما تتبع أهمية البحث في التعويض الضروري المقدم من قبل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري الذي تحدثه السفن في ظل العناية الكبيرة التي يوليها المجتمع الدولي لمواجهة التلوث البحري بالمحروقات.

أما الأسباب التي تم على أساسها اختيار هذا الموضوع فإنها تتمثل فيما يلي:

-زيادة حالات الإضرار بالبيئة البحرية بسبب ازدياد حركة النقل البحري، وعدم مراعاة الوضع البيئي أمام التسرع نحو تحقيق التنمية التكنولوجية والاقتصادية على حساب البيئة.

-تدهور الوضع البيئي يوم بعد يوم بالرغم من الجهود الدولية في سبيل إرساء قواعد ونصوص تحمي البيئة البحرية وتعويض المتضررين.

-أن الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث والتعويض عن الإضرار بها بالنفط والمواد الضارة والخطيرة الأخرى لم تحظى بالاهتمام القانوني اللازم، لذا لا بد للأبحاث القانونية الجديدة أن تساعد في إلقاء الضوء على هذه الاتفاقيات.

وتهدف الدراسة في هذا البحث إلى ما يلي:

-إبراز ماهية البيئة البحرية والتلوث البحري مع التركيز على النفط باعتباره يدخل في مجال الدراسة وبه تتحدد قيمة الاشتراكات في الصناديق الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

-دراسة التشريعات والاتفاقيات الخاصة بإنشاء الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث البحري بالنفط، وبيان طبيعة هذه الصناديق.

-دراسة الوظائف المعنية بها هذه الصناديق والتفصيل في كل دور على حدى.

أما الصعوبات فإنها تكمن من حيث أن موضوع حماية البيئة البحرية من المواضيع التي لم تلقى اهتماما كبيرا إلا في العقود الأخيرة، أما بخصوص دور الصناديق في تسوية منازعات التلوث البحري فإن القوانين والاتفاقيات التي جاءت في هذا الشأن لم تلقى صدى إلا مع بداية السبعينات . كما تكمن الصعوبة الثانية في نقص الدراسات في مجال التعويض عن الإضرار بالبيئة البحرية بالإضافة إلى قلة وعدم كفاية النصوص القانونية التي ينظمها المجتمع الدولي من أجل وضع حد للتلوث البحري.

أما الإشكالية التي نتطرق لها في مذكرتنا هي: ما طبيعة ودور هذه الصناديق الدولية للتعويض في حماية البيئة البحرية؟ وإلى جانب ذلك تثار تساؤلات حول مفهوم البيئة البحرية والتلوث البحري ومصادره؟

اعتمدنا على المنهج التحليلي وهو ركيزة الموضوع، من خلال تحليل بعض النصوص القانونية الدولية ذات الصلة، والمتمثلة في الاتفاقيات والبروتوكولات المعدلة لها، والأحكام التي يتضمنها لغرض بيان جوانبها في معالجتها لموضوع تسوية منازعات التلوث البحري.

وكذلك استخدمنا المنهج التاريخي عن طريق سرد بعض الأحداث والأنشطة من الناحية التاريخية التي تم من خلالها الوصول إلى قواعد مستقبلية وضبطها.

واعتمدنا أيضا على المنهج الإحصائي من حين لآخر، من أجل ذكر بعض الإحصائيات الخاصة بالبيئة البحرية، كحجم المواد الملوثة الملقاة بها، ونسب مصادر التلوث البحري.

وللإجابة عن الإشكالات السابق طرحه، قسمنا دراستنا هذه إلى فصلين يسبقهما مبحث تمهيدي يبحث في المقصود بالتلوث البحري ومصادره وأهمية البيئة البحرية.

في الفصل الأول نبين ماهية الصناديق الدولية للتعويض، بحيث نبرز أنواعها وشروطها كمبحث أول أما المبحث الثاني نتطرق فيه لهيكله هذه الصناديق ومواردها والتزامات الدول المتعاقدة في مواجهتها.

أما الفصل الثاني، سنعالج فيه الوظائف المعنية بها الصناديق الدولية للتعويض ونبين فيه نطاق ودور الصناديق كمبحث أول والمبحث الثاني نخصصه لمعرفة الحدود المالية للصناديق وحالات الإعفاء وإجراءات الحصول على التعويض من الصناديق.

المبحث التمهيدي: ماهية التلوث البحري

تعتبر البيئة البحرية من الاهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي والإقليمي، لما لهذه البيئة من أهمية تنفرد بها عن كافة نطاقات البيئة الإنسانية. فهي تمثل جزءاً رئيسياً في المجال الحيوي، وعنصراً أساسياً من عناصر التوازن والثبات في كوكب الأرض. ومن هنا حظيت هذه البيئة بالاهتمام والعناية بها، فبدأ العالم يعرف اتجاهها متصاعداً لحمايتها من التلوث بسبب ما يلقي فيها من مواد ومخلفات سواء قصداً أو عن غير قصد، فيؤدي ذلك إلى آثار مدمرة على الثروات الحية وعلى صحة الإنسان ورفاهيته.

وللوقوف على طبيعة هذه الحماية وأهميتها استدعى الأمر التطرق في هذا المبحث التمهيدي إلى أربع مطالب على النحو التالي:

- المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية وطبيعتها
- المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية
- المطلب الثالث: تعريف التلوث البحري
- المطلب الرابع: مصادر وآثار التلوث البحري

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية وطبيعتها

ويتضمن هذا المطلب فرعين بحيث يكون من خلال الأول توضيح لمصطلح البيئة البحرية وتعريفها كما نتعرض في الفرع الثاني لطبيعتها.

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية

إن تعبير البيئة البحرية ليس بجديد عن اللغة العربية، فالبيئة هي المنازل إلى الماء والبحر لغة سمي بحراً لملوحتة وكل ما نسب إلى البحر فهو بحري.

فالبيئة البحرية لغة¹ هي المنازل إلى المياه المالحة وفي الاصطلاح الجغرافي تعتبر ملوحة البحر هي المميز الرئيسي للبحر فكل مياه مالحة تعتبر بحراً جغرافياً وفي هذا الوصف يتفق الجغرافيون مع بعض اللغويين في تسمية البحر، إلا أن هناك من المساحات المائية ما قد يعتبر بحراً في نظر الجغرافيين ولا يعتبر بحراً في نظر فقهاء القانون الدولي، مثل البحر الميت لأنه لا يتصل بباقي المحيطات.

1 د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، طبعة 2008، ص 75.

تتكون البيئة البحرية من مياه البحار والمحيطات وقد استقر تعريف البحار قانونا في فقه القانون الدولي العام على أنه يمثل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا¹. ومن هذا التعريف يستبعد الفقهاء من نطاق البحار والمساحات المغطاة بالمياه العذبة كالأبحار².

لذلك يعتبر مصطلح البيئة البحرية، أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح (البحر) للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح المتصلة فيما بينها دون عوائق، حيث عرف البحر بأنه مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، أو بأنه مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا³.

الفرع الثاني: طبيعة البيئة البحرية

تختلف البيئة البحرية اختلافا جوهريا عن كل من البيئة الأرضية والبيئة الجوية والفضائية وهذا من حيث الطبيعة المادية الأساسية لكل منها، بينما توجد مكونات البيئة البحرية، وهي الحياة في حالة سيولة في جزئها الأعظم، عدا بعض المناطق التي تتجمد بسبب البرودة، ونجد أن مكونات البيئة الأرضية تغلب عليها الصلابة بينما توجد البيئة الهوائية في حالة غازية⁴.

وكما هو معروف فإن الكرة الأرضية تتكون من اليابسة التي تشكل 29% والمياه تشكل 71% فالمياه تشكل معظم كرتنا الأرضية، حتى ذهب البعض إلى الدعوة بإطلاق اسم الكرة المائية على كوكب الأرض بدلا من الكرة الأرضية، ويرى البعض بأننا بالفعل نعيش على كرة مائية⁵.

وللإشارة فإن معظمها مياه مالحة مصدرها البحار والمحيطات حيث يمثل مخزون المياه في العالم حوالي 1368 مليون كلم³ بينما مخزون المياه العذبة فلا يتجاوز 34 مليون كلم³.⁶ (حوالي

¹ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، دار المعارف، الاسكندرية، 2007، ص22.

² المرجع نفسه.

³ د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص76.

⁴ أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه دولة في القانون، جامعة

الجزائر سنة 1995، ص1.

⁵ محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2004، ص19.

⁶ المرجع نفسه.

97% مالحة و 03% عذبة)، و مياه البحر تحتوي بطبيعتها على العديد من العناصر الكيماوية مند ملايين السنين ، كالكربون والرصاص والهيدروكربونات وبعض الذرات المشعة ، حيث تؤدي هاته العناصر إلى التوازن البيئي للبحار من جهة وبين بيئتها من جهة أخرى.

كما تحتوي مياه البحر على ثروة هائلة من الموارد الحية المتجددة وكتلة من الثروات المعدنية تكفي العالم لحقب طويلة ، حيث تشير التقديرات إلى أن بعض العناصر تزيد عما هو في اليابسة بأضعاف مضاعفة¹.

هذا ويبدو الاختلاف واضحا بين البيئة البحرية والبيئة الأرضية ، وذلك من خلال الاختلاف بين الموارد البحرية والموارد الأرضية ، ومرجع ذلك إلى أن طبيعة البحار ذاتها تبدو ذات أبعاد ثلاثية الأمر الذي يسمح بإجراء نشاطات متعددة في وقت واحد على السطح وفي الأعماق وبالإضافة إلى القاع وما تحت القاع ، كما يلاحظ أيضا أن قابلية الحركة التي تتمتع بها أغلب الموارد البحرية هذا ويلاحظ كذلك أن الموارد الأرضية تعتبر محدودة بالمقارنة مع الموارد البحرية ، فالإنسان لم يترك بقعة على سطح الأرض لم ينقب فيها بحثا عن النفط أو عن المعادن الأخرى ليستخرجها ويستغلها حتى في مناطق سيبيريا ، أو على الجزر النائية في عرض المحيطات أو القارة القطبية الجنوبية حيث عثر على مناجم للفحم والنفط تحت طبقات الجليد السميك.

فبعد هذا التحليل للبيئة البحرية ومقارنتها بالبيئة الأرضية فالاختلاف جوهري وجذري ، ولا مجال للمقارنة بين البيئتين ، حيث وأنه من الجانب القانوني نجد أن السيطرة السياسية على الموارد تقتصر على الدول صاحبة السيادة (الإقليم) وحدها وفي نطاق حدود الدولة ذاتها ، بمعنى أنه ليس لأي دولة أخرى أي حق على هذه الموارد ، بينما نجد بالنسبة للبيئة البحرية أن الحقوق على الموارد الطبيعية يمكن أن تقسم أو أن تكون لطبيعتها مملوكة ملكية عامة².

المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية

إن للبيئة البحرية أهمية من خلال الدور الذي تلعبه في حياة البشرية ، فقد جذبت تلك البيئة العلماء والكتاب ، ورجال السياسة والاقتصاد مند قديم الزمان ، وإن كانت هذه الأهمية قد اتخذت

¹ المرجع نفسه، ص23.

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص17.

صور مختلفة على مر العصور، فمنذ البداية عرف الإنسان البحر بوصفه مصدرا للغذاء¹، بل إلى جانب ذلك فهو يلعب دورا كبيرا في تحقيق التوازن المناخي وكذلك هو مصدر للأمطار على اليابسة، ومصدرا للزراعة وأصبح احتياطيا مهما للمعادن². وبذلك أصبحت للبيئة البحرية مجموعة من الأهمية الكثيرة، والمتمثلة في أهميتها الحيوية والاقتصادية والإستراتيجية وهو ما سوف نتطرق له في ثلاثة فروع التالية:

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية

سبب الاتصال الحر والطبيعي بين البحار وسرعة التفاعل والتأثير بين أجزائها وامتدادها لتحيط باليابسة فإنها تؤثر على اليابسة والجوف في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من ثاني أكسيد الكربون بامتصاصه من الجو وذلك على النحو الآتي³:

أولا: تحقيق التوازن المناخي

إن البحار تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة فإن البحار والمحيطات تفقد من حرارتها لتدفع اليابسة بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة⁴.

ثانيا: مصدر للأمطار على اليابسة

إذ أن الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية⁵، فمن خلال عملية التبخر الذي تتعرض لها مياه البحار الناتجة عن أشعة الشمس مما يؤدي إلى تكون السحب فتندفع تحت تأثير الرياح باتجاه اليابسة محدثة الأمطار مصدر المياه على مستوى البحيرات والأنهار والبحار¹.

¹ د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 80.

² محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص 02.

³ عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، طبعة 2006، ص 23.

⁴ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص 23.

⁵ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 80-81.

ثالثا:مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون

تتميز البحار والمحيطات بقدرتها الهائلة على امتصاص ثاني أكسيد الكربون في الجو من خلال عملية التمثيل الكلوروفيلي التي يقوم بها البلانتكون النباتي العالق في مياه البحار بكميات وفيرة².

الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية

للبيئة البحرية أهمية اقتصادية تنفرد بها عن غيرها من بيئات طبيعية أخرى وتمثل هذه الأهمية فيمايلي³:

أولا:البيئة البحرية كمصدر للغذاء

وذلك لأن البحار تحتوي على كميات هائلة من أنواع متباينة من الأحياء البحرية ،ذات القيمة الغذائية العالية ،أهمها الأسماك وفي ظل أزمة الغذاء العالمية ،وافتقار معظم الدول للحبوب والمحاصيل الزراعية الدرنية التي تحتوي على الأحماض الأمينية ،يزداد لجوء الإنسان للبيئة البحرية للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة.

ثانيا:الصناعات الهامة من البيئة البحرية

لا ترجع أهمية هذه البيئة البحرية على أنها مصدر للغذاء للإنسان فحسب ،بل إن ثلث كمية محصول الصيد السمكي ،غالبا ما تستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيعها وإعدادها كدقيق سمكي ،أو استخدامها في صنع السماد⁴.

ثالثا:البيئة البحرية كطريق للمواصلات

ذلك لأن البحار تعتبر مند القدم كطريق للمواصلات والاكتشافات وقد ظلت الغلبة لهاته الطرق بالرغم من اكتشاف الطائرة وما تكسبه من سرعة في النقل¹ ، حيث أدرك الإنسان أهمية البحار فمن أجل ذلك شيد السفن وبنى الأساطيل البحرية.

¹ أحمد اسكندري،المرجع السابق،ص29.

² محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع نفسه،ص81.

³ المرجع نفسه،ص82.

⁴ محمد سعيد عبد الله الحميدي،المرجع السابق،ص82.

كذلك يحتوي قاع البيئة وباطن تربتها على كميات هائلة من النفط والغاز الطبيعي، إذ تؤكد الأبحاث التي أجريت على أن نحو ثلث المخزون العالمي فيها، يرقد في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ ولقد تزايدت أهمية النفط في العالم منذ نهاية القرن الماضي حيث أصبح المحرك الأساسي لعجلة الصناعة وحركة النقل، والتنمية الاقتصادية بكافة جوانبها. وإذا كان النفط يعد أهم الثروات المعدنية في البيئة البحرية، فهذه البيئة وافرة أيضا بكميات كبيرة من المعادن، والأملاح الذائبة، ولقد قدرت كمية هذه الأملاح بحوالي 166 مليون طن من الميل المكعب من مياه البحار مثل "كلوريد الصوديوم" (ملح الطعام) الذي يأتي على رأس هذه الأملاح، وكذلك المغنيزيوم وغيرها من الأملاح².

الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية

ترجع أسباب الخلافات والمشاكل التي تنيرها البيئة البحرية - في المقام الأول - إلى أهميتها الإستراتيجية من الناحية العسكرية، بالإضافة إلى أهميتها الاقتصادية بالنسبة للغالبية العظمى من الدول سواء في زمن الحرب أو في زمن السلم.

ويمكن القول أن هذه الأهمية الإستراتيجية هي الباعث الدافع والعامل المحرك لظهور فكرة السيادة والسيطرة على البحار بالمفهوم الحالي، والتي بدأت منذ القرون الوسطى، وإن كانت في كل عصر تلبس ثوبا جديدا وتتخفى بأقنعة وحجج تتلاءم مع كل زمان³.

ولقد أخذت هذه الأهمية الإستراتيجية مظهرها متطورا ومتغيرا يسير جنبا إلى جنب مع التقدم العلمي والتقني الذي حققه الإنسان عبر التاريخ، وتبعها لهذا التطور اختلفت هذه الأهمية باختلاف أجزاء البيئة البحرية سواء بالنسبة لامتدادها الأفقي ونعني به مسطحات البيئة البحرية، أو امتدادها الرأسي الذي يشتمل على أعماقها والقاع⁴. فقد بدأت الدول تتجه نحو ذلك لتنال أكبر قدر من الثروات الكامنة فيها وقد أظهرت هذه الاتجاهات انقسام المجتمع الدولي⁵ إلى دول ملاحية متقدمة علميا وتكنولوجيا تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة، تريد بها ان تبسط

¹ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص27.

² محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع نفسه.

³ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص83-84.

⁴ المرجع نفسه.

⁵ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص28.

سيطرتها على مساحات كبيرة من البحار ،وبذلك تنفرد بالاكتشافات والاستغلال للثروات الحية وغير الحية في هذه المناطق ،ودول نامية بوجه عام تعبر عن رغبتها الملحة في تأمين حدودها البحرية بالميل نحو توسعة بحارها الإقليمية والحفاظ على مصالحها الاقتصادية في استغلال مواردها البحرية لسد حاجة شعوبها المتزايدة إلى الطعام¹.

ويمكن القول أن هذه الأهمية قد بدأت منذ اكتشاف الزيت في مناطق قاع البيئة البحرية لماله من أهمية اقتصادية وحيوية بوصفه مصدرا للطاقة ،إلا أنه يعتبر أيضا من المواد الإستراتيجية الهامة التي تتوقف على وجودها أو نقصها نتائج الحروب في بعض الأحيان ،على أن الأهمية الإستراتيجية لقاع البيئة البحرية ،وما تحت القاع بمضمونها الحالي قد برزت في الآونة الأخيرة نتيجة للتطورات الهائلة في مجال التقنية والإستراتيجية العسكرية ،ورغبة كل طرف من أطراف القوى الكبرى في إحراز سبق التفوق. لذلك نرى أن أهمية البيئة بالنسبة للحياة الإنسانية ،بوصفها موردا لا يبارى بالنسبة للبيئات الطبيعية الأخرى ،سواء من حيث مدى الإمكانات الهائلة وأوجه الاستغلال النافعة التي يمكن أن تستغل فيها هذه الموارد بوصفها غذاءا وشرابا ودواء وميدانا للاتصال والنقل البحري ،ومصدرا لأنواع مختلفة من الطاقات ومواد الخام المتنوعة التي يمكن أن تعوض الإنسان ما يعانيه من نقص للطعام والغذاء والطاقات المستغلة على الأرض، وأن تزايد هذه الأهمية الإستراتيجية يحتم علينا أن نحافظ على هذه البيئة البحرية الغنية بكل الثروات ضد التلوث الناجم عن هذا الاستغلال².

المطلب الثالث: تعريف التلوث البحري وصوره

يعد التلوث البحري من أقدم المشاكل البيئية ،حيث ظهر مع وجود الإنسان على وجه الأرض وذلك بسبب ما يلقيه الإنسان فيه من القاذورات ومياه الصرف مع ما يختلط به من مطهرات ومواد سامة وما تلقيه السفن وما يتسرب منها من النفط ومشتقاته ،وما يحصل فيه من كوارث البحر الناتجة مثلا من اصطدام السفن ،وما تلقيه المصانع من مياه الصرف في الأنهار ،كل ذلك خلف آثارا سلبية على الحياة البحرية ،وبالتالي على الإنسانية. وحتى نوضح أكثر وكفرع أول لابد من تحديد معنى التلوث البحري ثم نتطرق كفرع ثاني لصور التلوث البحري.

الفرع الأول: تحديد معنى التلوث البحري

¹ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع نفسه.

² محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص86.

لتحديد معنى التلوث البحري نتطرق الى معناه اللغوي و الاصطلاحى من جهة، تم نعرف التلوث البحري من جهة ثانية .

أولاً: معنى التلوث لغة واصطلاحاً

1. التلوث لغة: التلوث في اللغة العربية له معنيين:

معنى مادي: وهو اختلاط أي شيء غريب من مكونات المادة مما يؤثر عليها ويفسدها كتلوث الماء بما يختلط بالطين الملوث.

معنى معنوي: فهو يعني ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها، أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها وهذا التعبير كما يتضح يكون دائماً إلى ما هو أسوء ويكون تغيراً من أجل غرض ما¹.

2. التلوث اصطلاحاً:

يعتبر التلوث من أهم الأخطار التي تهدد البيئة على وجه العموم وليس من السهل تعريفه حتى أن البعض يرى أن الحصول على تعريف جامعاً ومانعاً وبالمعنى العلمي للتلوث يعد أمراً مستحيلاً.

وإذا كان العلماء اختلفوا في تعريف البيئة، فهم قد اختلفوا أيضاً في تعريف التلوث، فظهرت لهم تعريفات كثيرة في ذلك وإن كانت متقاربة على أية حال نذكر منها تعريف الدكتور "ماجد راغب الحلو" ونكتفي به "يقصد بالتلوث اصطلاحاً وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بغير كفاءتها أو كميتها، أو في غير مكانها أو زمانها بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو الإنسان في أمنه أو صحته أو راحته².

ثانياً: تعريف التلوث البحري

أشارت الاتفاقيات الدولية البحرية إلى المقصود بالتلوث البحري واتفقت في مجموعها على أنه "إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالإضرار بالشرايط البيولوجية

¹ محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة، قضايا البيئة من منظور إسلامي، دار الفجر، مصر، طبعة 1999، ص 95.

² ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص 41.

والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر عوضاً عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه " (م 4/1 من اتفاقية قانون البحار)¹.

وبالرغم من أن التلوث ليس هو الخطر الوحيد الذي يهدد البيئة إلا أنه أهم تلك الأخطار على الإطلاق. ولذا فإن فكرة التلوث هي مفتاح قانون حماية البيئة لما لها من أثر في تعيين الأدوات القانونية المناسبة لمكافحة وترتيب المسؤولية عليه. وقد سبق وأن أوضحنا أن تعريف التلوث ليس بالأمر اليسير أو كما يرى البعض أنه مستحيل.

ومن التعريفات العامة ذلك التعريف الذي جاء به مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية المنعقدة في روما في ديسمبر 1970، بأن التلوث البحري هو التلوث الناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالإضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر عوضاً عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه².

الفرع الثاني: صور التلوث البحري

نقصد بصور التلوث البحري أشكال أو أنماط التلوث حيث يتبين لنا أنه يمكن تقسيم صور التلوث من ناحيتين تتعلق الأولى بالنطاق الجغرافي للتلوث، وتتعلق الثانية بالقصد من التلوث.

أولاً: صور التلوث من حيث نطاقه الجغرافي

1. التلوث عبر الحدود:

وهو الذي يعبر عن الضرر الذي يصيب الميراث المشترك للإنسانية حيث يتطرق لأحد عناصره أو بعض آثاره ما يطلق عليه بالعنصر الأجنبي والذي لا يخضع لسياسة الدولة، ويذهب الفقه إلى أن هذا النوع من التلوث يأخذ صورتين، التلوث عبر الحدود (ذو الاتجاه الواحد) وهو التلوث الذي يجد مصدره في دولة أخرى أو أكثر، ولعل حادث تشير نوبل عام 1986 الشهير خير مثال على هذا النوع من التلوث أما الصورة الثانية لهذا النوع من التلوث فتعرف بالتلوث عبر الحدود (ذو الاتجاهين

¹ د. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، بدون دار نشر، طبعة 2012، ص 23.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 32.

أو التبادلي) وهو التلوث الذي تجدد مصدره في دولة وينتج آثاره في دولة أخرى، ويوجد في هذه الدولة الأخرى مصادر التلوث تنتج آثاره في الدولة الأولى.

أو كما عرفته لجنة القانون الدولي بأنه يقصد به "التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها ويسبب أضرار داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها¹.

2. التلوث المحلي:

ويقصد به ذلك التلوث الذي يحدث داخل إقليم وينتج عنه أضراراً بنفس الإقليم دون أن تمتد أثره إلى أقاليم دول أخرى. فهو ذلك التلوث المحصور سواء من حيث مصدره أو من حيث أثره في منطقة معينة أو إقليم معين أو مكان محدد كمصنع أو غابة أو بحيرة أو نهر داخلي، يترتب عنه مسؤولية الإدارة نتيجة إخلالها بواجب حماية البيئة. ويقتصر التلوث المحلي في غالب الأحيان على البيئة البرية، في حين أن البيئة البحرية تتعرض لظاهرة التلوث العابر للحدود نظراً لطبيعة البحار واتصالها وتداخل أجزاءها واختلاط مياهها².

ثانياً: صور التلوث من حيث القصد

تتضمن هذه الحالة صورتين وهما تلوث عمدي وتلوث غير عمدي.

1. التلوث العمدي (الإرادي):

فهو يعني التسبب إرادياً في تلويث البيئة البحرية، وإلحاق الضرر بها أو هو التلوث الناجم عن أنشطة من المعلوم أو من المفترض العلم بأنها تسبب آثاراً ضارة مادية ملموسة والذي يتحقق في حالة ما تكون سلطات الدولة على علم، أو من المفترض أن تعلم بوجود تلوث مستمر عابر للحدود الوطنية، ولكنها لا تفعل شيئاً لإيقافه. ويرى البعض أن التلوث قد يكون عمدياً كما في حالة التخلص من الفضلات أو النفايات التي يمثل التخلص منها في الأرض صعوبة أو يكون أكثر كلفة، أو كما في حالة تفريغ وتنظيف خزانات السفينة من بقايا الزيوت والبترو³.

¹ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 111-112.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 37.

³ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 113-114.

2. التلوث غير العمدي (العرضي):

هو ذلك التلوث الذي يصيب البيئة البحرية دون تدخل إرادة الإنسان في ذلك ، وإنما يكون نتيجة مترتبة وملازمة لبعض مظاهر النشاط الإنساني أو الناجمة عن الحوادث الطارئة الناتجة عن انفجار أو غرق ناقلات النفط أو المواد النووية أو المواد الكيماوية وغيرها من المواد الخطيرة مؤدية إلى تلوث بحري لمياه البحار وشواطئ الدول الساحلية ، فيحدث هذا التلوث نتيجة للحوادث البحرية ، أو تسرب مواد ضارة أو نفايات أو سقوط حمولة من النفايات من على ظهر السفينة إلا أن مثل هذا التلوث تكون احتمالات وقوعه ضئيلة¹.

المطلب الرابع: مصادر وآثار التلوث البحري

سنعالج من خلال مطلبنا هذا أهم مصادر تهديد البيئة البحرية ، بحيث تكون بداية الدراسة بالمصادر البرية (الأرضية) باعتبارها أقدم مصادر التلوث البحري ، نكشف ومن خلاله كذلك عن أخطر مصادر تلوث البيئة البحرية وهو التلوث النفطي أو الزيتي والذي سنبين كيف يكون مصدرا ملوثا للبيئة البحرية كما أن مختلف النشاطات المختلفة التي تقام على مستوى قاع البحر تعتبر من المصادر الخطيرة والتي تلحق أضرارا جسيمة بالبيئة البحرية سنخصص لها جانب من الدراسة ، كما أننا سنتناول مصدرا آخر من مصادر تلويث البحر وهو التلوث النووي (الإشعاعي) كما أن الإفراط في استغلال البيئة واستنزاف للثروات البحرية ، كل هذا سنكشف عنه من خلال الفرع الأول ، أما الفرع الثاني سنخصصه ونعالج فيه آثار التلوث البحري على البيئة البحرية الحية وغير الحية التي نعيش بها بالدرجة الأولى ، وتمس بصحة الإنسان أو رفاهيته بالدرجة الثانية.

الفرع الأول: مصادر التلوث البحري

للتلوث البحري مصادر متعددة و مختلفة من حيث التأثير و درجة خطورة الملوث ، وهذه المصادر تتمثل فيمايلي:

أولا: التلوث من مصادر برية (أرضية)

¹ محمد حمداوي، المرجع نفسه، ص39.

إن التلوث الناتج من الأرض أو من البر أقدم مصادر التلوث البحري، فهي تمثل 80% من ملوثات البيئة البحرية، حيث تشير الإحصائيات إلى أنه ما يقارب 634 ألف كلغ من النفايات يتم تصريفها في المحيطات والبحار كل ثانية، أو 20 مليار طن من النفايات سنويا منها 80% تأتي من الأرض، حيث اعتاد الإنسان منذ القدم نظرا للاعتقاد السائد بأن البحر قادر على تخليص نفسه بنفسه من مختلف الملوثات، على صرف مخلفاته في البحار مباشرة أو بطرق غير مباشرة وصرفها في الأنهار أو مجاري المياه لتصل في نهاية المطاف للبحار¹. وأمام هذا الوضع الخطير بات من الضروري الاهتمام بمكافحة هذا النوع من الملوثات، فظهرت قواعد مكافحة هذا النوع من التلوث لأول مرة سنة 1974 وذلك من خلال اتفاقية باريس في 04 جوان 1974.

كما تطرقت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للتلوث من مصادر برية نصت على أن "تتخذ الدول منفردة أو مشتركة حسب الاقتضاء جميع ما يلزم من التدابير المتماشية مع هذه الاتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره"².

ولقد عرف بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية لعام 1976 في نص المادة الأولى التلوث من البر بأنه "التلوث الناجم عن التصريف في الأنهار والمنشآت الساحلية أو مخارج المجاري أو الناجم عن أي مصادر أخرى واقعة في ترابها".

إن تلوث البيئة البحرية بفعل الأنشطة البرية له مصادر متعددة أبرزها المخلفات العضوية لسكان المدن الساحلية التي يتم صرفها مباشرة في البحر، فضلا عن تلوث الماء بالميكروبات والفيروسات فتصبح غير قابلة للاستعمال الآدمي ويهدد الصحة العامة بالأمراض والأوبئة.

ومن مصادر تلوث البيئة البحرية نجد المخلفات الكيميائية الناتجة عن الأنشطة الصناعية المقامة على ضفاف الأنهار وسواحل البحار أو بالقرب منها، إذ كثيرا ما تقام كبريات المصانع على مقربة من البحار لاستخدام مياهها كمادة أولية في الصناعة أو لأغراض تشغيل الآلات ليتم بعد ذلك صرف تلك المياه والفضلات السائلة الصناعية المتضمنة نسبة كبيرة من السموم والمواد الثقيلة للأنهار والبحار دون معالجتها.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 40.

² راجع المادة 194 الفقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

إن تلوث البيئة البحرية لا يقتصر على ما سبق ذكره ،بل تتعرض لظاهرة التلوث بالمواد البترولية (النفط) والتي تصل إليها من مصافي تكرير البترول المقامة على ضفاف الأنهار أو على سواحل البحار والمقدرة بحوالي ثلاثة ملايين طن من النفط ،أو بما ينسكب عرضاً أثناء تزويد السفن بالوقود أو أثناء عمليات التفريغ والشحن للمواد البترولية ،أو من نهايات أنابيب نقل النفط من مناطق إنتاجية ،ومن محطات تموين السفن.

وكخلاصة عن ما قيل فإن التلوث من مصادر برية حقيقة هو من أخطر الملوثات وأصعبها والحديث عنها كثير ،ونظراً لأهمية البيئة وخطورة تلوثها من البر ،سارعت المحافل الدولية بإبرام العديد من المؤتمرات توجت باتفاقيات دولية وإقليمية مؤكدة في ذات الوقت على ضرورة مواجهة ظاهرة التلوث البحري من مصادر من البر والحد من خطورته ،داعية الدول أن تلتزم بذلك وفق ما قضت به المبادئ التوجيهية لمونتريال ومبادئ ستوكهولم وغيرها من الأحكام القانونية الدولية¹.

ثانياً: التلوث الناشئ عن النشاط البحري

يرتبط التلوث البحري أساساً بفعل الملاحة البحرية والنقل البحري لمختلف المواد ذات الطبيعة الملوثة ،أو بفعل استكشاف واستغلال قيعان البحار والمحيطات.

-التلوث من السفن:

تعتبر السفن أحد مصادر تلوث البيئة البحرية من خلال ملاحظتها وازدياد حركة تنقلها واستعانها في سيرها على النفط أو غيره من وسائل الطاقة التي تؤثر على البيئة البحرية وتلوثها وتعد السفن العملاقة أو ناقلات النفط الأكثر إضراراً بالبيئة البحرية وذلك بسبب التلوث الناتج عن إفراغ مياه الاتزان (الصابورة) وغسل صهاريج الناقلات من بقايا النفط ،وقد اعتادت بعض الناقلات تفريغ تلك المياه المختلطة بالبترول وكذا مياه غسيل الصهاريج قبل دخولها لموانئ الشحن ويشكل التلوث الناشئ عن إلقاء مياه الاتزان الملوثة بالنفط أو مياه غسيل الصهاريج من جهة وتسرب النفط بكميات كبيرة أثناء عمليات النقل أو أثناء عمليات الشحن والتفريغ من جهة أخرى ما يقارب 40% من نسبة تلوث البيئة البحرية بالنفط الصادر عن السفن².

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص42.

² المرجع نفسه، ص43-44.

ويجد التلوث البحري أيضا بفعل الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم البحري للسفن أو جنوحها وهي محملة بالنفط أو بمواد أخرى ضارة كالمواد الكيماوية والتي تختلط بمياه البحار مما تسبب هلاك الكثير من الأحياء البحرية مما يؤدي إلى الإخلال بالتوازن البيئي وتغير خواص مياه البحار وصلاحتها مما يؤثر على استغلال الشواطئ ويضر بمناطق العمران.

ولعل أشهر الحوادث البحرية التي نبهت العالم إلى خطورة ظاهرة التلوث بفعل السفن الناقلة للبتروول وضرورة الحد منها وكيفية مواجهتها، هي حادثة الناقله الليبيرية توري كانيون 1967، وهي ثالث ناقله في العالم آنذاك حيث بلغت كمية النفط المنسكبة منها 60 ألف طن من البتروول الخام أدت إلى تلويث 100 كلم من الشواطئ البريطانية¹.

ثالثا: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحر

ينصب هذا النشاط على التنقيب واستغلال الموارد والثروات التي تزخر بها قيعان البحار خاصة البتروول والغاز الطبيعي باعتبارهما مصدري طاقة، إذ سارعت الدول لاستكشاف مستودعات ومخازن الطاقة لمواجهة أزمة الطاقة التي أصبحت تواجه دول العالم بشكل حاد، ولقد بلغت نسبة ما يستخرج منها حوالي 90% من إجمالي الثروة المعدنية المستخرجة من البيئة البحرية².

ويعد التلوث الذي يتمثل في استغلال حقول النفط البحرية أهم مصدر لوقوع حادث التسريب الناتج من مناطق الحفر واستخراج النفط من حقل بحري، كما يتمثل أيضا في عمليات استخراج المعادن من قاع البحر، فهي تستلزم الحصول على كمية كبيرة من الصخور والرمال من القاع التي يعاد إلقاؤها في البحر مرة أخرى لتغير من تكوين القاع وتقضي على ما به من مظاهر الحياة البحرية وتؤدي إلى هجرة الأسماك وتخل بالتوازن البيئي.

إن الأنشطة الخاصة بقاع البحار لا تقف عند مجرد التنقيب والبحث عن البتروول ومشتقاته وبقية الثروات بل تمتد لتشمل العديد من أوجه الاستغلال الأخرى مثل إنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة الناقلة للمواد البترولية أو الكيماوية وغيرها من المواد الخطرة، ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز الطبيعي السائل.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص45.

² محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص121.

ومن حوادث تسرب النفط نذكر على سبيل المثال حادث تصدع بئر النفط أثناء عملية الاستخراج في المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية عام 1969، فانسكب ما يقارب 80 ألف برميل في الأحد عشر يوما الأولى، مغطية مساحة قدرها 90 كلم من سواحل كاليفورنيا مؤثرا بذلك على صلاحية مياه البحر للاستخدام. كما أسفر ذلك عن موت عدد لا يحصى من طيور البحر والأسماك والدلافين والكائنات البحرية الكثيرة إلى جانب تأثيرها على الصيد وعلى صحة الأفراد بأمراض كثيرة بفعل الهواء الملوث الذي ساعد على نقل الوباء وانتشاره¹.

رابعاً: التلوث البحري من الجو أو من خلاله

ويشمل تلك الملوثات التي تنطلق من طبقات الجو التي تعلو البحار لتصل إليها عبر هواء الغلاف الجوي أو بفعل تساقط الأمطار الحمضية وإن كانت أقل تأثير على البيئة البحرية.

والتلوث النووي هو أحد الأخطار المحدقة بالإنسان والحيوان والنبات ويعد اخطر الملوثات بسبب النطاق الجغرافي الكبير الذي يمكن أن يمتد إليه ويجد مصدره في تجارب التفجيرات النووية إضافة إلى الحوادث التي يمكن أن تقع أثناء نقل مواد مشعة أو حوادث تقع لمحطات أو سفن نووية². كما أن هناك تلوث نووي يجد مصدره من الغبار المتصاعد من التجارب النووية التي ما زال بعض الدول يقوم بإجرائها والذي ينتشر في الهواء وفي كل مكان، ثم يتساقط بما فيه من مواد مشعة على سطح البحار والمحيطات، ويؤثر بذلك في المياه وفي الأنشطة البيولوجية التي تدور فيها سواء في المياه السطحية أو العميقة³.

خامساً: التلوث البحري الناشئ عن الإغراق وتصريف النفايات في البحار

ويقصد بالإغراق التخلص العمدي للفضلات أو المواد الأخرى وإلقائها في البحر، سواء تم ذلك من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الصناعية المقامة في البحر ولا يشمل الإغراق إلا تلك النفايات أو المواد الأخرى الخطرة، بخلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنقل

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص47.

² أحمد اسكندري، المرجع السابق، ص54.

³ محمد عبد الله نعمان، المرجع السابق، ص34.

بواسطة أو إلى السفن أو طائرات أو أرصفة أو تركيبات اصطناعية أخرى في البحر تشغل لغرض التخلص من مثل هذه المواد أو تنتج عن معالجة الفضلات.

ويعتبر الإغراق مصدرا خطيرا من مصادر التلوث باعتبار أن المواد التي يتم التخلص منها هي مواد سامة وضارة بالبيئة البحرية، ونظرا لخطورة هذه النفايات وخاصة النووية وسرعة انتشارها بفعل التيارات البحرية فعادة ما يتم إغراقها في أعالي البحار تحت مبدأ "حرية استعمال أعالي البحار" لكونها لا تخضع لسيادة أي دولة.

ومن منطلق حماية البيئة البحرية وعدم المساس بسلامتها والإضرار بها، سارع المجتمع الدولي إلى تنظيم العديد من المؤتمرات والتي توجت بتوصيات واتفاقيات كلها جاءت مناهضة للمساس بسلامة البحار حيث قضت توصيات مؤتمر ستوكهولم للبيئة الإنسانية لعام 1972 بالتقليل من تفرغ المواد والنفايات الضارة في البيئة والتي من شأنها الإضرار بصحة الإنسان¹.

الفرع الثاني: آثار التلوث البحري

يترتب على تلوث البيئة البحرية آثارا عديدة تنعكس على البيئة البحرية والكائنات الأخرى التي تعيش بها بالدرجة الأولى، وتتمس بصحة الإنسان ورفاهيته.

أولا: آثار التلوث البحري على صحة الإنسان ورفاهيته

يتعرض الإنسان للعديد من الملوثات البيئية والتي تشكل خطرا مباشرا على حياته مما يضر بصحته ورفاهيته ويتعرض للعديد من الأمراض، كالربو والانتفاخ الرئوي والالتهاب الشعبي والسرطانات ومرض العيون والحساسية وغيرها من الأمراض، وقد نشأت في الغالب بسبب تعرض الإنسان للملوثات.

وتلوث مياه الأنهار والبحار والمياه الجوفية بمخلفات الصرف الصحي ونفايات المصانع وبالمواد البترولية المتسربة بفعل نشاط النقل البحري، سواء من خلال حوادث ناقلات البترول وتحطمها، أو إلقاء بعض الناقلات المارة لبعض المخلفات والنفايات البترولية والنفايات السامة ودفنها في قيعان البحار أين تحمل تلك الملوثات العديد من المسببات المرضية المضرة بصحة الإنسان أخطرها

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 51-52.

السرطانات المختلفة والالتهابات الجلدية والحروق ، كما يتسبب التلوث البحري في شل حركة الملاحة والصيد البحري فيؤثر سلبا على اقتصاد المنطقة بسبب عزوف معظم الأفراد عن شراء الأسماك خوفا من أخطار التلوث ،فضلا على أن وجود التلوث يؤثر سلبا على النواحي الجمالية للشواطئ والسياحة في تلك المناطق¹.

ثانيا: آثار التلوث على البيئة البحرية والكائنات الأخرى

يشكل التلوث بالمواد البترولية خطرا على المياه حيث يكون طبقة رقيقة فوق سطح الماء تسمى بالمد الأسود ،حيث تمنع هذه الأخيرة اختراق الهواء وثاني أكسيد الكربون والضوء إلى الماء وتمنع وصول الشمس إلى الأعماق مما يؤثر تأثيرا قاتلا لسائر الأحياء المائية ،ويؤدي إلى خسائر فادحة في الثروة السمكية ،وهلاك مساحات شاسعة من الشعب المرجانية.

كما يدوم الهيدروكربون الناتج من تلوث البترول طويلا في الماء ولا يتجزأ بالبكتيريا ويتراكم في قاع البحر مفضيا إلى اختلال التركيب النوعي لمياه البحار ويحل بخصائصها ،فتصبح الحياة المائية شبه مستحيلة مما يؤدي إلى إلحاق الضرر بكافة الكائنات الحية دون استثناء وينتج عن ذلك خسارة فادحة بكافة هذه الكائنات وبالثروة السمكية التي يقتات منها ملايين البشر².

وأخيرا يجب أن يتغير اعتقادنا بأن مياه البحار والمحيطات هي سلة المهملات الطبيعية التي يمكن أن نلقي فيها بكل أنواع المخلفات ،خصوصا النفايات الصناعية والمواد البترولية التي تحتوي على الكثير من المركبات العضوية ،يختلف أثرها من حالة إلى أخرى. كما تتجمع تلك المواد والهيدروكربونات في بعض الأنسجة الحية مثل الأنسجة الدهنية وأنسجة الكبد والبنكرياس وبعض أنسجة الأعصاب فتؤثر سلبا على مختلف المخلوقات والكائنات الحية وغير الحية مما يؤدي إلى الإضرار البيئة والتوازن البيئي³.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص54-55.

² المرجع نفسه، ص56.

³ المرجع نفسه، ص57.

الفصل الأول:

ماهية الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث البحري

يعتبر التلوث البحري من المواضيع التي حظيت بدراسات متعددة، إلا أن ارتفاع معدلاته بلغ حد الخطورة وبات يهدد الإنسانية في بيئتها، كما تخطى هذا التلوث قدرات الدولة، بل قدرات المجتمع الدولي في وضع الأنظمة القانونية الفعالة لمعالجة المشاكل المتعلقة بالتعويض، خاصة التلوث البحري بالمحروقات والمواد الضارة والخطيرة، وذلك في كيفية تقدير هذا التعويض وضمان الحصول عليه حتى يكون كاف لتغطية الأضرار الحاصلة.

وبناء عليه حظي موضوع الصناديق الدولية للتعويض باهتمام دولي من خلال الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، والتي أبرمت من أجل نشأة هذه الصناديق بغية معالجة مسألة التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، وهذا راجع لطبيعة مجال الدراسة واحتفائه بالمخاطر، والذي أصبح موضوع اهتمام دولي فجاء هذا التشريع الدولي ليغطي فراغ قانوني كان سائدا وجعل تعويض الأضرار الناجمة عنه أمرا ممكنا.

أمام هذا الوضع القانوني الدولي الجديد، نتساءل عن طبيعة هذه الصناديق في مجال التلوث البحري خاصة بالمحروقات؟ وما هي أنواع وشروط هذه الصناديق؟ وكيف تعمل إداريا؟ وما هي مواردها؟ وكيف تلتزم الدول المتعاقدة في مواجهتها؟

للإجابة عن هذه التساؤلات ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين أوله نخصه للإطار المفاهيمي للصناديق الدولية للتعويض، وثانيه نتناول فيه هيكله هذه الصناديق ومواردها والتزامات الدولة المتعاقدة في مواجهتها.

المبحث الأول: مفهوم صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري

على الرغم من اعتناق المجتمع الدولي نظاما موضوعيا للمسؤولية عن التلوث البحري ونظاما لتأمينها، إلا أننا نجد المضرور لا يحصل دائما على التعويض التام عن تلك الأضرار التي ألتمت به ومن ثم كان لزاما البحث ووضع نظاما تكميليا يسد قصور نظام المسؤولية المدنية والتأمين الخاص في مجال التلوث البحري، ويتمثل ذلك النظام في إنشاء صناديق التعويضات في صالح المعرضين لخطر التلوث البحري الناتج عن الملاحة البحرية¹، وكانت فكرة إنشاء هذه الصناديق بهدف تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى².

المطلب الأول: التعريف بالصناديق الدولية للتعويض

يعتبر الصندوق الدولي للتعويض مؤسسة دولية تنشئها الدول بغرض تخفيف من معاناة ضحايا التلوث وجبر الأضرار التي ألتمت بهم عن طريق التعويض المالي. فالصندوق الدولي للتعويض هو بمثابة منظمة دولية تخضع للقانون الدولي العام، يرجع إلى أصل نشأته، حيث تخضع عملية تأسيسها للأسلوب الاتفاقي بمقتضى معاهدة دولية متعددة الأطراف³.

وتستخدم حصيلة هذا الصندوق إلى تغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عن أضراره، فالصندوق يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث، ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب، ويدخل في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت لخفض الضرر إلى الحد الأدنى ويلتزم الصندوق بدفع التعويض إلى المضرور في حالة ما إذا كان المسؤول عاجز عن الدفع ماليا أو إذا كانت الأضرار تتجاوز المبالغ المحددة في ذلك.

وقيام مثل هذه المؤسسة يتيح الفرصة أمام المضرور من التلوث، إمكانية المطالبة بالتعويض وخاصة كما سبق ذكره في الحالات التي لا يستطيع فيها الحصول على التعويض، خصوصا وأن أضرار التلوث لا تقف عند حد مكان وقوع حادث التلوث، بل يمكن أن تتعداه إلى مسافات بعيدة قد

1 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص218.

2 د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص649.

3 محمد حمداوي، المرجع نفسه.

يتعذر فيها إسناد التلوث إلى مصدره أو قيام رابطة السببية بين الضرر الحادث لمرور وقت قد يكون طويلاً¹.

فإنشاء صناديق تعويضات لصالح المعرضين لخطر التلوث هو أمر إجباري في بعض الدول ويرى فيه البعض نوعاً من التأمين الاجتماعي ويختلف دور هذه الصناديق من دولة إلى أخرى فقد يقتصر على تعويض المضرورين وقد يقتصر على تغطية مسؤولية الملوّثين، وقد يجمع أحياناً بين الدورين².

وقد عالج البعض التغطية الضمانية فيما أطلق عليه (نظام آلية التعويض) واستعرضها بالتفصيل ولاسيما نظام الصناديق التعاونية، ويعني بذلك نظاماً أطلق عليه (الصناديق ذات الشخصية الاعتبارية) وتمثل في قيام مشروع تعاوني ذي شخصية اعتبارية لتعويض مضرور تلوث البيئة البحرية، وقد أشار إلى شكل هذا النظام ومصادر تمويله وكيفية الاكتتاب فيه.

إن فكرة إنشاء صناديق التعويضات كانت بهدف تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، كما وأن هذه الصناديق تهدف إلى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع ممارسي الأنشطة التي يمكن أن تكون سبباً لهذه المخاطر، أي أن هذه الصناديق لا تتدخل إلا بصفة تكميلية أو احتياطية لكل من نظام المسؤولية المدنية والتأمين وإجمالاً فإن نظام صندوق التعويضات يسمح بتخفيف بعض المشاكل الخاصة باستخدام المسؤولية المدنية، بيد أن الأمر يتعلق بالتضامن وليس بالمسؤولية، كما أن إنشاء صندوق التعويضات يمكن أن يتم إرادياً، أي يكون الالتزام به إرادياً من قبل جهة خاصة، ويمثل بذلك غطاءً تعاونياً للأخطار التي تمس المجتمع المهني أو من جهة عامة، وذلك بفضل مساعدة الدولة، أو بالالتزام من جانبها وتكون هذه الصناديق أداة لتعويض ضحايا أضرار التلوث البيئي بطريقة أسرع، كما أنها تسمح بالأخذ في الاعتبار الأضرار البيئية الصرفة³.

ويعتبر إنشاء هذه الصناديق تنجيحاً للسياسة التي اتبعتها أكثر الدول بصدد ضمان تعويض ضحايا التلوث عندما ذهب في تحديد مسؤولية الملوّث على أساس المسؤولية الموضوعية لضمان

1 محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 643-644.

2 المرجع نفسه، ص 648-649.

3 المرجع نفسه، ص 650.

السداد لهذه التعويضات حيث لا يكفي القول بتحديد المسؤول وإنما يجب أن نكفل وسائل دفع هذه التعويضات.¹

وقد وقفت منظمة التأمين عاجزة إزاء حجم هذه التعويضات لذلك جاءت فكرة تكملة هذا التأمين بإنشاء صناديق، وقد تضمنت قوانين بعض الدول إنشاء هذه الصناديق وقد أنشئ الصندوق الدولي للتعويض بموجب اتفاقية 1971²، والتي جاءت بنصوص وقواعد تتضمن تعويض المضررين من التلوث الناتج عن تسرب المحروقات إلى البحر واضعة بذلك نظاما ماليا جماعيا تساهم فيه الصناعة البترولية ومستقلا عن فكرة المسؤولية، إذ أن مجال التعويض يمتد حتى إلى الحوادث التي تكون مجهولة المصدر، أو تلك التي تحدث بسبب ظروف طبيعية استثنائية أو قاهرة.

ولقد تم تعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 وعام 1992³، تماشيا مع تعديلات اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لعام 1969، وأصبحت تسمى اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992.

المطلب الثاني: أنواع الصناديق الدولية للتعويض

إن أنواع الصناديق الدولية للتعويض متعددة ومختلفة وإن جرى تصنيفها بحسب المادة الملوثة وطبيعتها باعتبار حماية البيئة البحرية من كل صور تلويثها والمساس بها ضرورة حتمية، سارع المجتمع الدولي بإصدار تشريعات دولية إلى جانب أخرى وطنية الغرض منها الحد من العبث بمكونات البيئة البحرية وسلامتها وتحقيق الضمانات وآليات التعويض عن الأضرار الناجمة عن تلويثها فكانت الغاية والأهمية من هذه التشريعات، هو بروز اتفاقية الصندوق لعام 1971 الخاصة بالتلوث بالنفط، كما تم أيضا إنشاء صندوق دولي جديد بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط بمقتضى بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1971.

1 محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 650.

2 أنشأت هذه الإتفاقية منظمة حكومية دولية لتطلع بمهمة ادارة نظام التعويض، الذي أقامته المعاهدة تحقيقا لمبدأين رئيسيين الذين أبرمت من أجلهما، وأطلق على هذه المنظمة اسم الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت و المعروف اختصارا باسم "فيبول" fipol، وتم تعديلها عدة مرة أولها سنة 1976 وأخيرا 1992. أنظر محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2000 ص 357.

3 يوجد اربع صناديق دولية للتعويض هي: صندوق عام 1971 وصندوق 1992، والصندوق التكميلي بموجب بروتوكول 2003 وهي صناديق خاصة بالتلوث البحري بالنفط، وصندوق 1996 وهو خاص بالمواد الضارة و الخطيرة.

وهذين النوعين من الصناديق سيكون محل دراسة في هذا المطلب، بحيث سيتم التعريف بهما فتعرض لاتفاقية الصندوق لعام 1971 كفرع أول ثم نستعرض صندوق 1992 باعتباره متميزاً عن سابقه (1971) كفرع ثاني بدون أن ننسى الصندوق التكميلي بموجب بروتوكول 2003 والمعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1992، إلى جانب الصندوق الدولي للتعويض المنشأ بموجب اتفاقية لندن لعام 1996 الخاص بالمواد الخطيرة والضارة كفرع ثالث.

الفرع الأول: صندوق عام 1971 الخاص بالتلوث بالنفط

في 18 ديسمبر 1971 عقد في بروكسل مؤتمر بناء على دعوة المنظمة البحرية الدولية، أدى إلى عقد الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1971 وتسمى اتفاقية عام 1971 إلى ضمان حصول المتضررين على التعويض المناسب¹، ومن الناحية الموضوعية لا تحتوي معاهدة 1971 على قواعد المسؤولية، وإنما على قواعد للتعويض، فهذه المعاهدة تضع نظاماً مالياً جماعياً، تساهم فيه الصناعة البترولية لضمان التعويض عن أضرار التلوث بالنفط التي تتسبب فيها ناقلات البترول، وذلك على أساس قواعد المسؤولية الثابتة في معاهدة 1969².

وقد دخلت هذه الاتفاقية (1971) حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978، وقد أجري عليها تعديلات بموجب بروتوكولين أبرما في لندن، الأول في 19 نوفمبر 1976، والثاني في 25 ماي 1984 وقد عبرت ديباجة الاتفاقية عن أهداف هذه الاتفاقية بقولها: "أنه إدراكاً لأخطار التلوث الناجمة عن النقل البحري الدولي للزيت (النفط) المنقول كبضاعة واقتناعاً بالحاجة إلى كفالة تعويض عادل للذين لحقت بهم أضرار نتيجة التلوث الناشئ عن تسرب أو إلقاء الزيت (النفط) من السفن"³.

وقد أنشأت معاهدة 1971 منظمة حكومية دولية، لتطلع بمهمة إدارة نظام التعويض التي أقامته المعاهدة، تحقيقاً للمبادئ الرئيسيين الذين أبرمت من أجلهما وأطلق على هذه المنظمة اسم "الصندوق

1 محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة الدكتوراه كلية الحقوق، جامعة دمشق 2001 ص 349.

2 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 357.

3 محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 377.

الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت" والمعروف اختصاراً باسم "فبول" fipol¹. والجدير بالذكر أن هذا الصندوق يعد ثورة للقانون البحري الدولي المتعلق بالمسؤولية عن التلوث بالزيت، ويعتبر المنظمة الحكومية الدولية الوحيدة التي تنهض بالتعويض عن الأضرار الناشئة عن حوادث التلوث، وهو ليس من الناحية الفنية وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة، ولكن له أغلب مظاهر هذه الوكالة علاوة على ذلك فهو ليس جزءاً من المنظمة البحرية الدولية، بل يعد في ذاته منظمة مستقلة تماماً، والدولة الطرف في معاهدة 1971 تصبح بالضرورة عضواً في الصندوق. ويعتبر الصندوق في كل دولة متعاقدة شخصاً قانونياً يمكنه بمقتضى تشريع هذه الدولة اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات².

ويبقى أن نؤكد على أن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض بواسطة معاهدة 1971 قد جاء تطبيقاً قانونياً للمبدأ الاقتصادي المسمى "الملوث - الدافع" على المستوى الدولي فالصناعة البترولية هي الملوث وهي أيضاً وحدها حتى الآن التي لديها القدرة على تحمل آثار ذلك³.

ولقد خالفت اتفاقية الصندوق لعام 1971 حينما اشترطت محل تسجيل السفينة أو العلم الذي ترفعه من أجل الصندوق ليتحمل جزء من العبء المالي لمسؤولية مالك السفينة وضامنيه فنصت في ختام الفقرة الثالثة من مادتها الخامسة (3/5) على أن تكون السفينة مسببة التلوث تحمل جنسية إحدى الدول الأطراف فيها أو على الأقل ترفع علمها، غير أنه بتعديل الاتفاقية وإلغاء الوظيفة فهذه للصندوق لم يصبح لهذا الشرط أي اعتبار وإنما مكان وقوع الضرر هو محل الاعتبار⁴.

حيث أن تدخل الصندوق الدولي من أجل تعويض المضررين لا يولي عندئذ أي أهمية لجنسية السفينة مسببة التلوث أو العلم التي ترفعه، وإنما العبرة تكون بوقوع التلوث على إقليم دولة طرف⁵.

1 لقد تأسست بموجب المادة 1/2 هذه الاتفاقية منظمة تحت تسمية fipol يقع مقرها في مقر المنظمة البحرية الدولية في لندن وقد تأسست في سنة 1978 فور دخول اتفاقية الصندوق لعام 1971 حيز التنفيذ. أنظر: محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 219، التهميش رقم 02.

2 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 357.

3 المرجع نفسه، ص 359.

4 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 226.

5 انظر المادة 1/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971. وانظر كل من د. محمد أحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 395-396 ود. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، طبعة 2007، الاسكندرية، ص 580.

ولعل السبب في ذلك هو استبعاد مالك السفينة التابعة لدولة غير طرف من الاستفادة من أحكامها لعدم مساهمتها في الصندوق الدولي للتعويض، وتحفيز الدول لكي تصبح أطراف في معاهدة 1971 ومن تم أطرافا في معاهدة 1969 بطريقة غير مباشرة¹.

ولما كان الغرض من إنشاء الصندوق الدولي هو حماية ضحايا التلوث البحري بالنفط، فقد قبل الصندوق مطالبات روسيا عما أصابها نتيجة جنوح الناقلة globe asimi وتدخل بدفع تعويض قدره 469.853 دولار لروسيا رغم أنها كانت طرفا في اتفاقية المسؤولية ولم تكن بعد طرفا في اتفاقية الصندوق².

أما صندوق كريستال³ فقد اشترط لتدخله أن يقع الحادث من سفينة وهي ناقلات البترول دون سواها من السفن والتي تنقل بالفعل لحظة الحادث النفط سائبا كبضاعة كما اشترط أيضا أن تكون الناقلة التي تسرب منها أو أُلقيت منها المحروقات، أو التي تشكل تهديدا بالتسرب أو الإلقاء، لحظة الحادث مملوكة أو مؤجرة لطرف في اتفاق توفالوب⁴، لم يتم إلغاء الشرط الأخير والاستغناء عنه إثر تعديل الاتفاق في عام 1987.

كما يشترط أن تكون الأضرار غير مغطاة بمقتضى اتفاقية الصندوق لعام 1971 لأنه في حالة تغطيتها من طرف هذه الأخيرة، فإنه لا يملك المضرور المفاضلة بين النظامين، وإنما له الحق فقط في مطالبة الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971.

لم يقتصر إنشاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط على المعاهدات الدولية بل تولى اتفاق كريستال إلى إنشاء صندوق تديره جمعية أطلق عليها اسم « ocimpcl » يتكفل

1 أنظر المادة 4/37 من اتفاقية الصندوق لعام 1971.

2 تتمحور وقائع قضية الناقلة golbe asimi أنها كانت محملة ب 19.945 طن من النفط وقت جنوحها وغرقها على السواحل الروسية بتاريخ 22 نوفمبر 1981، تسرب منها 16 ألف طن من الزيت، ولم تكن روسيا آنذاك طرفا في اتفاقية الصندوق لعام 1971 وقت وقوع الحادث، بل كانت طرفا في اتفاقية المسؤولية لعام 1969 فقط، وبالرغم من ذلك قبل الصندوق التدخل وتعويض روسيا بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية. أنظر في هذا الشأن: صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 560، التهميش رقم 03.

3 لقد تم إبرام اتفاق كريستال في 14 يناير 1971، ودخل حيز التنفيذ في الفاتح من أبريل من نفس السنة، وبالرغم من أن الغرض منه هو تطبيقه إلى غاية دخول اتفاقيتي 1969 و 1971 حيز التنفيذ، إلا أنه استمر العمل به حتى تاريخ 20 فبراير 1997 وهو تاريخ إلغاؤه. أنظر في هذا الشأن: محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 221، التهميش رقم 01.

4 المرجع نفسه، ص 227.

أساسا بالتعويض المكمل لذلك المنصوص عليه في اتفاق توفالوب¹ أو في معاهدة 1969 أو في أي قانون وطني آخر عندما لا يتمكن ضحايا التلوث طبقا لأي من هذه الأنظمة من الحصول على تعويض كاف وملائم عن الأضرار التي ألتمت بهم.

الفرع الثاني: صندوق عام 1992 الخاص بالتلوث بالنفط

يعتبر صندوق 1992 متميزا عن صندوق 1971، حيث أوكلت له وظيفة وحيدة هي وظيفة ضمان التعويض عن أضرار التلوث في الحدود التي تكون فيها الحماية الناتجة عن بروتوكول المسؤولية المدنية لعام 1992 غير كاف بخلاف الثاني (1971) التي كانت له وظيفة ثانية هي التخفيف عن جزء من العبء المالي لمالك السفينة التي تم إلغاؤها بموجب بروتوكول الصندوق لعام 1992².

حيث عدلت معاهدة 1971 ببروتوكول 1992 وأصبحت تسمى بالمعاهدة الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام 1992، أو معاهدة الصندوق لعام 1992، وكما هو الحال في العلاقة التكميلية بين معاهديتي 1969 و1971 فإن الدول الأطراف في بروتوكول المسؤولية لعام 1992 هي وحدها التي يمكن أن تصبح طرفا في بروتوكول الصندوق لعام 1992، وقد كان أمام اللجنة المشكلة لتعديل معاهديتي 1969 و1971، خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر 1984، الاختيار بين بديلين مقترحين، الأول هو إدارة النظام الجديد للتعويض المنصوص عليه في بروتوكول 1992 بواسطة صندوق 1971 والثاني هو إنشاء شخص معنوي جديد متميز عن صندوق 1971 لإدارة هذا النظام، وفي النهاية نظرا لعدم إمكانية قبول البديل الأول لأسباب قانونية، تم الأخذ بالبديل الثاني. لذلك فقد أنشأ بروتوكول 1992 صندوقا جديدا تماما متميزا عن ذلك المنشأ بواسطة معاهدة 1971، سمي بالصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت 1992، أو صندوق 1992³.

إذن المهمة الوحيدة للصندوق حددها نص المادة الثالثة من بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1971 على أن الغرض من إنشاء صندوق 1992 يكمن في ضمان تعويض الأضرار الناجمة عن

1 تبنى هذا الاتفاق نفس تعريف المادة الملوثة مسائرا لاتفاق كريستال واتفاقية الصندوق عام 1991، وتقتصر على الزيوت المعدنية الثقيلة فقط، و المنقولة على السفينة كبضاعة أو موجودة عي عنابر وقود تشغيلها.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص220.

3 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص359.

التلوث بالزيت في الحدود التي تكون فيها الحماية المقدمة من بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 غير كاف كما ذكرنا سابقا .

يستخلص من ذلك أن صندوق 1992، على عكس صندوق 1971، قد أوكلت إليه مهمة رئيسية ووحيدة فقط، هي تعويض المضررين من التلوث. وبعبارة أخرى فإن أحد الوظائف الموكلة للصندوق بواسطة معاهدة 1971 قد اختلفت في البروتوكول المعدل لهذه الأخيرة، ونعني بها إعفاء مالك السفينة من الالتزام المالي الإضافي الذي تفرضه عليه معاهدة 1969¹. وأخيرا فإن مثل هذا الصندوق سيكون له في الدول المتعاقدة ذات الحقوق والواجبات مثل صندوق 1971.

كما تم استحداث صندوق جديد للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط بمقتضى المادة 1/4 من بروتوكول 2003 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1992 ويسمى بالصندوق التكميلي للتعويض والذي يهدف إلى توفير طرف ثالث للتعويض إلى جانب اتفاقية المسؤولية واتفاقية الصندوق لعام 1992².

الفرع الثالث: صندوق عام 1996 الخاص بالمواد الضارة و الخطيرة

نظرا للتطور الذي لحق بعملية إنشاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري بغرض تحسين أدائها وتحقيق أهدافها خلال المرحلة الممتدة من 1971 إلى غاية 1992، فقد تبني المجتمع الدولي تعميم هذه التجربة والأخذ بهذه الآلية الجماعية للتعويض عن أضرار التلوث البحري الناجم عن النقل البحري للمواد الضارة والخطيرة، حيث أنشأت اتفاقية لندن لعام 1996 صندوقا دوليا للتعويض عن أضرار التلوث البحري للمواد الضارة والخطيرة يسمى fonds snpd وفق نص المادة 13 من ذات الاتفاقية³.

وتم إحداث هذا الصندوق بموجب اتفاقية لندن بتاريخ 03 ماي 1996 باعتباره الشق الثاني من الآلية الدولية للتعويض عن هذا النوع من الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية. أما القواعد المنظمة لهذا الصندوق الجديد فقد تم استنساخها بشكل كبير عن النظام القانوني الخاص بالصندوق

1 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص455.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص220.

3 المرجع نفسه، ص221.

الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، إلا أنه إذا كان هذا الأخير قد بدأ في الاشتغال مند وقت طويل وراكم تجربة مهمة في ميدان التعويض عن أضرار التلوث، فإنه بالنسبة للصندوق الجديد الخاص بالتلوث البحري بالمواد الضارة والخطيرة أساسا، فلا زالت الاتفاقية المنشأة له لحد اليوم غير عملية¹.

وبذلك تكون اتفاقية لندن لسنة 1996 قد استنسخت بصفة واسعة نظام المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث المنصوص عليها في اتفاقيتي بروكسل لسنتي 1969 و1971. وأكد أن اعتماد اتفاقية لندن لسنة 1996 هذه الآلية المؤسسية الدولية للتعويض عن أضرار التلوث جاء من أجل الاستجابة لحاجتين أساسيتين: من ناحية أولى تقديم تعويض منصف لضحايا التلوث الصادر عن السفن في حالة عدم كفاية أو عدم إمكانية استعمال المسؤولية الفردية ومن ناحية ثانية اشتراك الصناعات الملوثة الأخرى غير أرباب السفن في التحمل الجماعي للتعويض عن أضرار التلوث البحري². ذلك أن التحمل المالي عبر هذه الآلية المؤسسية لا يستند على فكرة المسؤولية بل على فكرة الضمان، أي لا تسعى القواعد المنظمة لها إلى تحديد المسؤول عن التلوث ولا يعينها السلوك المسبب للتلوث، ولكن ما يعينها هو المخاطر التي يشكلها النشاط الملوث على البيئة البحرية. بالمقابل فإن هذه الآلية الجماعية تقوم على أساس التضامن وهي تعبير عن توزيع جماعي للمخاطر، بين المجموعة المهنية المسببة للتلوث، أي هي وسيلة لتنظيم مساهمة الصناعات البترولية والكيمياوية وغيرها في تمويل التعويضات المستحقة لفائدة المتضررين من التلوث البحري.

واستنادا إلى الأساس الاتفاقي لإحداث الصندوق لعام 1996 وانطلاقا من دراسة البيانات التي تشكل منها الهيكل التنظيمي للصندوق، يمكن اعتباره منظمة دولية تخضع لقواعد القانون الدولي ويتوفر الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطيرة على جميع صلاحيات منظمة دولية كما حددتها الاتفاقية المؤسسة له، بحيث تم إنشاؤه بمقتضى معاهدة دولية متعددة الأطراف لتحقيق مصلحة دولية عامة، تتمثل في تعويض أضرار التلوث الصادر عن السفن ويشكل هذا الأساس الاتفاقي تعبيرا عن إرادة مجموعة من الدول في إحداث إطار دولي للتعاون تكون له استقلالته الذاتية، ويقوم بممارسة عدد من الاختصاصات بهدف تلبية حاجات دولية ناتجة عن حماية

1 د. محمد البراز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، دار المعارف، مصر، طبعة 2006، ص 395.

2 محمد البراز، المرجع السابق، ص 393 وما يليها.

المتضررين من التلوث الذي تتسبب فيه السفن. وعليه فإن وجود هذه الإرادة الدولية وراء إنشاء هذا الكيان ، يجعلنا أمام منظمة دولية بالمعنى المتعارف عليه في القانون الدولي¹.

المطلب الثالث: شروط تدخل الصناديق الدولية للتعويض

لقد اشترطت أحكام الاتفاقيات الدولية المنشئة للصناديق الدولية شروطا تتمثل في شرط المادة مصدر التلوث². فيقصد بالمادة الملوثة في ظل اتفاقية الصندوق لعام 1971 واتفاقية الصندوق لعام 1992 والبروتوكول المعدل لها لعام 2003 الزيت الذي يقتصر على الزيت الخام « petrol brut » وزيت الوقود « fuel-oil » واستبعاد زيت الحوت وزيت التشحيم وزيت الديزل الثقيل وغيرها مما أوردته اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في نص المادة 5/1 وبروتوكول 1992 في نص المادة³ 2/2. وكان الأجدر أن تسير اتفاقية الصندوق فيما وردت بشأن تعريف المادة مصدر التلوث في اتفاقية المسؤولية وتعديلاتها. فيما قصرت اتفاقية لندن لعام 1996 المادة الملوثة على كل مادة خطيرة وضارة، حيث تشمل الزيوت و السوائل الأخرى الموصوفة بأنها خطيرة أو ضارة، والغازات المميته، والمواد السائلة القابلة للاشتعال والأشياء والمواد الخطيرة والضارة والمؤدية والمنقولة في شكل حزم، والمواد الصلبة المحمولة بدون تحريم والموصوفة بأنها تحوي مخاطر كيميائية، كما تشمل على بقايا المواد الخطيرة والضارة من عملية النقل السابقة⁴.

كما يشترط في تدخل الصندوق أن يتم التلوث من سفينة تخضع لأحكام اتفاقيات ذات الصلة وأن يقع في إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك بجزرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة منشأة وفقا للقانون الدولي أي تكون السفينة مسجلة في إحدى دول الأطراف بمعاهدة الصندوق لعام 1971 وبالتالي في معاهدة 1969، أو مسجلة في اتفاقية لندن لعام 1969 وأنها كانت تحمل وقت وقوع الحادث جنسية دولة طرف في الاتفاقية، أو ترفع علمها، ما لم تكن سفينة حربية أو مملوكة للدولة تديرها للمنفعة العامة أو مستغلة بواسطتها ومخصصة فقط للخدمة غير تجارية بحسب ما نصت عليه

1 المرجع نفسه، ص 392.

2 أنظر المادة 3/13 من اتفاقية الصندوق لعام 1971 والمادة 21 من اتفاقية لندن 1996.

3 لقد تبنى اتفاق كريستال تعريف المادة الملوثة، والتي تقتصر على الزيوت المعدنية الثقيلة فقط، والمنقولة على السفينة كبضاعة أو موجودة في عنابر وقود تشغيلها. أنظر محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 225، التهميش رقم 01.

4 المرجع نفسه، ص 225. وأنظر: المادة 5/1 من اتفاقية لندن لعام 1996.

المادة 11/1 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 واتفاقية الصندوق لعام 1971 في مادتها 2/4،
والمادة 3/4 من اتفاقية 1996.

أما صندوق 1996 للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الضارة والخطيرة فإنه يشترط لتدخله أن تنتفي مسؤولية مالك السفينة بسبب من الأسباب الواردة في المادة 2/7 و3 كحالة الحرب أو تدخل الغير في إحداث الضرر، أو في حالة العجز المادي للمالك عن تعويض الضحايا رغم وجود التأمين، أو كحالة تجاوز مبالغ التعويض الحدود القصوى¹.

كما يشترط لتدخل الصندوق أن يكون هناك ضرر، وقد تضمنت المادة الأولى من اتفاقية عام 1971 المقصود بمصطلحات "أضرار التلوث، تدابير الوقاية" ذات المعنى الوارد في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، ويقصد به الخسارة أو الضرر الذي يقع خارج السفينة الناقلة للنفط والناجم عن تلوث نتيجة التسرب أو الطرح للنفط أينما حدث، ويشمل تكلفة تدابير الإنقاذ وكل خسارة ناتجة عن هذه التدابير وبذلك فإن الأضرار التي تحدث على إقليم دولة متعاقدة لما في ذلك البحر الإقليمي لهذه الدولة ويشمل أيضا تدابير الإنقاذ التي تتخذ من أي شخص بعد وقوع الحادث ويقصد بها الحد من أضرار التلوث ومنعها والتي يتم التعويض عنها بمقتضى أحكام الاتفاقية وبعد تعديل الاتفاقية بمقتضى اتفاقية 1984 عام 1992، أصبحت تشمل تلك الأضرار التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة طبقا لتحديدها بمقتضى قواعد القانون الدولي بالإضافة إلى الخسائر والأضرار التي تقع في إقليم الدولة، كما يشمل الضرر تدابير الإنقاذ التي تتخذ من المالك، أو من أي شخص بهدف منع أو الحد من التلوث، وذلك بشرط عقلانية هذه التدابير، وتعد هذه التدابير أو المصاريف معقولة إذا كانت هذه المصروفات قد تم التضحية بها تطوعا لمنع ضرر التلوث أو تقليله إلى الحد الأدنى كضرر ناجم عن التلوث، فإذا لم تكن هذه التكاليف معقولة فإنه لا يتم تغطيتها من الصندوق وذلك إلى الحد المعقول².

وإذا كان مكان وقوع الضرر أصبح لا يشكل مشكلة إلا أنه فيما يتعلق بالتدابير الوقائية فهل تطبق اتفاقية الصندوق على التدابير الوقائية عن الحوادث التي تقع في أعالي البحار للمنع أو الحد من أضرار التلوث؟.

1 أنظر: المادتين 13 و14 من اتفاقية لندن لعام 1996.

2 د. صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 582-583.

وعلى الرغم من أن نص المادة 1/3 و2 من اتفاقية سنة 1971 لم تتضمن الإشارة إليها فإننا نتفق مع ما ذهب إليه رأي في الفقه من إمكانية تطبيق هذه الاتفاقية على التدابير الوقائية التي تتخذ بهدف منع أضرار التلوث بالنفط، أو الحد منها حتى ولو كانت في أعالي البحار، ويعد تعديل الاتفاقية بمقتضى اتفاقية عام 1992 تضمنت المادة الثالثة من هذه الاتفاقية النص على تطبيق الاتفاقية على تدابير الإنقاذ والوقاية أينما تتخذ لمنع هذه الأضرار أو الحد منها، وبذلك تكون هذه التعديلات قد قضت على الجدل والخلاف الذي تار حول نطاق اتخاذ التدابير الوقائية في ظل اتفاقية سنة 1971 قبل تعديلها.

أما عن الشرط الرابع، وهو شرط الحادث فإن الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عام 1971 وتعديلها، عام 1992 قد أحالت في تعريفها للحادث إلى نصوص اتفاقية المسؤولية عام 1969 وتعديلاتها سنة 1984، تم سنة 1992 دون تغيير¹.

المبحث الثاني: أجهزة الصناديق الدولية ومواردها والتزامات الدولة المتعاقدة في مواجهتها

باعتبار الصناديق الدولية للتعويض أجهزة ومؤسسات ومنظمات دولية تخضع للقانون الدولي العام، فإنه لا بد لها من نظم إدارية تبين هيكلتها وكيف تدار من الناحية الإدارية، إلى جانب ذلك كيف يتم تمويلها، أو بعبارة أخرى ما هو مصدر تغذية الصناديق الدولية للتعويض من الناحية المادية؟ وكيف تلتزم الدول المتعاقدة في مواجهتها.

وللوقوف على ذلك والتوضيح أكثر ارتأينا أن نتطرق في هذا المبحث إلى ثلاث مطالب على النحو التالي:

- المطلب الأول: هيكل الصناديق الدولية للتعويض
- المطلب الثاني: إرادات الصناديق الدولية للتعويض
- المطلب الثالث: التزامات الدولة المتعاقدة في مواجهة الصناديق الدولية للتعويض

المطلب الأول: أجهزة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري (النظام الإداري)

يتعلق الجزء الأكبر من نصوص معاهدة 1971 وبروتوكول 1992 المعدل لها بالنظام الإداري للصندوق الدولي للتعويض الذي أنشأه كل منهما. ونعرض فيما يلي النظام الإداري لصندوق التعويض في كل معاهدة 1971 وبروتوكول 1992، ومعاهدة 1996 وذلك من خلال ثلاث فروع متتالية:

الفرع الأول: النظام الإداري لصندوق 1971

إن التعرف على النظام الإداري للصندوق الدولي للتعويض 1971 يعني الإجابة على السؤال التالي: كيف يدار الصندوق من الناحية التنظيمية؟

أوضحت المادة 16 من معاهدة 1971 تنظيم الصندوق الدولي للتعويض في مجمله عندما نصت على أن: "الصندوق يشتمل على جمعية وسكرتارية تدار بواسطة مدير ولجنة تنفيذية" ويتبين من هذا النص أن إدارة الصندوق وعلى نمط معظم وكالات الأمم المتحدة، تتضمن ثلاث مراتب هي الجمعية واللجنة التنفيذية والسكرتارية¹.

أولاً: الجمعية

وتتألف الجمعية من ممثلي حكومات كافة الدول المتعاقدة، الأعضاء في الصندوق، فهي مجلس الإدارة الأعلى للصندوق، والمسؤولة عن كافة عملياته. وتجتمع هذه الجمعية بكامل هيئتها في دور انعقاد عادي، مرة كل عام ويمكنها في حالة تفويض اختصاصاتها المالية للجنة التنفيذية أن تجتمع مرة كل عامين².

أما الاجتماع غير العادي للجمعية يكون كلما دعت الضرورة إلى ذلك بناء على طلب ثلث عدد أعضاء الجمعية على الأقل، كما يمكن دعوتها للانعقاد بناء على مبادرة المدير بعد استشارة رئيس الجمعية، ويخطر الأعضاء بمواعيد الانعقاد قبل تاريخ الانعقاد بشهر على الأقل³.

1 هذه الإدارة وضحتها المواد من 16 إلى 34 من معاهدة الصندوق لعام 1971.

2 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 363.

3 د. صلاح محمد سليمية، المرجع السابق، ص 614.

أما فيما يخص اختصاصات الجمعية وباعتبارها المهيمنة على إدارة الصندوق، فإنها تختص في تنفيذ سياسة الصندوق وتحقيق الغرض من إنشاء الصندوق وتختص بالآتي¹:

- 1- انتخاب رئيس الجمعية ونائبه في كل دورة انعقاد عادية، ويستمررون في أداء وظائفهم حتى الدورة العادية الجديدة.
- 2- تحديد النظام الداخلي واللوائح الداخلية للصندوق بما يتفق مع أحكام الاتفاقية.
- 3- تعيين مدير السكرتارية ووضع الضوابط والأحكام بشأن تعيين ما يلزم من موظفين آخرين وتحديد شروط تعيين المدير والموظفين الآخرين وأحكامه.
- 4- مناقشة الميزانية السنوية وتحديد الاشتراكات واعتمادها.
- 5- تعيين المراجعين والموافقة على حسابات الصندوق.
- 6- الموافقة على تسوية المطالبات من الصندوق، واتخاذ قرارات فيما يتعلق بتوزيع مبالغ التعويض المتاحة فيما بين المطالبة وفقا لنص م 5/4 وتحديد الشروط والأحكام التي تدفع بموجبها المدفوعات المؤقتة للمطالبات بغرض ضمان تعويض ضحايا الضرر الناجم عن التلوث في أسرع وقت ممكن.
- 7- المطالبة بزيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يتحمله النادي.
- 8- انتخاب أعضاء اللجنة التنفيذية من بين أعضاء الجمعية.
- 9- تشكيل جميع اللجان الفرعية الدائمة منها والمؤقتة التي ترى ضرورة تشكيلها.
- 10- تحديد أسماء الدول غير الأعضاء في الاتفاقية أو أي منظمات دولية حكومية وغير حكومية يسمح لها بالاشتراك في اجتماعات الجمعية دون أن يكون لها حق التصويت.
- 11- إعطاء تعليمات للمدير تتعلق بإدارة الصندوق والهيئات الفرعية.
- 12- التصديق على التقارير ومراقبة عمل اللجنة التنفيذية ونشاطها².
- 13- مراقبة حسن تطبيق أحكام الاتفاقية، وتنفيذ قرارات الجمعية الخاصة بها.
- 14- تولى جميع الاختصاصات الأخرى التي تقع ضمن اختصاصها وفي حدود الاتفاقية الحالية أو كل ما هو ضروري لحسن سير الصندوق.

1 المرجع نفسه، ص 615.

2 أنظر المادة 28 من اتفاقية سنة 1971 وتعديلاتها سنة 1984، وسنة 1992.

أما التصويت على قرارات الجمعية فإنه يتم بأغلبية الأعضاء الموجودين ويكون لكل عضو من الأعضاء صوت واحد¹، وفي بعض الحالات التي يتطلب لإصدار القرار فيها أغلبية خاصة مثل المطالبة بزيادة الحد الأقصى لتدخل الصندوق وزيادة الاشتراكات ، فإنه يجب موافقة أغلبية ثلاثة أرباع الأعضاء، أو ثلثي الأعضاء الحاضرين حسب مقتضى الحاجة ،ويقصد بالأغلبية في كل هذه الأحوال الأعضاء الذين قاموا بالإدلاء بأصواتهم فعلا سواء بالإيجاب أو بالسلب أما الذين امتنعوا على التصويت فلا يتم احتسابهم².

ثانيا: السكرتارية (أمانة سر)

تتكون السكرتارية من المدير وعدد من الأعضاء اللازمين لإدارة الصندوق ويعهد المدير الممثل القانوني للصندوق وهو الموظف الإداري للصندوق وكما سبق توضيحه فإن المدير يتم اختياره من الجمعية ويؤدي اختصاصاته وفقا لما صدر إليه من تعليمات من الجمعية.

أما فيما يخص اختصاصات المدير فإنه يختص بعدة اختصاصات لعل من أهمها³:

- 1- تحديد الموظفين المطلوبين لإدارة الصندوق.
- 2- اتخاذ جميع التدابير المناسبة بغرض إدارة مالية الصندوق على نحو ملائمتهم.
- 3- تحصيل الاشتراكات المستحقة بموجب هذه الاتفاقية.
- 4- مناقشة الحد الضروري المطالبات من الصندوق والقيام بالوظائف الأخرى للصندوق واستخدام خدمات الخبراء القانونيين والماليين وغيرهم.
- 5- اتخاذ جميع التدابير الملائمة لبحث المطالبات للصندوق في حدود والشروط الواردة في اللائحة الداخلية مما في ذلك التسويات النهائية للمطالبات دون موافقة مسبقة من الجمعية وفقا لما تنص اللائحة على ذلك.

1 أنظر المادة 32 من اتفاقية سنة 1992 وتعديلاته.

2 أنظر المادة 33 من اتفاقية 1992، وانظر: د. صلاح محمد سليم، المرجع السابق، ص 616.

3 أنظر المادة 29 من اتفاقية سنة 1971 وتعديلاتها.

6- يجوز للمدير في حالة تقديم الطلبات إليها إذا اقتنع بصحة الإدعاءات الواردة بالطلب أن يقرر منح المضرورين بالتعويض على ألا يتجاوز التعويض مبلغا معيناً، وإذا ازداد التعويض عن هذا الحد فإنه يشترط موافقة الجمعية، ويجوز للمدير إذا اقتنع بما في الادعاءات، وكانت تتجاوز المبالغ المقررة في حدوده فله أن يمنح المضرورين بما يعادل 60% من المبلغ حتى يتم موافقة الجمعية على البيانات المالية وتقديرات الميزانية لكل سنة وتقديمها للجمعية¹.

7- يعد بالتشاور مع رئيس الجمعية وينشر تقريراً عن نشاط الصندوق خلال السنة.

8- إعداد البيانات والسجلات اللازمة لعمل الجمعية وجمعها.

وكحقوق أعضاء السكرتارية فإنه يستحق أعضاؤها مرتبات وأجور مقابل عملهم في الصندوق. ومن أهم واجباتهم، أنه لا يجوز للمدير والموظفين والخبراء الذين تم تعيينهم عند قيامهم بأداء مهامهم أن يتلقوا أي تعليمات من أي حكومة أو سلطة خارج نطاق الصندوق، وعليهم الامتناع عن أي عمل قد ينعكس عن وضعهم باعتبارهم موظفين دوليين، كما يقع على عاتق كل دولة -بما في ذلك الدولة التي يحملون جنسيتها- الالتزام باحترام الطابع الدولي لهؤلاء، وألا تسعى هذه الدول للتأثير على هؤلاء عند الاطلاع بمسئوليتهم².

ثالثاً: اللجنة التنفيذية³

تنتخب بواسطة الجمعية، وتتشكل من ثلث أعضاء هذه الأخيرة، شريطة ألا يقل عدد أعضائها عن 7 دول ولا يزيد على 15 دولة. وتقوم أساساً بالتصديق على تسوية طلبات التعويض المقدمة للصندوق والتي تم بحثها بواسطة السكرتارية.

وجدير بالإشارة أن قرارات الجمعية واللجنة التنفيذية تصدر كقاعدة عامة بأغلبية الأعضاء الحاضرة والمصوتة⁴، ولكن في بعض الحالات تصدر القرارات بأغلبية خاصة كالثلاثة أرباع أو كالثلاثين¹.

1 د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 617.

2 انظر المادة 3 من الاتفاقية، و انظر: د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 618.

3 أنظر المادة 21 حتى المادة 27 من معاهدة عام 1971.

4 أنظر المادة 32 من معاهدة عام 1971.

وكانت اللجنة التنفيذية هي المهيمنة على تنفيذ أهداف الصندوق وفقا لما يتم تحديده بواسطة الجمعية، ولقد تم إلغاء هذا الجهاز بمقتضى التعديل سنة 1984 وسنة 1992².

ويظل العضو في اللجنة التنفيذية ملتزما بأداء واجباته حتى ختام دورة الانعقاد العادية للجمعية ولا يجوز انتخاب عضو اللجنة التنفيذية لأكثر من مدتين متتاليتين.

أما بخصوص اجتماع اللجنة التنفيذية، فإنها تعقد مرة كل سنة بناء على دعوة من المدير سواء بصفة تلقائية منه، أو بناء على طلب عدد الأعضاء على الأقل الثلث يمكن أن يتم انعقاد الاجتماع في المكان الذي تراه³. ويجوز لأعضاء الجمعية حضور اجتماع اللجنة التنفيذية كمراقبين فقط دون حق التصويت⁴. ويشترط لاجتماع اللجنة التنفيذية حضور ثلثي عدد أعضائها⁵.

وتخص اللجنة التنفيذية بما يلي⁶:

- 1- انتخاب رئيسها وتحديد النظام الداخلي الخاص بها.
- 2- صياغة النصوص ووضع الشروط لتعيين عناصر اللجنة التنفيذية.
- 3- التصديق على النظام الخاص بطلبات التعويض المقدمة إلى الصندوق.
- 4- إعطاء المدير جميع التعليمات الخاصة بالصندوق والسهر على حسن تطبيقه للاتفاقية.
- 5- تولى جميع المهام الأخرى التي تكلف بها من قبل الجمعية.
- 6- تتولى إعداد ونشر تقريرا سنويا خاص بنشاط الصندوق خلال السنة السابقة وبعد تعديل الاتفاقية سنة 1984 وسنة 1992 تم إلغاء هذه اللجنة، وأصبح الجهاز الإداري داخل الصندوق هو الجمعية والسكرتارية.

أما التصويت داخل اللجنة التنفيذية، فإنه يتم بنفس أسس التصويت داخل الجمعية.

1 على سبيل المثال تتطلب أغلبية ثلاث أرباع داخل الجمعية لزيادة الحد الأقصى للتعويض الذي يلتزم به الصندوق م1/33 أ. كما تتطلب أغلبية 3/2 داخلها أيضا لتعيين مدير الصندوق المادة 2/33 ب. انظر: د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص364.

2 د. صلاح محمد سليمة، المرجع نفسه، ص618.

3 أنظر المادة 24 من اتفاقية الصندوق لعام1971.

4 انظر المادة 27 من اتفاقية الصندوق لعام1971.

5 أنظر المادة 20 من اتفاقية الصندوق لعام1971.

6 انظر المادة 26 من اتفاقية الصندوق لعام1971. و انظر: د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص619.

الفرع الثاني: النظام الإداري لصندوق 1992

يتمثل النظام الإداري لصندوق 1992 مع نظام صندوق 1971، فيما عدا بعض التعديلات البسيطة التي طرأت على هيكله أو تنظيمه الداخلي ونص بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1971 على أن "الصندوق يشتمل على جمعية وسكرتارية تدار بواسطة مدير"¹ ويستخلص من هذا النص أن الأجهزة المشكلة للهيكل أو التنظيم الداخلي لصندوق 1992 ماثلة تماما لصندوق 1971 فيما عدا جهاز واحد فقط، يشكل أحد أجهزة صندوق 1971 الرئيسية، تم إلغاؤه من صندوق 1992. هذا الجهاز هو اللجنة التنفيذية كما سبق ذكره².

وقد كانت مسألة إلغاء اللجنة التنفيذية في صندوق 1992 محلا لجدل واسع أثناء انعقاد مؤتمر 1984 قبل أن يجسمها هذا الأخير في النهاية. وكان مشروع البروتوكول الذي أعدته اللجنة القانونية قد تضمن من بين نصوصه نصا بإلغاء هذا الجهاز بناء على اقتراح من مدير الصندوق أشار إليه إلى أن اللجنة التنفيذية من خلال عملها، تعد ماثلة إلى حد كبير للجمعية، مما يؤدي إلى ازدواجية في العمل وما يترتب على ذلك من زيادة في النفقات يمكن تفاديها، علاوة على ذلك فقد أبدت العديد من الأسباب لإلغاء اللجنة التنفيذية، أثناء مناقشات المؤتمر حول هذه المسألة وكان أهمها إعطاء إدارة نظام التعويض المنصوص عليه في البروتوكول مرونة أكبر، وتقوية سلطة الجمعية وجعلها أكثر مرونة. وعلى الرغم من معارضة وفود بعض الدول لهذا الإلغاء³، فإن أغلبية الوفود انحازت إلى رأي مدير الصندوق وأيدت اقتراحه بإلغاء اللجنة التنفيذية. وهذا ما استقر عليه رأي المؤتمر في نهاية مناقشاته حول هذه المسألة، وتداركا لنتائج إلغاء اللجنة التنفيذية، فإن التصديق على تسويات طلبات التعويض المقدمة للصندوق وكافة الوظائف الأخرى التي كانت تقوم بها لجنة صندوق 1971، أصبحت في ظل صندوق 1992 من اختصاص الجمعية وأي جهاز مساعد ترى هي إنشاؤه لغرض خاص⁴.

1 انظر المادة 17 من بروتوكول الصندوق لعام 1992.

2 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 387.

3 على رأس هذه الدول كانت الولايات المتحدة وفرنسا حيث اقترح وفد الولايات المتحدة ليس فقط الإبقاء على اللجنة التنفيذية وإنما أيضا إطالة مدة تفويضها من سنة إلى سنتين واجتماع الجمعية مرة واحدة كل سنتين على أن تنتقل السلطات المادية للجمعية آليا إلى اللجنة التنفيذية بينما رأى ممثل الوفد الفرنسي الإبقاء على اللجنة حيث أنها تملك إدارة أكثر مرونة من الجمعية وتنال رضا تاما حتى الآن في عملها. أنظر: د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع نفسه، ص 387-388، التهميش رقم 04.

4 انظر المادة 2/18 من بروتوكول 1992.

ويبقى أن نشير إلى أنه فيما يتعلق بصندوق كريستال فإن تغييرا طفيفا قد طرأ على إدارته بعد تعديل الاتفاق في 1987، حيث أصبحت تقوم على إدارته مند هذا التعديل شركة محدودة CRISTAL LIMITED بدلا من الجمعية التي كانت موجودة في ظل تعديل 1978¹.

الفرع الثالث: النظام الإداري لصندوق عام 1996

طبقا لاتفاقية سنة 1971 فإن صندوق الفيول يتكون في الأصل من ثلاثة أجهزة رئيسية هي: الجمعية واللجنة التنفيذية والأمانة العامة، أما طبقا لبروتوكول سنة 1992 بشأن صندوق الفيول كما سبق ذكره بمقتضى اتفاقية سنة 1996 بشأن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطيرة²، فتم الاحتفاظ بجهازين هما الجمعية والأمانة العامة، وذلك بقصد التخفيف من كثرة الأجهزة التي قد تعرقل أداءه وتوفير الخدمات المعهودة إليه.

أولا: الجمعية

يشكل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطيرة من الجمعية، باعتبارها الجهاز العمومي الذي يضم كافة الدولة المتعاقدة. إذ بمقتضى اتفاقية سنة 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها بمقتضى اتفاقية سنة 1996 فإن هذا الجهاز هو الذي يتولى الإشراف على جميع عمليات الصندوق حيث خولت له ممارسة صلاحيات عامة، إذ تكلف الجمعية بشكل خاص³ بإقرار ميزانية الصندوق، وتحديد التمويل السنوي أي مبلغ المساهمات المتأتية من القطاعات الصناعية المعنية بتمويل الصندوق.

وكذلك البث في تسوية طلبات التعويض والقيام بانتخاب مدير الصندوق الذي يوجد على رأس الأمانة العامة، كما تقوم الجمعية التي تعقد دوراتها العادية كل سنة مدنية بوضع نظامها الداخلي وبوضع النظام الداخلي الخاص بالصندوق وكذلك نظامه المالي والنظام الخاص بالموظفين⁴.

1 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع نفسه، ص 388.

2 أنظر المواد من 24 إلى 31 من اتفاقية لندن لعام 1996.

3 انظر المادة 18 من اتفاقية بروكسل لعام 1971 والمادة 26 من اتفاقية لندن لعام 1996.

4 يجوز أن تعقد دورة استثنائية بدعوة من مدير الصندوق حسب اتفاقية بروكسل لعام 1971 واتفاقية لندن لعام 1996 (المادة 27) وهنا تجدر الإشارة أن أسلوب اتخاذ القرار من قبل الجمعية يتطابق مع أسلوب العادي لاتخاذ القرارات في المنظمات الدولية حيث كل دولة عضو في الصندوق تتوفر على صوت واحد أثناء عملية التصويت. وقد حدد النصاب لانعقاد الجمعية في

ثانيا: الأمانة العامة

يتكون هذا الجهاز الدائم¹ من موظفين دوليين يتمتعون بالاستقلالية طبقا لقواعد الاتفاقية المنظمة لصندوق 1996 ويوجد على رأس الأمانة العامة مدير ويعتبر أعلى موظف في الصندوق وهو الممثل القانوني لهذا الأخير².

وعمقتضى هذه القواعد الاتفاقية يجب على هذا الموظف الدولي وغيره من الموظفين الدوليين العاملين بالصندوق وكذلك الخبراء الذين يعينهم، أن يكونوا مستقلين عن الدول التي ينتمون إليها ويلتزمون في ممارستهم لعملهم بعدم طلب أو قبول أي تعليمات أو توجيهات صادرة عن أي حكومة أو سلطة أجنبية عن الصندوق، كما يجب عليهم الامتناع عن أي عمل يتعارض ومركزهم كموظفين دوليين، ويقع على عاتق المدير اختيار الموظفين للعمل معه في الأمانة العامة، وتصريف الأعمال اليومية لإدارة الصندوق، وبوجه خاص جمع الاشتراكات وإعداد وتنظيم المستندات والمعلومات اللازمة لأعمال الجمعية، وهي التزامات تماثل تلك التي تقع على الموظفين الدوليين عموما³.

المطلب الثاني: إيرادات الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري

لم تثر مسألة البحث عن من يتحمل دفع الاشتراكات مصدر تمويل الصندوق الدولي، مشكلة على خلاف المسائل الأخرى، بالنسبة للقائمين على الإعداد لنصوص معاهدة 1971 فهذه المسألة قد حسمت من البداية ومنذ انعقاد مؤتمر 1996، حينما أبدت الصناعة البترولية⁴ موافقة سريعة عادت وأكدتها أثناء الأعمال التحضيرية لمؤتمر 1971 على تحمل عبء تغذية الصندوق ماديا عن طريق دفع الاشتراكات. وعليه إذا كانت الدول هي التي تدير الصندوق، فإن الشركات البترولية التابعة لهذه الدول هي التي تشارك فيه.

حضور أغلبية الأعضاء، أما التصويت عليها فيتم بأغلبية الثلثين أو حتى ثلاث أرباع المادة 32 من اتفاقية بروكسل لعام 1971 والمادة 33 من اتفاقية لندن لعام 1996.

1 انظر المواد 28 و 29 و 30 من اتفاقية بروكسل لعام 1971 والمواد 29 و 30 و 31 من اتفاقية لندن لعام 1996.

2 د. محمد البزاز، المرجع السابق، ص 397.

3 المرجع نفسه، ص 397-398.

4 وقد كونت الصناعات البترولية جمعية أطلق عليها اسم OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM للدفاع عن وجهة نظرها في مجال النقل البحري للمحروقات، ولقد لعبت هذه الجمعية دورا هاما أثناء المناقشات التمهيدية لإيضاح نظام عمل الصندوق. انظر: محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 366.

ولا يختلف اتفاق كريستال عن معاهدة 1971 في هذا الصدد. بل إنه قد نص صراحة على أن الاشتراكات في صندوق كريستال واجبة الدفع بواسطة الشركات البترولية الأطراف في الاتفاق¹.

لذا وكما كانت تمثل شريان الحياة لصندوق 1971 فقد ظلت الاشتراكات أيضا أداة التمويل الرئيسية الوحيدة لصندوق 1992، والاشتراكات في هذا الأخير مقارنة بمثلتها في صندوق 1971 لم يطرأ عليها تغيير من ناحية الأشخاص الملزمين بأدائها². ويتم تمويل الصناديق الدولية للتعويض كما سبق ذكره سنويا من خلال اشتراكات تدفعها شركات البترول التابعة للدول الأطراف التي تستورد كميات هامة من البترول تصل إلى أزيد من 150 ألف طن بالنسبة للصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالبترول³، سواء تم استردادها من طرف شخص أو شركة واحدة أو تم استردادها من طرف شركة فرعية فتعتبر وكأنها مستوردة بواسطة الشركة الأم وذلك عند بحث ما إذا كانت هذه الأخيرة ملتزمة بدفع الاشتراكات من عدمه⁴. وهي اسهامات اجبارية بخلاف الصندوق التكميلي لعام 2003 التي تكون فيه الاسهامات طوعية مفتوحة للدول الاطراف في اتفاقية الصندوق لعام 1992.

ويتم تعيين الحد الأقصى بـ 27.5% من إجمالي الاشتراكات السنوية للصندوق الدولي FIPOL وتستند بالفعل مساهمات الصندوق في المقام الأول على خمسة دول وهي: اليابان إيطاليا،فرنسا هولندا، وإجلترا، ومن بين هذه الدول الخمس اليابان هو إلى حد بعيد أكبر دافعي

1 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 366.

2 المرجع نفسه، ص 389.

3 والملاحظ أن اشتراط هذه الكمية من شأنه أن يقلل عدد المساهمين في الصناديق الدولية للتعويض مقتصرًا ذلك على شركات البترول الكبرى فقط. وكان الأجدر أن لا تتضمن اتفاقية الصندوق هذا التحديد وهو ما تضمنه اتفاق كريستال إذ أنه لم يشترط حداً أذني لكمية المحروقات المستوردة وهو ما يزيد في عدد المساهمين بطبيعة الحال، ومن ثم الزيادة في ضمان حماية المضرورين. أنظر محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 222.

4 لقد عاجلت اتفاقية الصندوق ظاهرة التحايل على قاعدة الحد الأدنى من المحروقات المستوردة، كإقبال شركة بفروعها استيراد كل منها ما لا يزيد عن 150 ألف طن حتى تنهرب من دفع الاشتراكات ففضت المادة 2/10 من اتفاقية الصندوق لعام 1971 بأنه: " إذا تعدت كمية المحروقات محل الاشتراك التي يتلقاها واحد أو أكثر من الأشخاص المشاركة داخل إحدى الدول المتعاقدة مقداره 150 ألف طن، فإن هذا الشخص ملزم بدفع الاشتراكات محسوبة تبعا لكميات المحروقات التي تتلقاها بالفعل حتى ولو لم تزد من الناحية الواقعية على 150 ألف طن".

الضرائب¹. أما الصندوق الدولي للتعويض المنشأ بموجب اتفاقية لندن لعام 1996 فإن تمويله يتم من طرف الأشخاص الذين لهم مصالح في شحن المواد الخطيرة والضرارة.

ووفق أحكام الاتفاقيات الدولية المنشئة للصناديق الدولية للتعويض أضرار التلوث البحري بالمواد ذات طبيعة ملوثة كالمحروقات والمواد الكيماوية، فإنها حولت لتلك الصناديق إقامة علاقات قانونية مباشرة مع أشخاص القانون الداخلي للدول الأعضاء في أي من تلك الصناديق من غير تدخل الدول نفسها سواء فيما يخص علاقتهم بالملزمين اتفاقيا بالمساهمة وتقديم الاشتراكات، أو علاقتهم بالمضربين طالبي التعويض.

وبذلك فإن النظام القانوني لأي من الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري لم يشترط أثناء عملية تحصيل المساهمات المكونة للرصيد المالي، أو أثناء تسوية طلبات التعويض المرور عبر الدول العضو التي تنتمي إليها تلك الشركة مالكة الشحنة المنقولة بحرا فيما يخص المساهمات أو الدولة التي تعرضت هي ذاتها أو أحد رعاياها لأضرار التلوث البحري².

وتتمثل مداخيل الصناديق الدولية من المساهمات التي تلتزم بها الشركات المنتمية للدول الأعضاء التي تنقل بحرا شحنات ذات آثار ملوثة (مواد نفطية أو مواد كيماوية أو أي مادة خطيرة وضرارة) بتسديدها مباشرة للصندوق المعني، دون أن يشترط أن يكون النقل دوليا، إذ يكفي أن يتم عبر البحر بما في ذلك النقل بين ميناءين تابعين لدولة واحدة.

أما فيما يخص قائمة المساهمين في الصناديق الدولية فيتم ذلك على أساس تقارير تقوم بها كل دولة عضو تدرج فيها اسم كل شخص ملزم بالمساهمة ضمن القائمة التي يضعها أي من الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري طبقا للقواعد الاتفاقية المنظمة لأي منهم. كما تلتزم الدول بالعمل على حمل الأشخاص الملزمين التابعين لها بتسديد مساهماتهم المالية إزاء الصندوق المعني.

أما مبالغ المساهمات فيتم احتسابها سنويا على أساس حجم الشحنة التي يتم استقبالها بالنسبة لكل عضو، أو المنقولة بحرا والمصرح بها ضمن التقرير السنوي المعد من طرف كل دولة عضو في

1 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص222-223.

2 المرجع نفسه، ص223.

إحدى الصناديق الدولية والتي تفرغ في موانئها¹. ولا يحق لأي منظمة (صندوق) مخالفة ما يرد في التقرير السنوي لكل دولة عضو بشأن قائمة المساهمين أو الكميات المصرح بها، مكثفة بذلك ومعتبرة إياها صحيحة إلى أن يثبت عدم صحتها.

وطبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية المنشأة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري فإنه تقوم الجمعية بتحديد مبلغ المساهمات السنوية الواجب تسديدها إزاء إحدى الصناديق مع الأخذ بعين الاعتبار للتعويضات التي قدمت خلال السنة السابقة، مع تسديد جزء من هذه المساهمات تسديداً قديماً، وتسديد الجزء المتبقي فيما بعد تسديداً بعدياً². غير أنه وفي حالة الخلاف بشأن الأشخاص المساهمين، فإن أي من الصناديق الدولية للتعويض لا يملك سلطة اتخاذ القرار بل تعود السلطة للمحاكم الوطنية للدولة التي ينتمي إليها الشخص الملزم بالمساهمة والذي اعترض عليه الصندوق، بينما يجوز لأي من الصناديق الدولية وفي حالة الخلاف بشأن المساهمات المحددة طبقاً للإحصائيات الواردة في تقارير الدول الأعضاء في أي منها رفع دعوى قضائية ضد أي ملتزم يمتنع عن تسديد ما بذمته من أجل الوفاء بالتزامه³.

وتجدر الإشارة أنه في حالة رفع دعوى قضائية من طرف أي من الصناديق الدولية للتعويض ليصبح عندئذ شخصاً معنوياً خاضعاً للقانون الوطني للدولة المقامة أمام محاكمها تلك الدعوى. ومن ثم فإن مسألة تحصيل مساهمة الصناديق هذه تجعل منها منظمة تتصف بصفة منظمة عبر وطنية لكون تلك الصناديق تقيم علاقة مباشرة الخواص الملزمين بالمساهمة المالية، وتخضع الأحكام القوانين الوطنية عند لجوءها لمحاكم الدول الأعضاء⁴، مع العلم أنه يمكن للدول الطرف التدخل في تحصيل مداخيل الصناديق، بما من شأنه مساعدة تلك الصناديق على تحسين أدائها فيما يتعلق بتأمين أساس قيامها بنشاطها وتوفير خدماتها، فلا تعتبر الدولة العضو عندئذ بمثابة الوسيط بين الصندوق والمساهمين، وإنما تعد ضامناً لحسن سيرها.

1 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، 369.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 223.

3 المرجع نفسه، ص 224.

4 المرجع نفسه، ص 224.

المطلب الثالث: التزامات الدول المتعاقدة أتجاه الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري

إن فعالية أي التزام تكمن في حظه من التطبيق، وانطلاقاً من هذا المبدأ أو بغية تحقيق الفعالية، لابد من كفالة حول كميات المواد النفطية الداخلة لكل دولة طرف في اتفاقية الصندوق لعام 1971، ومن تم قضت أحكام هذه الاتفاقية بالتزام الدول الأطراف بأن تبلغ المدير الصندوق كتابة بمعلومات حول اسم وعنوان أي شخص داخل هذه الدولة ملزم بالاشتراك في الصندوق طبقاً لها، بالإضافة إلى بيانات حول كميات الزيوت محل الاشتراك التي استقبلها أثناء السنة الميلادية السابقة¹.

والأشخاص الملزمون بالاشتراك في الصندوق هم الذين يجب عليهم سداد الاشتراكات المفروضة عليهم مباشرة إلى الصندوق، فالدولة المتعاقدة غير مسؤولة عن الاشتراكات المفروضة على الأشخاص التابعين لها والملزمين بالاشتراك، وإذا كان طرفاً رابطة الالتزام بالاشتراك هما الأشخاص الملزمون بالاشتراك، من جهة والصندوق الدولي للتعويض من جهة أخرى، حيث تلتزم الأولى بدفع الاشتراكات المفروضة عليها مباشرة إلى الثاني، فليس معنى ذلك استبعاد أي دور يمكن أن تؤديه الدول المتعاقدة في هذا الصدد².

غير أن معاهدة الصندوق لعام 1971 تفتقد للجزاء عن إخلال الدول الأطراف بالتزامها هذا أو تباطؤها فيه، مما جعل المجتمع الدولي يتفطن لهذا النقص ويستدركه بمقتضى بروتوكول 1992 مشيراً أنه في الحالة التي لا تفي فيها الدولة الطرف بالتزامها أن تقدم للمدير المعلومات المطلوبة في الوقت المحدد، مما قد يترتب على ذلك خسارة مادية للصندوق من جراء القصور اللاحق بموارد الصندوق الناجم عن عدم دفع الاشتراكات مما يعيق أداءه الدور المنوط به، فلجمعية الصندوق في هذه الحالة - إذا كان لذلك مقتضى، وبعد أخذها لرأي المدير - أن تفرض على هذه الدولة تعويض تلك الخسارة³.

1 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص246.

2 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص382.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص246.

كما تلتزم الدول المتعاقدة بأن تتخذ في مواجهة الأشخاص الملزمين بالاشتراك في الصندوق ما تراه مناسباً وضرورياً من الإجراءات، طبقاً لقوانينها الوطنية بغية ضمان ودفع المدین للصندوق بسداد اشتراكاته والتنفيذ الفعلي لها¹، كما تلتزم الدولة المتعاقدة بسداد الاشتراكات المفروضة على الأشخاص التابعين لها متى صرحت كتابة بتحمل مسؤوليتها في ذلك، مع تحديد الالتزامات التي ستحملها²، مع إعلانها عن التخلي عن حصانتها القضائية التي يمكنها التمسك بها، متى تم تحريك دعوى قضائية ضدها أمام المحكمة المختصة فيما يتعلق بأي التزام محدد في التصريح³.

غير أنه يمكن للدولة هذه أن تسحب التصريح القاضي بمسئوليتها أولها أن تتراجع عنه بشرط إخطار مدير الصندوق بذلك كتابة، ليصبح الإخطار نافذاً بعد مرور ثلاثة أشهر من تاريخ تسلمه⁴.

وكخلاصة قول، هناك العديد من الصناديق للتعويض منها ما هو دولية ومنها ما هو محلية تنشئها الدول لمواجهة الأخطار البيئية وإعادة الوسط البيئي كما كان عليه من قبل لتعرضه لظاهرة التلوث. وتعتبر مسألة إنشائه إجبارية في بعض الدول، ويختلف دور هذه الصناديق من دولة لأخرى، فقد يقتصر دورها لدى البعض على تعويض المضرورين فقط، وقد يقتصر عند البعض الآخر على تغطية مسؤولية الملوثن، وقد يجمع أحياناً بين الدورين.

ولقد تولت العديد من الدول إنشاء صناديق التعويض مثل هولندا واليابان وفرنسا ومصر والجزائر وغيرها من الدول، ولعل أهم ما استحدثت في مجال التلوث البترولي هو صندوق المسؤولية عن التصرف البترولي المحدث بموجب قانون التلوث البترولي لعام 1990 الأمريكي، وصندوق التعويض عن أضرار تلوث الهواء المحدث بموجب القانون الهولندي لعام 1972.

1 انظر المادة 2/13 من اتفاقية الصندوق لعام 1991، وانظر البند 9/3 من النظام الداخلي للصندوق، والذي يلزم مدير الصندوق بإبلاغ الدول الأطراف عن أي شخص تابع لها بأنه لم يسدد اشتراكه المفروض عليه، وطلب المشورة حول التصرف الواجب اتخاذه لضمان تنفيذ التزامات هؤلاء الأشخاص. مشار إليه من طرف: د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق ص383.

2 انظر المادة 10 والمادة 1/14 من اتفاقية الصندوق لعام 1991.

3 انظر المادة 5/14 من اتفاقية الصندوق لعام 1991.

4 أنظر المادة 4/14 من اتفاقية الصندوق لعام 1991.

الفصل الثاني:

وظائف الصناديق الدولية للتعويض

بالفعل تشكل هذه الآلية المؤسسية (الصناديق الدولية للتعويض) وسيلة تكميلية ومحطة استدرابية متاحة أمام ضحايا التلوث عن النقل البحري للحصول على تعويض منصف عن الإصابات والخسائر التي لحقتهم، كما أن هذه الآلية تشكل نموذجا ناجحا بالتعاون في إطار مؤسسي يتبين من خلال الوظائف المخولة لها والخدمات التي تقدمها من خلال توسيع نطاقها وطبيعة أدوارها الأمر الذي أكدته الدروس المستخلصة من تجربة عمل هذه الصناديق في ميدان التعويض عن أضرار التلوث النفطي، وهو ما قاد المجتمع الدولي إلى البحث عن تحسين أدائه والرفع من مستوى خدماته بالنظر إلى عمل هذه الصناديق وماذا يمكن أن تقدم هذه المؤسسات العمومية الدولية في ميدان تطوير التعويض عن أضرار التلوث بالنفط. كل هذا يجعلنا نتساءل عن وظائف الصناديق الدولية للتعويض، في مجال التلوث البحري خاصة بالنفط؟ وعن الحدود المالية للصناديق وحالات إعفائها، وطرق تسوية تعويضاتها؟

للإجابة عن ذلك تطرقنا في هذا الفصل إلى مبحثين، الأول خصص لمعرفة نطاق ودور الصناديق الدولية للتعويض، والثاني تناولنا فيه الحدود المالية لهذه الصناديق وحالات الإعفاء وكيفية الإجراءات للحصول على التعويض من الصناديق.

المبحث الأول: نطاق ودور الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري

إذا توافرت الشروط اللازمة والسابقة الذكر لتدخل الصناديق، كان تدخلها واجبا كمبدأ عام. ومع ذلك فهذا التدخل من جانب الصناديق ليس مطلقا، بل هو محدد بنطاق وبدور معين لا يجوز الخروج والابتعاد عنه أو تعديله. هذا النطاق والدور هو ما سوف تستعرضه دراسة هذا المبحث وفق ثلاثة مطالب على النحو الآتي:

المطلب الأول: النطاق الجغرافي للصناديق الدولية للتعويض

المطلب الثاني: دور الصناديق الدولية للتعويض بالنسبة للمضروبين

المطلب الثالث: دور الصناديق الدولية للتعويض بالنسبة لمالك السفينة

المطلب الأول: النطاق الجغرافي للصناديق الدولية للتعويض

حددت الاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 النطاق الجغرافي حيث نصت المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية على أن تطبق أحكام الاتفاقية الحالية على الآتي¹:

1- فيما يختص بالتعويض- المشار إليه في المادة الرابعة من هذه الاتفاقية- عن أضرار التلوث بالزيت الحاصلة على أراضي دولة متعاقدة فقط بما في ذلك البحر الإقليمي لتلك الدولة وكذلك التدابير الوقائية التي تهدف إلى منع الأضرار أو الحد منها.

2- فيما يختص بتحمل الصندوق العبء عن مالك السفينة أو عن الضامن وفقا لنص المادة الرابعة الفقرة الثانية من الاتفاقية، فينحصر فقط في أضرار التلوث الجارية على أراضي دولة طرف في المعاهدة الخاصة بالمسؤولية المدنية فقط بما في ذلك بحر تلك الدولة الإقليمي شريطة أن يكون هذا الحادث قد سببته سفينة مسجلة في دولة متعاقدة، أو ترفع

علم تلك الدولة وتشمل كذلك تدابير الحماية التي استهدفت الوقاية، أو الحد من تلك الأضرار.

من هذا النص يتبين لنا أن الاتفاقية الدولية للصندوق، قد تضمنت تحديد نطاق تطبيقها الجغرافي بأنها تطبق على حوادث التلوث على إقليم دولة متعاقدة، أو في بحرها الإقليمي فقط¹ دون أن تطبق على الحوادث والتدابير الوقائية التي تقع في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار.

كما أن هذا النص قد اشترط في تحمل الصندوق التعويض للمضربين أن يقع التلوث على إقليم دولة متعاقدة، دون أن يشترط أن تكون السفينة التي سببت التلوث تحمل علم دولة متعاقدة، إلا أن هذا النص قد وضع هذا الشرط فيما يتعلق بتحملة لعبء المسؤولية عن كاهل المالك أو الضامن، المادة 2/4، وقد تم تعديل الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط سنة 1969 بمقتضى اتفاقية سنة 1984 سنة 1992 والتي تضمنت النص على تطبيق الاتفاقية على²:

أ- الأضرار الناجمة عن التلوث الواقعة في:

- إقليم دولة متعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمي.

- المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، والمحددة وفقا لقواعد القانون الدولي العام إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة فيكون في منطقة وراء أو ملاصقة للبحر الإقليمي لتلك الدولة تحدها الدولة وفقا لقواعد القانون الدولي على أن لا تزيد عن 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها البحر الإقليمي.

ب- التدابير الوقائية أينما تتخذ لمنع هذه الأضرار أو الحد منها:

وبذلك يتضح أن النطاق الجغرافي لتطبيق الاتفاقية قد امتد ليطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة المحددة طبقا لقواعد القانون الدولي على ألا تزيد مسافة المنطقة الاقتصادية على 200 ميل بحري والتي تطبق عليها اتفاقية الصندوق ويكون نطاق تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن اضرار التلوث البحري متى توفرت اسباب تدخل اي من الصناديق ، وجب عليه تدخله من أجل تعويض المضربين تعويضا عادلا وكافيا متى كانت الحماية الناشئة عن معاهدة 1969 وتعديلاتها بشأن

1 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص390-391.

2 د.صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص571.

التلوث البحري بالنفط، أو معاهدة لندن لعام 1996 بشأن التلوث البحري بالمواد الخطيرة والضارة غير كافية.

وإلى جانب الوظيفة الأساسية للصناديق الدولية للتعويض والمتمثلة في تعويض المضرورين، نجد صندوق 1971 للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط قد انفرد بتحملة بعض العبء عن مالِك السفينة بإعفائه من الالتزام المالي الإضافي الذي تفرضه عليه معاهدة 1969. إلا أنه سرعان ما تم تعديل وظيفة الصندوق وقد تم الاستغناء عن وظيفة تحمله بعض العبء عن المالك وإلغائها بمجرد تعديل الاتفاقية بمقتضى بروتوكول 1992¹.

المطلب الثاني: دور الصناديق الدولية للتعويض بالنسبة للمضرورين

إن واقع التزايد المستمر في عدد ناقلات البترول الضخمة، وما يتبع ذلك من احتمالات حدوث تسربات كبيرة إثر تعرض تلك الناقلات لحوادث تأخذ شكل كان هو أساس نشأة الوظيفة الأولى لصندوق 1971. إذ بدا واضحا أن تعويضا كافيا لن يكون متاحا للمضرورين من التلوث في مثل هذه الحالات طبقا لمعاهدة 1969. وقد تولت شرح هذه المهمة المادة الرابعة من معاهدة 1971 وذلك من خلال بيان حالات التي يلتزم بها الصندوق بالتدخل من أجل تعويض المضرورين من التلوث².

وأمام النقائص التي مست أحكام الاتفاقيات بشأن المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري والانتقادات الموجهة لأحكامها³. فإن الصناديق الدولية للتعويض باعتبارها آليات جماعية لإصلاح أضرار، ولقيامها على فكرة ضمان فإنها تشكل أدوات إضافية لتعويض ضحاياها أضرار التلوث البحري أو الملاحة البحرية وضمن تعويضهم تعويضا عادلا عن الأضرار التي يتعرضون لها والناجحة عن النقل البحري للمواد البترولية أو المواد الضارة والخطيرة وفق ما تقتضي به المادة الخامسة من اتفاقية الصندوق لعام 1971، والمادة السادسة من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971 والمواد (13-14-15) من اتفاقية لندن لعام 1996⁴.

1 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 227.

2 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 414.

3 انظر المادة 13-14 من اتفاقية لندن لعام 1996.

4 محمد حمداوي المرجع نفسه، ص 228 - 229.

وتعتبر حماية المضرورين هي السبب الأساسي من إنشاء الصناديق الدولية للتعويض، فقد نصت المادة الثانية من اتفاقية 1971 "على أنه استنادا إلى الاتفاقية الحالية يتم إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط، بهدف تأمين التعويض عن أضرار التلوث في الحالات التي تعجز عن تغطيتها الضمانات الواردة في اتفاقية المسؤولية"¹.

كما نصت المادة الرابعة من اتفاقية عام 1971 على أنه "لكي يحقق الصندوق وظيفته المحددة في المادة 1/2 أ يلتزم الصندوق بتعويض كل شخص سبق وتعرض لأضرار التلوث، إذا كان هذا الشخص لم يتمكن من الحصول على تعويض عادل عن الأضرار وفقا لأحكام الاتفاقية الخاصة للمسؤولية المدنية، وذلك نتيجة لأحد الأسباب التالية:

أ- إذا كان اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لا تغط الأضرار الناتجة عن التلوث كما سبق الذكر.

ب- إذا كان المالك المسؤول عاجز لأسباب مالية عن الوفاء بالتزاماته الكاملة، وكذلك إذا كانت الضمانات المالية المقدمة قد تبث عزها عن تغطية الأضرار الناشئة عن الحادث أو أنها لا تكفي لتلبية طلبات التعويض عن هذه الأضرار.

ت- إذا كان حجم الأضرار يتجاوز حدود المسؤولية للمالك كما ورد تحديدها في المادة الخامسة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969².

ث- من هذه النصوص يتبين

أن الهدف الأساسي للصندوق هو ضمان حصول المضرورين على تعويض عادل ومناسب، عن كل ما أصابهم من أضرار، أو خسارة ناتجة لحادث التلوث وكذلك مالك السفينة أو أي شخص آخر عن التدابير الوقائية ومن أجل ضمان أوفر وتعويض منصف لضحايا التلوث الصادر من السفن ورفع المشقة عنهم فإن الاتفاقيات ذات الشأن قد جعلت من الصناديق الدولية للتعويض إما باعتبارها نظاما بديلا، أو باعتبارها نظاما تكميليا للتعويض³، ويكون الدور بديلا أو حلولا في إحدى الحالات التالية¹.

1 انظر المادة 1/8/2 من اتفاقية عام 1971.

2 د. صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 585.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 229.

1- حالة عدم حصول المضرور على تعويض عادل لتوافر السبب من أسباب الإعفاء من المسؤولية لمالك السفينة، والمتمثلة في الظواهر الطبيعية الاستثنائية، وعلى الرغم من عدم النص على القوة القاهرة باعتبارها سبب من أسباب الإعفاء فإن البعض يرى أنها تدخل ضمن الظواهر الطبيعية الاستثنائية². إلى جانب ذلك الإهمال أو أي عمل ضار صادر من حكومة أو من سلطة مسؤولة، ويتمثل الإهمال في عدم تقديم الخرائط الملاحية الصحيحة، أو عدم تقديم المساعدات الملاحية أو الإهمال في صيانة الأنوار أو الخطأ المعتمد من الغير بقصد إحداث ضرر بما يؤدي إلى وقوع الحادث المتسبب في التلوث³. وفي هذه الحالة يتحمل الصندوق تعويض المضرورين⁴.

2- حالة إعسار مالك السفينة (عدم قدرته المالية) ففي حالة عجزه المالي وعدم قدرته على تعويض المضرورين من التلوث، أو حالة إعسار الكفيل في حالة إلزام المالك بتقديم التأمين المالي أو أي ضمان مالي آخر، أو كفيل بحسب نص المادة السابعة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 والمادة التاسعة من اتفاقية لندن لعام 1996. وتظهر هذه الحالة بوضوح في حالة ما إذا كانت السفينة هي المال الوحيد للمالك⁵. ففي هذه الحالة تحل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري محل مالك السفينة المسؤولة لتقديم تعويض كامل عن الأضرار⁶.

1 انظر المادة 3/(2-3) من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 ، والمادة 1/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971، والمادة 1/6 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1971، والمادة 7(2-3) والمادة 14 من اتفاقية لندن لعام 1996. وانظر: د صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص586.

2 المرجع نفسه، ص586.

3 المرجع نفسه.

4 من الحالات التي تحمل فيها الصندوق تعويض المضرورين لاعفاء المالك من المسؤولية للإهمال من جانب السلطات الحكومية حادث السفينة nussos amorgos حيث جنحت الناقلة أثناء عبورها بقناة maracaibo بفنزويلا بتاريخ 1997/02/28 وترتب على ذلك تسرب حوالي 3600 طن وقد طلب المالك إعفاءه من المسؤولية وذلك لخطأ الحكومة في تقديم الخرائط الملاحية السليمة وتقديم المساعدات الملاحية والخطأ في الصيانة حيث أعطت السلطات الحكومية لمالك السفينة بيانات عن عمق القناة يختلف عن الحقيقة إضافة إلى وجود بعض العوائق المعدنية بقاع القناة مما ترتب على ذلك إحداث إتلاف للناقلة مما تسبب في إحداث الضرر بالناقلة. أنظر: د. صلاح محمد سليمة، المرجع نفسه، ص586، التهميش رقم 03.

5 محمد حمداوي، المرجع نفسه.

6 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص229.

أما الدور التكميلي للصناديق الدولية للتعويض فيتجلى في الحالات التالية¹:

حالة ثبوت مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالمواد النفطية أو بالمواد الضارة والخطيرة الأخرى، مع تجاوز تلك الأضرار الناتجة عن حادثة التلوث في حجمها حدود السقف المالي الذي تحدده كل من اتفاقية 1969 وتعديلاتها أو اتفاقية لندن لعام 1996. ففي هذه الحالة تتدخل الصناديق الدولية للتعويض كل حسب نظامه لتحمل الجزء المتبقي من التعويض الذي يقدمه مالك السفينة، والذي تجاوز السقف المحدد طبقاً لقواعد المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ومن ثم يعتبر دورها في هذه الحالة دوراً تكميلياً.

أما صندوق كريستال فإنه يتدخل بحسب خضوع المسؤولية عن أضرار التلوث لأحكام معاهدة 1969، أو عدم خضوعها لتلك الأحكام وخضوعها لاتفاق توفالوب أو أي نظام قانوني آخر. فيلتزم صندوق كريستال في حالة خضوع المسؤولية عن أضرار التلوث البحري لأحكام معاهدة 1969 بالتدخل لتعويض أي شخص يلحقه ضرر ولم يتم حصوله على تعويض كامل عن ذلك الضرر من مالك الناقل للبتروك طبقاً للمعاهدة 1969، أو أي شخص آخر، أو سفينة أخرى مسؤولة عن هذا الضرر، أو أي مصدر آخر للتعويض متاح طبقاً للمعاهدة، أو قانون أو أي نظام قابل للانطباق².

غير أنه بتعديل الاتفاق في عام 1987، فإن تدخله أصبح من أجل تعويض عضو كريستال عن مبلغ الاشتراك الذي يجب عليه دفعه لصندوق 1971 بسبب الحادث الواقع³. أو تعويض أي شخص عن ضرر التلوث الذي يلحق أو عن تكاليف الإجراءات الوقائية التي يتخذها في حالة التهديد بالتلوث⁴.

أما في حالة عدم خضوع المسؤولية عن أضرار التلوث لأحكام معاهدة 1969 وبالتالي عدم خضوع تعويض تلك الأضرار لمعاهدة 1971، وخضوعها لاتفاق توفالوب أو أي نظام قانوني آخر،

1 المرجع نفسه، ص 230.

2 انظر البند الرابع 5أ من اتفاق كريستال المعدل في 1978 مشار إليه من طرف: د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 424.

3 محمد حمداوي، المرجع نفسه.

4 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 230.

فإن صندوق كريستال يلتزم بالتدخل لتعويض أي شخص يلحقه ضرر تلوث أو يتحمل تكاليف إجراءات إزالة التهديد به أو الاثنين معا، وذلك في الحدود التي يكون فيها مثل هذا الشخص عاجزا ولم يتم حصوله على تعويض كامل عن ذلك الضرر من مالك الناقلة للبتترول طبقا لاتفاق توفالوب أو القانون المطبق، أو أي شخص آخر، أو سفينة أخرى مسئولة عن هذا الضرر أو أي مصدر آخر للتعويض متاح طبقا لمعاهدة 1969 أو أي قانون وطني أو أي نظام قابل للانطباق¹.

وفي كلتا الحالتين السابقتين يكون تدخل صندوق كريستال لتعويض المضرورين من التلوث في الحدود المالية المتاحة له وبعد اتخاذهم لكافة الوسائل المعقولة للحصول على تعويض كامل من أي شخص وذلك طبقا لأحكام الاتفاق². على أن تكون كافة طلبات التعويض على قدم المساواة وتقسيم الصندوق بينهم قسمة غرماء في حالة كفايته لكافة الطلبات³. كما يكون تدخله من أجل تعويض مالك السفينة أو مؤمنه عن المبلغ المدفوع من جانبه والذي يتعدى الحد الأقصى لمسؤوليته طبقا لملحق توفالوب⁴.

أما حالة عدم تقديم تأمين من مالك السفينة (التأمين الإجباري) فإن الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية تفرض على مالك السفينة الالتزام بتقديم تأمين مالي، أو ضمان مالي آخر، وذلك إذا زادت حمولة السفينة عن 2000 طن، وتحمل البترول السائب كبضاعة مثل ضمان مصرفي، أو شهادة من صندوق تعويض دولي بالمبالغ الواردة بالمادة الخامسة من الاتفاقية⁵.

المطلب الثالث: دور الصناديق الدولية للتعويض بالنسبة لمالك السفينة

1 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 424-459.

2 المرجع نفسه، ص 460.

3 انظر البند الرابع د6 من اتفاق كريستال المعدل في 1987.

4 انظر البند الرابع (ج) من اتفاق كريستال المعدل في 1987.

وتتجلى هذه الحالة عندما يتعرض مالك السفينة لمسؤولية محدودة طبقا لاتفاقية 1969 بسبب خطأ شخصي من جانبه ففي مثل هذه الحالات يكون المالك ملزم بتعويض المضرورين من التلوث من دون تحديد ثم يقوم صندوق كريستال بتسديد لهذا المالك داخل نطاق الحدود القسوى لكريستال الجزء من المبلغ الذي يتعدى الحد الأقصى في ملحق توفالوب المشار إليه من طرف محمد حمداوي، المرجع نفسه، ص 231.

5 د. محمد صلاح سليمة، المرجع السابق، ص 588.

إن تدخل الصندوق لتعويض المضرورين لا يعني صالح المضرورين من التلوث بالمعنى الضيق فحسب، بل يعني أيضا صالح مالك السفينة عندما يتخذ الإجراءات الوقائية للحد أو لمنع التلوث¹، فيلعب الصندوق دور آخر بالنسبة للمالك، وكما سبقت الإشارة فإن المالك يعد في بعض الأحيان من المضرورين خاصة في حالة اتخاذه تدابير الإنقاذ أو تدابير الوقائية المعقولة²، بقصد منع أضرار التلوث أو الحد منها، أو قام بتعويض الغير الذي قام باتخاذ تلك الإجراءات³. فلقد قضت اتفاقية الصندوق لعام 1971 بان النفقات المؤدات، والتضحيات المقدمة اختياريا من المالك لتجنب أو للحد من تلوث ما، في حال كون اعتبارها معقولة كأضرار تلوث في تفسير هذه المادة. والميزة لهذا النص هو تحفيز ملاك السفن وحثهم على اتخاذ الإجراءات والتدابير الوقائية فور وقوع الحادث لمنع أضرار التلوث أو الحد منها لعلمهم المسبق بتغطيتها من جانب الصندوق الدولي للتعويض مهما كان الحال⁴.

إلا أنه بالرغم من إلغاء هذا الدور بموجب بروتوكول 1984 و1992 المعدلين لاتفاقية الصندوق لعام 1971، إذ بمقتضى نص المادة السابعة من بروتوكول 1992 تم إلغاء كلية المادة الخامسة من اتفاقية 1971، غير أنه أبقى للمالك أو أي متضرر آخر الحق في مطالبة الصندوق بالتعويض عن تلك الإجراءات الوقائية المتخذة من اجل الحد أو التقليل من أضرار التلوث ما دامت معقولة أو تخفيضها الى الحد الذي تصبح هذه التكاليف معقولة، حتى ولو كان ضرر التلوث راجعا كليا أو جزئيا لخطأ من جانبه، ولقد قضى البروتوكول بأنه من الإجراءات الوقائية المصروفات المعقولة المتكبدة، أو المضحى بها على نحو معقول من قبل المالك طواعية لمنع أضرار التلوث أو الحد منها لأغراض هذه الاتفاقية⁵.

وبذلك تكون الإجراءات الوقائية التي يتخذها المالك من الأضرار التي يتدخل الصندوق بتغطيتها ويشترط أن تكون هذه التكاليف معقولة، وإلا فإنه يتم تخفيضها إلى الحد الذي تكون فيه هذه التكاليف معقولة.

1 د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص415.

2 د. صلاح محمد سليمان، المرجع نفسه، ص589.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص242.

4 د. صلاح محمد سليمان، المرجع نفسه، ص590.

5 د. محمد صلاح سليمان، المرجع السابق، ص590.

ويبدو أن النص مماثلاً مع ما نصت عليه اتفاقية سنة 1969 وتعديلاتها ويهدف هذا النص على حث الملاك السفن على اتخاذ الإجراءات والتدابير الوقائية فور وقوع الحادث لمنع أضرار التلوث أو الحد منها¹.

كما يتدخل صندوق 1971 وصندوق كريستال لعام 1978² ليتحمل كل منها وبحسب اختصاصه جزءاً من العبء المالي لمسؤولية مالك السفينة وفق ما نصت عليه المادة الخامسة من الاتفاقية³.

فيتحمل صندوق 1971 جزءاً من المبالغ التي يمكن أن يتحملها المالك بمقتضى اتفاقية 1969 أو اتفاق توفالوب، أو أي قانون آخر قابل للانطباق، بالنسبة لصندوق كريستال بأن يرد أي منها للمالك هذا الجزء الزائد الذي يتحمله الصندوق⁴.

ويعتبر هذا الدور المنصوص عليه في المادة الخامسة من الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق لعام 1971 والمتمثل في تحمل جزءاً من العبء المالي لمسؤولية مالك السفينة في صورتين، نصت عليها في الفقرة أ، ب من نفس المادة من اتفاقية الصندوق لعام 1971 الفقرة الأولى (أ) من الاتفاقية والتي تضمنت النص على أنه "لوفاء بالمهام المحددة في المادة الثانية أ، ب من هذه الاتفاقية يلتزم الصندوق بأن يأخذ على عاتقه الموقف المالي للمالك وكفيله ولا يترتب هذا الالتزام جزءاً من المبلغ الإجمالي للمسؤولية" وقد نصت المادة الثانية الفقرة (ب) من هذه الاتفاقية على أن الصندوق قد أنشئ لأغراض كثيرة منها⁵:

1 المرجع نفسه، 590.

2 لقد أسند هذا الدور لصندوق كريستال بعد تعديل الاتفاق عام 1978، لأنه في اتفاق 1971 كانت له وظيفة وحيدة وهي مساعدة المضربين من التلوث فقط دون مساعدة ملاك السفن مصدر التلوث، ثم ألغيت من جديد بمقتضى تعديل اتفاق كريستال عام 1987، اقتداء باتفاقية الصندوق لعام 1984. أنظر: محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 243، التهميش رقم 03.

3 المرجع نفسه، ص 243.

4 يكون تدخل الصندوق لصالح مالك السفينة بأن يخفف عنه 25% وحتى 40% تقريبا من مسؤوليته بمقتضى اتفاقية 1969 مشار إليه من طرف: محمد حمداوي، المرجع نفسه، ص 243.

5 د. صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 590-591.

- 1- إعفاء مالك السفينة من التزامات مالية إضافية والتي تفرضها عليه اتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1969، طالما أن هذا الإعفاء قد أخضع لشروط تهدف إلى تأمين احترام الاتفاقيات الخاصة بالسلامة البحرية وغيرها إلى الحد المقرر بمقتضى اتفاقية المسؤولية المدنية.
- 2- كما نصت هذه الفقرة على أن يعفى الصندوق في كل الأحوال من كل التزاماته وفقاً لهذه الفقرة إذا كانت أضرار التلوث ناجمة عن خطأ المالك نفسه.

وهذا النص قد فرق بين فرضين¹:

الأول: إذا كانت مسؤولية المالك تتجاوز مبلغ الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية المسؤولية سنة 1969، وفي هذه الحالة يتحدد التزام المالك بمبلغ 1500 فرنك عن كل طن أو 125 مليون فرنك كحد أقصى، ويتحمل الصندوق ما عدا ذلك.

الثاني: إذا لم تكن المسؤولية تتجاوز المبلغ الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليه في المادة الخامسة من اتفاقية المسؤولية لسنة 1969، وفي هذه الحالة يتحمل الصندوق جزء من هذا المبلغ.

وقد وضعت هذه الفقرة شرط تدخل الصندوق في هذه الحالة، وهو ألا يكون ضرر التلوث ناجم عن خطأ متعمد من مالك السفينة نفسه، وهو الواقع أن الشرط لا محل له في هذه الفقرة ذلك أن المادة الخامسة الفقرة الثانية من اتفاقية 1969 نصت على حرمان مالك السفينة من الحق في التحديد إذا أثبت أن الحادث يرجع إلى خطأ شخصي من جانبه، وقد أعطت المادة الخامسة من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، أو 210 مليون فرنك كحد أقصى، وبذلك فإن مالك السفينة سوف يحدد مسؤوليته بمبلغ 2000 فرنك عن كل واحد طن حمولة السفينة إذا كانت السفينة تحمل جنسية دول المتعاقدة في اتفاقية سنة 1969، في حين أن مالك السفينة التي تحمل جنسية دولة غير متعاقدة في اتفاقية سنة 1969 ومتعاقدة في اتفاقية تحديد المسؤولية سنة 1957 يمكنه تحديد مسؤوليته عن الأضرار الناجمة عن الخسارة بالموانئ أو الممرات المائية أو الملاحة (المادة 2/1/1) من اتفاقية سنة 1957 بمبلغ و قدره 1000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، مما

يكون معه مالك السفينة الذي يخضع لأحكام اتفاقية سنة 1957 في وضع أفضل من مالك السفينة الذي يخضع لأحكام اتفاقية سنة 1969.¹

أما بشأن صندوق كريستال بمقتضى تعديل الاتفاق لعام 1978 فإن حدود المبلغ الذي يتحمله عن المالك هو ما يكون واقعا بين 120 دولار و160 دولار عن كل طن، أو بين 10 ملايين دولار و16.8 مليون دولار إذا كان المبلغ الأخير أقل.²

ويأخذ تدخل صندوق FILOP من أجل تحمل العبء عن المالك إحدى الصورتين³:

1- أن يرد المالك مبلغ 500 فرنك التي تزيد عن 1500 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة والتي تكمل حدود المسؤولية المحددة وفق اتفاقية 1969، أو أن يرد له ما زاد عن 125 مليون فرنك تكملة مبلغ 210 مليون فرنك الوارد بالتحديد.

2- أن يحل الصندوق في محل مالك السفينة، ويقوم مباشرة بدفع المبالغ للمضربين (أي يدفع مبلغ 500 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة أو 85 مليون فرنك المكملة لحدود مسؤولية مالك السفينة وفقا لاتفاقية 1969 بالإضافة إلى دور الصندوق في ضمان حصول المضربين على التعويض السالف ذكره.

أما من حيث شروط تدخل الصندوق لصالح مالك السفينة وتحمله جزء من العبء المالي عنه، فإن الاتفاقية المنشئة له اشترطت ما يلي⁴:

- 1- أن تكون السفينة محدثة التلوث تحمل جنسية دولة طرف في الاتفاقية أو ترفع علمها.
- 2- ضرورة إخطار المالك للصندوق (المادة 2/5)، كأن يكون إبلاغا بدعوى التعويض مثلا.
- 3- تقديم مالك السفينة ضمانات كافية أو أي ضمانات أخرى بمبلغ 1500 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة أو مبلغ 125 فرنك كحد أقصى. وذلك ضمانا للمضربين من أجل حصولهم على تعويض كاف في ضمان عدم تقاعس المالك أو تهريبه حالة يسره في دفع التعويض للمضربين.

1 د.صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص591.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص244.

3 د.صلاح محمد سليمة، المرجع نفسه، ص592-593.

4 محمد حمداوي، المرجع نفسه، ص245.

4- ألا يكون الحادث نتيجة خطأ شخصي متعمد من المالك نفسه فإذا نتج الحادث عن الخطأ العمدي لمالك السفينة أو عدم احترام قواعد السلامة البحرية، أو المنع من التلوث، فإن الصندوق يعفى من التزامه هذا.

وهكذا نجد أن الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط والمواد الضارة والخطيرة الأخرى وإن اعترضتها بعض القيود بما يقلص من تدخلاتها لتعويض المضرورين، حيث تتمثل تلك القيود إما في حالات الإعفاء من المسؤولية للصناديق جزئياً أو كلياً، وإما لكون مبالغ التعويض الملزم بها أي من الصناديق وفق أحكامه يجب أن لا يتجاوز سقفاً محدداً، وإما لكون تلك المبالغ لا تغطي تدخل أي من الصناديق بعض أنواع أضرار التلوث مثل الأضرار البيئية غير القابلة للتقييم، والتي تتسبب فيها سفن معفاة من المسؤولية كالسفن الحكومية، والسفن الحربية، إلا أن المجتمع الدولي لم يحجم في إقرار هذه الآلية الجماعية لتعويض ضحايا التلوث الصادر من السفن والبحث عن تحسين أدائها والرفع من مستوى خدماتها من خلال تعديل أحكام الاتفاقية المنشئة.

كما تشكل هذه الصناديق الدولية نموذجاً ناجحاً في إطار مؤسسي بين القانون الدولي والقانون الوطني ولما له من فوائد، ولعل أهمها سد النقص ومعالجة حالات العجز الناجمة عن تطبيق آلية المسؤولية الفردية مما يجعل من الجمع بين النظامين الفردي والجماعي حماية أفضل وضمناً أقر لضحايا التلوث وتعويضهم تعويضاً منصفاً وأشمل عن الأضرار التي تصيب البيئة البحرية والمصالح المرتبطة¹.

هكذا وبمقتضى بروتوكول 2003 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1992 المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط، أصبح للمضرورين ثلاث أطراف للتعويض وهم على الترتيب مالك السفينة ثم صندوق 1992 تم الصندوق التكميلي لعام 2003، لتصل الحدود القصوى ثم تلتزم بها هذه الصناديق مجتمعة كل حسب حصته 750 مليون وحدة حسابية خاصة (أي ما يعادل 1.153 مليار دولار) وهو مبلغ معتبر مقارنة بما سبق، وإن كان لا يسع كل الأضرار في بعض الحالات لخطورة وضحامة الحادث².

المبحث الثاني: الحدود المالية للصناديق وحالات الإعفاء وإجراءات الحصول على التعويض من الصناديق

1 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص445.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص445-446.

الصناديق الدولية للتعويض تهدف بتدخلها لحماية المضرورين، ومن بينهم المالك إلا ان هذا التدخل ليس مطلقا، وإنما محدد بحدود معينة، وفي حالات معينة بحيث إذا توافرت حالة من حالات الإعفاء فإن الصندوق لا يقوم بدوره في هذه الحالات.

وسوف يتم التعرض للحد المالي للصناديق، وحالات الإعفاء وإجراءات الحصول على التعويض من الصندوق في المطالب الآتية:

- المطلب الأول: الحدود المالية لتدخل الصناديق الدولية للتعويض
- المطلب الثاني: حالات إعفاء الصناديق من تحمل التعويض
- المطلب الثالث: إجراءات الحصول على التعويض من الصناديق

المطلب الأول: الحدود المالية لتدخل الصناديق الدولية للتعويض

تتولى الصناديق الدولية للتعويض بتقديم حماية أكثر فعالية لضحايا التلوث البحري الصادر من السفن وتقديمها للتعويضات المالية على النحو الذي سوف نبينه:

ففي ما يتعلق بصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط، فقد حددت اتفاقية الصندوق لعام 1971 وتعديلاتها القيمة القصوى التي يتولى الصندوق تقديمها للضحايا من أجل جبر الأضرار الناتجة عن التلوث البحري مما فيها التدابير الوقائية المتخذة بعد الحادث الواحد، وقد قدرت تلك القيمة بـ 450 مليون فرنك بوان كاري (أي ما يعادل 30 مليون وحدة حسابية) عن الأضرار الناجمة عن الظواهر الطبيعية الاستثنائية التي لا يمكن توقعها أو تفاديها¹.

غير أنه يلاحظ على مسألة تحديد القيمة القصوى التي يتدخل بها الصندوق غير المحددة بصورة قطعية كما هو الحال في اتفاقية 1969، والتي حددت مسؤولية مالك السفينة بمبلغ 2000 فرنك عن كل طن بحد أقصى مقدرا بـ 210 مليون فرنك². ويتجلى ذلك من خلال نص المادة 6/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971، إذ حولت للجمعية (جمعية الصندوق) تقرير وأخذ بعين الاعتبار التجارب السابقة المستفادة من الحوادث السابقة، تعديل الحد الأقصى المشار إليه في المادة 4/4 من ذات الاتفاقية من 450 مليون فرنك حتى 900 مليون فرنك، مع ضرورة تدخل الصندوق بما لا يقل

1 انظر المادة 4/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971 وانظر: محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 232.

2 راجع المادة 5 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969.

عن 450 مليون فرنك ولا يزيد عن 900 مليون فرنك على أن تعديل المبلغ الأقصى لا يسري إلا على الحوادث الواقعة بعد تاريخ القرار القاضي بالتعديل¹.

ولقد كان حادث أموكوكاديز لعام 1978 عاملا هاما في إظهار فاعلية النص الذي يخول لجمعية الصندوق حق مراجعة الحد الأقصى للمبلغ الملتزم بدفعه لذلك الصندوق. فكان للجمعية عدة قرارات بشأن مراجعة الحد الأقصى لتدخل الصندوق².

وخلافا لاتفاقية 1969، والتي اتخذت من حمولة السفينة أساسا لحساب الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة، فإن اتفاقية الصندوق اتخذت من الحادث أساسا لحساب الحد الأقصى لتدخل الصندوق، حيث نصت المادة 6/4 بأن مبالغ الحد الأقصى يتم تقديرها لكل حادثة وقعت في إقليم دولة متعاقدة، كما يشمل في ذات الوقت المبالغ المدفوعة فعلا بمقتضى اتفاقية 1969 وبما فيها كذلك المبالغ التي تتحملها الصندوق عن المالك وفق المادة 5 من اتفاقية 1971³.

ولقد كانت لحادثة أموكو كاديز الأثر البالغ في ضرورة مراجعة الحد الأقصى لتدخل الصندوق وتعديله نتيجة للأضرار البليغة التي سببتها هذه الحادثة والتعويضات المقدرة تبعا لذلك والمقدرة بحوالي 300 مليون دولار⁴. غير أنه لم يتم تعديله إلا بعد مراجعة وتعديل أحكام الاتفاقية للصندوق عام

1 لقد كان أول قرار أصدرته جمعية الصندوق في 17 نوفمبر 1978، أي بعد شهر واحد من دخول معاهدة الصندوق حيز التنفيذ، وكان يتعلق بكيفية تحويل الفرنك ذهب للعملة الوطنية. فنص القرار على أنه "حينما يظهر مبلغ التحديد طبقا لمعاهدة 1971 بفرنكات الذهب فإنه يحول العملة الوطنية وفقا للقواعد الآتية: إن المبلغ المحدد بفرنكات الذهب سيحول لحقوق السحب الخاصة المعرفة بواسطة صندوق النقد الدولي على أساس أن 15 فرنكا ذهب تساوي واحد من حقوق السحب الخاصة. ب: تم تحويل حقوق السحب الخاصة للعملة الوطنية طبقا لطريقة التقدير المحددة بواسطة صندوق النقد الدولي. أنظر: د. محمد السيد احمد الفقي، المرجع السابق، ص 236.

كما يصدر قرار التعديل بأغلبية ثلاث أرباع الأصوات لأعضاء الحاضرين بحسب ما تنص عليه المادة 32/ج والمادة 1/33 من اتفاقية الصندوق لعام 1971.

2 لجمعية الصندوق عدة قرارات في هذا الشأن فأصدرت في اجتماعها الثاني المنعقد سنة 1979 قرارا برفع الحد الأقصى لتدخل الصندوق إلى 675 مليون فرنك اعتبارا من 20 أبريل 1979 كما أصدرت قرارا في اجتماعها التاسع برفع الحد الأقصى إلى 787.5 مليون فرنك اعتبارا من 30 نوفمبر 1986 تم أصدرت قرارا آخر برفع الحد الأقصى 900 مليون فرنك اعتبارا من 30 نوفمبر 1987 وغيرها من القرارات. أنظر بهذا الشأن: د. صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 597.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 223.

4 على إثر وقوع حادثة أموكو كاديز في 16 مارس 1978 وتسرب منها حوالي 230 ألف طن من النفط وتلوث بذلك الحادث 3000 كلم، ونتج عنه 100 متضرر من مختلف الفئات، وقدرت التعويضات بحوالي 300 مليون دولار، 450 مليون

1984 وعام 1992، فأصبح الحد الأقصى لتدخل الصندوق هو 135 مليون وحدة حسابية بما فيه المبلغ المدفوع لكل حادثة وفقا لاتفاقية المسؤولية لعام 1984¹. و 135 مليون وحدة حسابية (مما يعادل 207.5 مليون دولار) بالنسبة للأضرار الناشئة عن الحوادث الناتجة عن ظاهرة طبيعية استثنائية.

كما يضاف هذا المبلغ إلى 200 مليون وحدة حسابية (ما يعادل 307.41 مليون دولار) إذا كانت الحادثة قد وقعت في أي وقت وتعلق المطالبات بثلاثة أطراف في هذه المعاهدة، وتكون قد تسلمت كمية من المحروقات المقابلة للاشتراكات مجتمعة في السنة التقويمية السابقة مقدرة ب600 مليون طن من المحروقات².

وإن اعتبرت الزيادة في الحد الأقصى لتدخل الصندوق بمقتضى بروتوكول 1992 تقدما كبيرا وزيادة ضخمة في مبلغ التعويض بواسطة الصندوق مقارنة باتفاقية الصندوق لعام 1971، والتي وصلت إلى حد 45 مليون وحدة حسابية خاصة بمقتضى بروتوكول 1976 المعدل لها، إلا أنها أقيمت أحقية جمعية الصندوق في مراجعة الحد الأقصى³. وقد قامت المنظمة الدولية البحرية « OMI » بإصدار قرار بتاريخ 18 أكتوبر 2000 برفع الحد الأقصى حسابية خاصة (أي ما يعادل 312 مليون دولار) بما في ذلك المبلغ الذي يدفعه مالك السفينة بموجب التعديل الذي تم بنفس التاريخ لاتفاقية المسؤولية⁴.

كما استبدل مبلغ 200 مليون وحدة حسابية خاصة ليصبح 300.74 مليون وحدة حسابية خاصة (أي ما يعادل 462.22 مليون دولار) إذا كان من بين أعضاء الصندوق ثلاثة دول تستورد

فرنك نفقات لتنظيف المياه ومبلغ 140 مليون فرنك عن أضرار الثروات البحرية، ومبلغ 53 مليون فرنك لأغراض ترفيهية ومبلغ 116 مليون فرنك خسائر لصناعة السياحة في إقليم بريتانى، ومبلغ 25 مليون فرنك آثار جانبية ومبلغ 16 مليون فرنك أضرار أخرى. وبالرغم من اصرار فرنسا على المطالبة برفع الحد الأقصى أكثر من ذلك لتدخل الصندوق إلا انه قوبل بالرفض من طرف جمعية الصندوق بحجة رفع الحد الأقصى دون رفع المبلغ المقرر في اتفاقية 1969 من شأنه الزيادة في العبء الملقى على عاتق الصناعة البترولية و فقدان التوازن الثابت بين المعاهدتين. أنظر بهذا شأن: د. صلاح محمد سليمان المرجع السابق ص 599.

1 انظر المادة 4 من بروتوكول 1984 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971.

2 انظر المادة 4/4-ج من بروتوكول 1984 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971. وانظر أيضا: د. صلاح محمد سليمان المرجع نفسه، ص 601.

3 راجع المادة 33 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971.

4 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 234.

أكثر من 600 مليون طن من النفط¹. ويبدأ التصديق على هذا القرار اعتباراً من الفاتح ماي 2002، ما لم تعترض عليه ربع (4/1) الدول الأطراف في الاتفاقية ليدخل حيزها النفاذ بعد ذلك ابتداءً من الفاتح نوفمبر 2003.

أما فيما يخص الصندوق التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط المستحدث بموجب بروتوكول 2003 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1992، فقد حدد البروتوكول الحد الأقصى الذي يلتزم به الصندوق التكميلي بدفعه للمضرورين هو 750 مليون وحدة حسابية خاصة (أي ما يعادل 1.153 مليار دولار) بما فيه المبلغ الأقصى الذي يلتزم بدفعه مالك السفينة وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، والمبلغ الأقصى الذي يلتزم به صندوق التعويض لعام 1992².

أما صندوق كريستال فقد حدد المبلغ الأقصى لتدخله بـ 30 مليون دولار عن الحادث بموجب اتفاق كريستال لعام 1971، ثم أصبح بمقتضى اتفاق كريستال المعدل في عام 1978 يقدر بـ 36 مليون دولار، بما فيه المبلغ الذي يلتزم مالك السفينة بدفعه طبقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1969، أو اتفاق توفالوب، أو أي نظام قانوني آخر مطبق على الحادث، وأي أشخاص آخرين مسؤولين طبقاً لمصادر التعويض الأخرى إن وجدت³. كما أنه يجوز رفعه إلى 72 مليون دولار من طرف جمعية الصندوق إن ارتأت ضرورة رفعه، على أن يسري فقط على الحوادث الواقعة بعد تاريخ إجراء هذه الزيادة⁴.

ظل الوضع على ذات المبلغ إلى أن تم تعديل اتفاق كريستال عام 1987، حيث أصبح المبلغ الأقصى لتدخل الصندوق كريستال يحدد على أساس حجم السفينة⁵.

1 المرجع نفسه.

2 المرجع نفسه، ص 235.

3 انظر البند الرابع (1) من اتفاق كريستال المعدل في 1978.

4 انظر البند الرابع (1) من اتفاق كريستال المعدل في 1978.

5 بالرغم من تغطية صندوق كريستال أضرار التلوث البحري بالنفط، إلا أنه لم يساير صندوق 1971 فيما يتعلق بالتعديل المتكرر للحد الأقصى لتدخل الصندوق، وإنما عدل فقط في سنة 1987. كما انفرد لوحده باعتماد أساس حجم السفينة لتحديد الحد الأقصى لتدخله، مخالفاً بذلك البروتوكول المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971 واتفاق كريستال المعدل في 1978، حينما نص على حد مماثل لكافة السفن. أنظر: محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 235، التهميش رقم 04.

فبالسببة للسفن التي لا تتعدى حمولتها الإجمالية 5000 طن، يضاف إلى المبلغ السابق (أي 32.5 مليون دولار، 230 دولار عن كل طن زائد، على أنه في كل الأحوال لا يجوز أن يتجاوز الحد الأقصى الذي يلتزم صندوق كريستال بدفعه مبلغ 135 مليون دولار¹. أما في حالة الحادث الذي تسبب فيه أكثر من سفينة، فإن أكبر حجم للسفينة هو محل الاعتبار في تحديد المبلغ الأقصى الملتزم به الصندوق².

كما يشترط لتدخل صندوق كريستال في الحدود السابقة، أن يقوم مالك السفينة المسئول بتسديد أولاً مبالغ التعويض حتى الحدود القصوى وفقاً لاتفاق توفالوب، حتى ولو كان له الحق في تحديد مسؤوليته وفق اتفاقية المسؤولية، أو القانون الوطني³.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأنظمة الخاصة (اتفاق توفالوب واتفاق كريستال) لهما العديد من المزايا من خلال إدخال إجراءات مرنة، قصد التسوية السريعة لمطالبات التعويض، ناهيك عن طابعهما العالمي نظراً لإمكانية تدخلهما مهما كان موقع الكارثة⁴. ورغم هذه المزايا ودورها في تعويض أضرار التلوث بالنفط إلا أن حدود المبالغ القصوى التي توفرها أصبحت ضعيفة مقارنة بالمبالغ التي وضعتها اتفاقية الصندوق لعام 1971، وبروتوكولاتها، خاصة بروتوكول 1992، ومن ثم يجب وضع حد للاتفاقيتين (اتفاق توفالوب واتفاق كريستال) ووفق تنفيذها ابتداءً من 20 فيفري 1997، وذلك تبعاً لدخول بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971 حيز النفاذ⁵.

إن نظام التعويض الدولي يتضمن مستويين للتعويض التي وضعتها اتفاقية عام 1992 بشأن اتفاقية المسؤولية المدنية والصندوق لعام 1992، التي تهدف إلى ضمان التقاسم العادل للعواقب الاقتصادية لتسرب النفط في البحر من ناقلات النفط بين صناعة النفط وقطاع النقل البحري ومن أجل تصحيح الخلل الناجم عن الصندوق التكميلي التي يتم تمويلها من قبل صناعة النفط والمجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض (مجموعة من 13 من شركات التأمين المتبادل التي توفر لهم جميعاً التأمين من المسؤولية لحوالي 98% الحمولة الدولية للناقلات)، حيث وضعت محل تنفيذ خطة

1 انظر البند الرابع (د) (5) (أ) من اتفاق كريستال المعدل في 1987.

2 انظر البند الرابع (د) (5) (أ) من اتفاق كريستال المعدل 1987.

3 انظر البند الرابع (د) (5) (4) من اتفاق كريستال المعدل في 1987.

4 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 236.

5 المرجع نفسه.

التعويض الطوعي بمقتضى اتفاقين هما اتفاق عام 2006 للسداد في حالة التلوث بالنفط المتسرب من الناقلات الصغيرة (stopia 2006)، واتفاق 2006 للتعويض في حالة التلوث بالنفط المتسرب بواسطة الناقلات (topia 2006) ¹.

ولقد دخل الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ 20 فبراير 2006، وهما ملزمان قانوناً². ويستمر الصندوق لعام 1992 والصندوق التكميلي لعام 2003 في تغطية المطالبات التي تندرج ضمن اتفاق stopia واتفاق topia حينما تكون هناك حاجة لتعويض المدعين وفقاً لاتفاقية الصندوق لعام 1992 والبروتوكول لعام 2003 المتضمن إنشاء الصندوق التكميلي، على أنه يحق للصندوق الرجوع على مجهزي السفن وفقاً لاتفاق stopia بما دفعه من تعويض، حيث يصل المبلغ الذي يتم دفعه طوعياً إلى 20 مليون من حقوق السحب الخاصة (ما يعادل 30.7 مليون دولار أمريكي) للناقلات التي تكون حمولتها الإجمالية تساوي أو تقل عن 29548 طن والتي تسبب أضراراً للدول الأعضاء الصندوق الدولي لعام 1992. ووفق اتفاق topia يحق للصندوق التكميلي الرجوع على مالك السفينة باسترجاع 50% من التعويضات المدفوعة للضحايا إذا كان الحادث ينطوي على السفينة التي يغطيها الاتفاق³.

1 المرجع نفسه، ص 237.

2 في دورة مارس 2005 لجمعية صندوق لعام 1992، اقترحت المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض والزيادة على أساس طوعي، في مقدار الحد المطبق على ناقلات النفط الصغيرة وفق اتفاقية 1992 بشأن المسؤولية، وذلك بموجب اتفاق السداد في حالة تلوث نفطي بواسطة الناقلات الصغيرة stopia شريطة أن ينطبق الاتفاق على الأضرار الناجمة عن التلوث الذي يحدث في الدولة الطرف في الصندوق البروتوكول والصندوق التكميلي الساري المفعول، كما ينطبق هذا العقد على جميع السفن المؤمن عليها من قبل أحد نوادي الحماية والتعويض من أعضاء المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض وإعادة التأمين من خلال ترتيبات تجميع هذه المجموعة، ويشكل الاتفاق عقداً بين أصحاب الناقلات الصغيرة وبين نوادي الحماية والتعويض، كما تقدمت المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض في دورة أكتوبر 2005 بمقترح آخر بموجب توسيع نطاق stopia ليشمل جميع الدول الأطراف في اتفاقية المسؤولية لعام 1992، واقترح اتفاق ثان تحت اسم اتفاق السداد في حالة التلوث بالنفط بواسطة الناقلات topia والتي بموجبها تلتزم الأندية بتعويض الصندوق التكميلي ليصل قيمتها إلى 50% من التعويضات التي يدفعها هذا الأخير، وفي دورة فبراير 2006 تم اعتماد الاتفاقين على أن يصبحها نافذين ابتداءً من 20 فبراير 2006 وفق البند 9(أ). كما يخضع الاتفاقان (stopia –topia) لمراجعة بعد 10 سنوات من الخبرة في مجال المطالبات عن الأضرار التلوث من خلال الفترة من 2006 إلى 2016، وبعد ذلك مراجعة كل خمس سنوات وفق البند xx (أ) من اتفاق stopia.

وقد بلغ عدد السفن المغطاة بمقتضى اتفاق stopia 5451 سفينة بنسبة 95.6%. أنظر: محمد حمداوي، المرجع السابق ص 237، التهميش رقم 02.

3 المرجع نفسه .

كما يجب أن تشير إلى أن الاشتراكات التي يتم دفعها بموجب اتفاق topia واتفاق stopia لا تزيد عن المبالغ المتاحة لضحايا التلوث التي تبقى حدود 750 مليون من دون حقوق السحب الخاصة (أي ما يعادل 1.153 مليار دولار) ¹.

أما صندوق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الخطيرة والضارة المستحدث بموجب اتفاقية لندن عام 1996، فقد جعلت مسؤوليته كذلك محدودة ببلغ 250 مليون وحدة حسابية خاصة (أي ما يعادل 320 مليون دولار) بما فيه المبلغ الذي يلتزم مالك السفينة المسؤولة وفقاً للاتفاقية والمقدر بـ 100 مليون وحدة حسابية خاصة (أي ما يعادل 128 مليون دولار) ².

والملاحظ على الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري أنه لا يمكن لها التدخل إلا بعد عجز المضرور عن الحصول على مبالغ التعويضات المستحقة كاملة طبقاً للأنظمة القانونية المختلفة للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري، وبعد اتخاذه لكافة الإجراءات المعقولة بهدف مباشرة وسائل الرجوع المتاحة له ³.

كما أنه في حالة تعدد المضرورين من الحادث الواحد، فإن مختلف الصناديق الدولية للتعويض كل حسب اختصاصه وفي حالة تجاوز المبالغ المطالب بها المنصوص عليها في أحكام أنظمتها فإنه يتم توزيع المبالغ القصوى على المضرورين بحسب طلباتهم، قسمة غرماء ⁴. وإن كان ثمة خلاف بشأن الفوائد الناتجة عن الصندوق، أو الضمان الذي أنشأه مالك السفينة المسئول للاستفادة من تحديد مسؤوليته، وإن كانت اتفاقية الصندوق لعام 1971 تجعل الصندوق هو المستفيد الوحيد بطريقة مباشرة من هذه الفوائد إلا أن بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971 قد جعل الصندوق لا يستفيد من الفوائد وفق ما تقتضي به المادة 4/4 د من اتفاقية الصندوق لعام 1992.

المطلب الثاني: حالات إعفاء الصناديق من تحمل التعويض

1 المرجع نفسه، ص 238.

2 انظر المادة 5/14 من اتفاقية المسؤولية للندن لعام 1996.

3 انظر المادة 1/4 (ب) من اتفاقية الصندوق لعام 1971، والمادة 1/4 (ج) من اتفاقية الصندوق لعام 1992، والبند الرابع (د)

(8) من اتفاق كريستال المعدل في 1987، والمادة 1/14 (ب) من اتفاقية لندن لعام 1996.

4 انظر المادة 5/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971 والمادة 4/6 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق والبند الرابع

10 من اتفاق كريستال المعدل عام 1978. والبند الرابع (د) (6) من اتفاق كريستال المعدل عام 1987، والمادة 6/14 من

اتفاقية لندن لعام 1996.

هناك بعض الحالات يعفى فيها الصندوق بشكل كلي أو جزئي من التزاماته المالية، نصت عليها المادة الرابعة والمادة الخامسة من اتفاقية عام 1971¹.

وفي هذا المطلب تعرضنا بالتفصيل لحالات اعفاء الصناديق من تحمل التعويض ، وكان ذلك عن طريق ثلاثة فروع،أوله نتناول فيه اعفاء الصندوق بشكل كلي،وثانيه نبرز فيه حالة الاعفاء الجزئي لتحمل الصندوق من التدخل لتعويض المتضررين ،وثالثه نستعرض فيه اعفاء الصندوق بشكل كلي أو جزئي.

الفرع الأول: إعفاء الصندوق بشكل كلي

يعفى الصندوق من التدخل لتعويض المضرورين في حدود الشروط الواردة بالفقرة السابقة في الحالات التالية²:

- أ- إذا ثبت أن أضرار التلوث قد نجمت عن حالة حربا وأعمال عدوانية أو حرب أهلية أو عصيان مسلح، أو إذا ثبت أن التلوث نجم عن تسرب أو إلقاء النفط من سفينة حربية أو أي سفينة تملكها الدولة أو مستغلة من قبلها، وكانت تستخدم وقت وقوع الحادث فقد لأغراض غير تجارية.
- ب- إذا لم يتمكن طالب التعويض من إثبات كون الأضرار قد نجمت عن حادث وقع من سفينة واحدة أو أكثر.
- ت- إذا وقع التلوث من سفينة عامة أو حربية.

من هذا النص يتضح لنا أن الصندوق يعفى كليا من التدخل بدفع التعويض للمضرورين إذا ثبت أن التلوث قد نجم عن الأسباب الواردة بهذه المادة، ويؤدي ذلك أيضا إلى إعفاء مالك السفينة من المسؤولية.

وقد اقترح الوفد الأمريكي أثناء مناقشات اتفاقية أن يلغى هذا السبب للإعفاء. ويلتزم الصندوق بالتدخل لتعويض المضرورين من التلوث الناجم عن عمل من أعمال الحرب حيث إن اتفاقية عام

1 محمد سامر أنور عاشور،المرجع السابق،ص384.

2 د.صلاح محمد سليمة،المرجع السابق،ص603.

1971 قد وضعت لسد ثغرات لاتفاقية سنة 1969 إلا أن هذا الرأي قد تم رفضه من غالبية الوفود¹.

وقد ذهب رأي الفقه إلى أن هذا السبب يمثل ظلما فادحا للمضروبين خاصة إذا ما تسببت سفينة تنقل البترول سائبا كبضاعة بتلويث شواطئ لدولة معينة نتيجة عمل من أعمال الحرب الدائرة بين دولتين أخريين، في هذه الحالة لن يجد المضروبين في الدولة التي تم تلويث شواطئها من يحمل عنهم هذا الضرر.

ونرى أن هؤلاء المضروبين أولى بالرعاية من المضروبين في الدولتين المتحاربتين، وكان الأولى بالصندوق أن يفرق بين التلوث في الدولة المتحاربة، والتلوث في دولة غير متحاربة، لأن هذه الأخيرة لم تقم بأي عمل حربي أو خلافة يجعلها تتحمل وحدها تبعة حرب دائرة بين دولة أخرى إضافة إلى ذلك فإن الصندوق كثيرا ما يقوم بدور مساعدة الدول لمنع أضرار التلوث، أو الحد منها والناجمة عن حادث بدعوى الصندوق لدعم التعويض بمقتضى الاتفاقية.

أما فيما يخص عدم معرفة السفينة محدثة التلوث، فقد اقترح الوفد الأمريكي ضرورة تدخل الصندوق في هذه الحالة لحماية المضروبين، إلا أن هذا الرأي تم رفضه من غالبية الوفود، وذلك على أساس أن تدخل الصندوق سوف يؤدي إلقاء ملاك السفينة لرواسب النفط ومخلفاته، دون اتخاذ الاحتياطات اللازمة².

ويمكن القول بضرورة تدخل الصندوق في هذه الحالة لحماية المضروبين وتبرير ذلك في تدخل الصندوق في أعمال الحرب، وعلى ذلك إذا وقع تصادم بين سفينتين تنقلان النفط سائبا كبضاعة فإن المضروب يكفي الحصول على التعويض إذا ثبت أن الضرر الذي لحق به نتيجة لهذا الحادث³ ويرى البعض بأن هذا المضروب لن يستطيع الحصول على التعويض إذا لم يستطيع تحديد ذاتية السفينة محدثة الضرر ذلك أنه لن يمكن الحصول على أي تعويض طبقا لنص إتفاقية سنة 1969 كما لا يمكن تطبيق المادة 4 من اتفاقية سنة 1969 والتي تقضي بالمسؤولية التضامنية لملاك السفن محدثة

1 المرجع نفسه، ص604.

2.د.صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص604-605.

3 المرجع نفسه، ص606.

الضرر، كما أن الصندوق يعفى من التدخل في حالة إذا لم يتمكن المضرور من إثبات أن الضرر ناجم عن حادث سواء من سفينة أو أكثر¹.

أما فيما يخص حدوث التلوث نتيجة تسرب النفط من سفينة حربية أو مملوكة أو يتم إدارتها بواسطة السلطات العامة في دولة وكانت وقت حدوث الواقعة المنشئة للتلوث غير مخصص للأغراض التجارية فإن ذلك سبب من أسباب إعفاء الصندوق، وإذا كانت اتفاقية 1969 لن تطبق على السفن الحربية فإن اتفاقية 1971 لن تطبق هي الأخرى على التلوث الناتج عن السفن الحربية².

الفرع الثاني: حالة الإعفاء الجزئي لتحمل الصندوق من التدخل لتعويض المتضررين

نصت على هذا الإعفاء المادتان الرابعة والخامسة من اتفاقية الصندوق على حالة الإعفاء الجزئي للمالك وذلك في حالة خطأ المضرور، وقد نص على ذلك في المادة الرابعة من اتفاقية الصندوق لعام 1971 على إعفاء الصندوق من التحمل كلياً أو جزئياً إذا أثبت الصندوق بأن أضرار التلوث قد نجمت كلياً أو جزئياً إذا كان الشخص الذي تعرض له تصرف أو حاول أن يتصرف بغية إحداث الضرر، أو وقع حادث عن إهمال هذا الشخص، وبذلك يكون هذا النص قد تضمن صور تدخل المضرور سواء عن عمد أو عن إهمال في التصرف بنية إحداث الضرر الذي لحق به، ففي هاتين الحالتين يعفى الصندوق كلياً أو جزئياً من تحمل التعويض عن الأضرار التي أصابت هؤلاء. إلا أن هذا النص قد وضع استثناء على هذا الإعفاء يتمثل في عدم الإعفاء بالنسبة للإجراءات والتدابير الوقائية اللازمة لتجنب أو الحد من التلوث³.

الفرع الثالث: إعفاء الصندوق بشكل كلي أو جزئي

1 رفض الصندوق طلب التعويض المقدم من طرف السلطات المغربية عن الأضرار التي لحقتهم من التلوث بالنفط (مصاريف التنظيف والتطهير المقدرة بمبلغ 174000 جنيه استرليني) واستندت السلطات المغربية إلى عدم إمكانية حصول المضرورين على التعويض طبقاً لنص المادة 1/4 من اتفاقية الصندوق سنة 1971 وحيث أخطرت السلطات المغربية الصندوق بتسرب كمية من النفط غير معروف كمياتها، إلى ميناء المحمدية، ولم يعرف السفينة محدثة التلوث، وقد رفض الصندوق طلب السلطات المغربية بالتعويض استناداً إلى عدم تمكن السلطات المغربية من إثبات ذاتية السفينة محدثة التلوث الضرر طبقاً للمادة 2/4. أنظر: د. صلاح محمد سليمة، المرجع نفسه.

2 د. صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 607.

3 المرجع نفسه، ص 608.

وقد تناولت هذه الحالة الفقرة الثالثة من المادة الرابعة من اتفاقية عام 1971 وكذلك الفقرة الثالثة من المادة الخامسة منها، حيث قضت الفقرة الثالثة من المادة الرابعة على أن يعفى الصندوق من التزاماته إذا أثبت أن أضرار التلوث قد حدثت بشكل كلي أو جزئي منها نتيجة قيام المضرور بعمل أو امتناعه عن القيام بعمل بنية إحداث الضرر أو على إثر إهمال ذلك المضرور، وفي هذه الحالة يمكن أن يعفى الصندوق كلية أو عن جزء من الضرر¹.

وقضت أيضا الفقرة الثالثة من المادة الخامسة من الاتفاقية 1971 بأنه يمكن أن يعفى الصندوق بشكل كلي أو جزئي من التزامات تقع على عاتقه قبل المالك وكفيله بالنسبة لما ورد في الفقرة الأولى من المادة الخامسة، إذا ثبت أن الضرر كان بسبب خطأ المالك الشخصي في أي من الحالتين الآتيتين²:

الحالة الأولى: أن السفينة التي تسرب منها النفط الذي سبب حادث التلوث لم تلتزم بالأحكام الواردة في الاتفاقيات التالية:

1- الاتفاقية الدولية المتعلقة بمنع تلويث مياه البحر بالنفط لعام 1954 والمعدلة في عام 1962، 1969.

2- الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر لعام 1960.

3- الاتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الشحن لعام 1966.

4- القواعد الدولية الخاصة بمنع التصادم في البحر لعام 1970.

5- التعديلات التي أدخلت على الاتفاقيات المشار إليها، شريطة أن تكون هذه التعديلات قد دخلت حيز النفاذ بفترة لا تقل عن 12 شهرا قبل وقوع الحادث.

الحالة الثانية: أن يكون الحادث أو الضرر قد نجم بشكل كلي أو جزئي نتيجة عدم التقييد بتلك الأحكام.

المطلب الثالث: إجراءات الحصول على التعويض من الصندوق:

1 محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 384-385.

2 محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 385.

أما فيما يخص طرق تسوية التعويضات من الصناديق الدولية للتعويض، فثمة طريقتان، طريقة التسوية الودية وطريقة المطالبة القضائية.

الفرع الأول: التسوية الودية

من أجل تقديم تعويض منصف لضحايا التلوث الصادر عن السفن وتصحيح الوضع الذي قد يجرمهم من إصلاح الأضرار التي مستهم فقد حولت كل من اتفاقية الصندوق لعام 1971 وبروتوكول عام 1992 المعدل لها واتفاقية الصندوق لعام 1996 للتعويض القيام بوظيفة مزدوجة. إذ يتجلى من خلال تدخل الصناديق لتقديم خدماتها إما أن يقوموا بدور بديل، أو أن يقوموا بدور تكميلي¹:

- من ناحية أولى إذا استحال على ضحايا التلوث الحصول على تعويض طبقا لآلية المسؤولية الفردية، وهي استحالة قد تكون قانونية بالنظر لمحدودية القواعد الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية التي أجازت في عدد من الحالات لمالك السفينة الإعفاء من المسؤولية لتعويض أضرار التلوث الناتج عن النقل البحري لمواد نفطية أو مواد ضارة أو خطيرة أخرى². وأن تكون هذه الاستحالة ناتجة عن إعسار مالك السفينة وبالتالي عجزه المالي عن تقديم التعويض المستحق لفائدة المضررين من التلوث، ففي مثل هذه الأوضاع، فإن كل من الصناديق الدولية للتعويض تحل محل مالك السفينة المسؤول لتقديم تعويض كامل عن الأضرار، وبالتالي فهما يقومان في هذه الحالة بدور بديل.

- من ناحية ثانية، في حالة ثبوت مسؤولية مالك السفينة عن التلوث بالمواد النفطية أو بالمواد الضارة والخطيرة، وتجاوز أضرار التلوث في حجمهما حدود السقف المالي الذي تحدده كل من اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها واتفاقية 1996، فإن الصناديق الدولية للتعويض تتدخل بتقديم تعويض إضافي للتعويض الذي يقدمه مالك السفينة مصدر التلوث، أي يتدخل لتحميل الجزء المتبقي من التعويض الذي تجاوز السقف المحدد طبقا لقواعد المسؤولية المدنية، وفي هذه الحالة تقوم الصناديق الدولية بدور تكميلي³.

1 د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص 401-402.

2 وهي حالات الإعفاء التي نصت عليها كل من اتفاقية بروكسل 1969 واتفاقية لندن 1996.

3 د. محمد اليزاز، المرجع نفسه.

حيث أن مالك السفينة يظل مسئولاً وفقاً للقواعد الاتفاقية بشأن المسؤولية المدنية، أما مهمة الصناديق فتتمثل في تحمل العبء المالي الذي يتجاوز السقف الذي تحدده هذه القواعد.

وعندما تتدخل الصناديق الدولية للتعويض لممارسة مهامها فإنها تكون في علاقة مباشرة مع ضحايا التلوث البحري الناتج عن النقل البحري، بغض النظر عن الهوية الخاصة لهؤلاء الضحايا الذين قد يكونوا أفراد عاديين أو شركات أو جماعات محلية أو الدولة ذاتها، وهكذا يكتسي نشاط الصناديق الدولية للتعويض في هذه الحالة خاصية منظمة غير وطنية، فطلبات التعويض توجه إليها مباشرة¹. كما أن المفاوضات الضرورية لتحديد مبالغ التعويض وكذلك تسديد مستحقات التعويض تجري بصفة مباشرة أي دون وساطة بين الصناديق والمطالبين بالتعويض. وقد كشفت التجربة المستقاة من عمل الصندوق الفيول، أن الغالبية العظمى من الملفات التي عرضت عليه تمت تسويتها بدون صعوبات كبيرة حيث توصل الصندوق وطالبي التعويض إلى الاتفاق حول مبلغ التعويض عن أضرار التلوث، وتوصل هؤلاء بمستحققاتهم بسرعة².

الفرع الثاني: التسوية القضائية

في حالة فشل التسوية الودية وعدم الاتفاق بين المضرور والصندوق الدولي للتعويض المعني بشأن الطلبات وعدم حصوله على التعويض، فإن المضرور ملزم في حدود آجال محددة من حدوث ضرر التلوث بمواد ذات طبيعة ملوثة كالنفط وغيرها من المواد الضارة والخطيرة، أن يلجأ إلى رفع دعوى قضائية أمام المحاكم الوطنية للدول التي وقعت فيها الأضرار بحسب ما قضت به أحكام الاتفاقيات

1 يوجه الطلب إلى الصندوق المعني، متبوعاً بتقرير مكتوب عن الحادث، ويجب أن يشتمل الطلب على البيانات التالية: اسم طالب التعويض وعنوانه، اسم السفينة محدثة التلوث وجنسيته، تاريخ الحادث وموقعه والتدابير الوقائية المتخذة لمنع أضرار التلوث أو تقليله، وكافة التفاصيل الأخرى، الأضرار الناجمة عن حادث التلوث، المبالغ المطلوب دفعها من الصندوق، ويقدم المضرور الأدلة الدالة على صحة ادعائه والتي يلتزم بتقديمها أمام المحكمة فإذا اقتنع المدير بأدلة المضرور وجديتها، فإنه يقرر منح المضرور تعويضاً عن الأضرار وذلك إذا لم يكن مبلغ التعويض يزيد عن 25 مليون فرنك بوانكير، وإذا زاد المبلغ عن 25 مليون فرنك بوانكير فيجب موافقة الجمعية للصندوق، أنظر في هذا الشأن: د. صلاح محمد سليمان، المرجع السابق ص 610.

2 من الحالات التي منح فيها الصندوق (1971) تسهيلات لمنع أضرار التلوث أو الحد منها، حادثة السفينة antanio granasci حيث دفع الصندوق 23 مليون koran للحكومة السويدية نتيجة للحادث، وقد وقعت هذه الحادثة بتاريخ 1979/02/22 وقد طالبت الحكومة السويدية الصندوق بدفع مبلغ 112 مليون كرونة ناشئة عن التنظيف والتطهير، غير أن مدير الصندوق قرر أن هذه المبالغ معقولة، وقد تم التوصل إلى اتفاق وتسوية ودية بين الصندوق والحكومة السويدية دفع الصندوق مبلغ 93 مليون كرونة للحكومة السويدية، وغيرها من الحوادث، أنظر: د. صلاح محمد سليمان، المرجع نفسه.

ذات الشأن¹. والغرض من ذلك هو إجبار الصندوق على دفع التعويض المناسب للمضرور على ضوء ما تقتضي به الأحكام الدولية (اتفاقية الصندوق 1992/1971 واتفاقية لندن 1996 المنشئة للصناديق الدولية للتعويض².

إضافة إلى ذلك وطبقا لتلك القواعد الاتفاقية فإن الشخصية القانونية للصناديق هي موضوع اعتراف من قبل محاكم الدول الأعضاء، حيث تقوم كل دولة متعاقدة بجعل محاكمها مختصة لكي تنظر في الدعاوى المرفوعة ضد الصناديق الدولية، كما تتخذ هذه الدول جميع الإجراءات اللازمة لتمكين الصناديق من التقدم كطرف متدخل في أي مسطرة قضائية ضد مالك السفينة أو ضامنه ويكتسي صفة الحجية إزاء الصناديق الدولية للتعويض كل حكم صادر عن المحكمة في إطار تطبيق هذه المسطرة، وهو ما يعني أنهم لا يملكا حق الاعتراض على حيثيات الحكم أو مضمونه³.

وعندما تتعرض النزاعات بشأن التعويض عن أضرار التلوث بالنفط أو بالمواد الخطيرة والضارة أمام الهيئات القضائية المختصة (محكمة مكان حصول الضرر) فإن هذه الأخيرة هي التي تعود إليها سلطة البث النهائي في مبلغ التعويض الذي يجب على أحد الصناديق الدولية تسديده لفائدة المتضرر، وتكون هذه الصناديق ملزمة بالخضوع لقرارات هذه المحكمة. إلا أنه من الملاحظ أن التسوية القضائية لمشاكل التعويض عن أضرار التلوث البحري الصادر عن السفن قد تؤدي إلى تباين في تفسير القانون بشكل كبير من دولة إلى أخرى⁴.

إذ تختلف الاجتهادات القضائية الوطنية فيما يخص حلها لمسألة تقدير وتقييم أضرار التلوث ولمسألة التقادم التي تؤدي إلى الحفاظ على الحق في التعويض أو انقضائه، علاوة على ذلك فإنه في حالة تجاوز مبلغ التعويضات المطالب بها، السقف الذي يسدده أحد الصناديق عندئذ قد ينشب نزاع آخر بشأن وحدة الحساب المعتمدة لتحديد المبلغ الفعلي للتعويض المستحق، وهي اختلافات لا تساعد على إيجاد تسوية مرضية بين الصندوق المعني وطالب التعويض⁵.

1 أنظر المادة 6 و7 من اتفاقية الصندوق لعام 1971، والمادة 6 و7 من اتفاقية الصندوق لعام 1992 والمادة 37 من اتفاقية لندن لعام 1996.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص240.

3 د. محمد اليزاز، المرجع السابق، ص404.

4 المرجع نفسه.

5 المرجع نفسه، ص405.

حقا يجوز للصناديق الدولية للتعويض أن تحدد معايير موحدة لتطبيق القواعد الاتفاقية المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث الناتج عن النقل البحري، غير أن نجاح مثل هذا المسعى يتوقف على قبول طالبي التعويض الخضوع له، إلا أنه يتبين من تجربة اشتغال صندوق الفيبول أن هناك تزايد نسبة طالبي التعويض الذين لا تقنعهم الاقتراحات المقدمة من طرف الصندوق، ذلك أن الآمال التي يعقدها المضرورين في الحصول على تعويض أحسن فإنهم يراهنون على رفع قضايا التعويض عن أضرار التلوث أمام محاكمهم الوطنية، وهو ما يجعل الصندوق خاضعا لقانون المحكمة التي فصلت في النزاع، كما أنه بالنظر إلى كون قرارات المحاكم الوطنية في قضايا التعويض تسير في اتجاه ترجيح مطالب المتضررين من التلوث على الاقتراحات المقدمة من الصندوق الدولي، فإن هناك تخوف من أن يؤدي ذلك إلى تزايد حالات الاعتراض على المعايير والطرق المعتمدة من قبل الصندوق، وهي اعتراضات قد يترتب عنها الإخلال بالتوازن المالي لاشتغاله.

إضافة إلى ذلك فعند معاينة هويات طالبي التعويض، يلاحظ أن الدول الأعضاء ذاتها توجد على رأس قائمة دائني الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، بالنظر لحجم مطالب التعويض التي تطلب بها بناء على الأضرار التي تعرضت لها، وتدابير الإنقاذ والتنظيف التي باشرتها لمكافحة آثار التلوث المترتبة عن الحوادث البحرية، ويترتب عن هذه المعاينة وضعية غريبة تتمثل في كون مصير حل النزاع بشأن التعويض عن أضرار التلوث بين منظمة دولية ودولة عضو فيها مرهون بقرار المحاكم التابعة لهذه الدولة¹.

وعلى ما يبدو هذه الوضعية فريدة من نوعها، حيث أنه إذا كان من المرغوب فيه أن تقدم الدول دعمها لمواقف المنظمة التي هي عضو فيها أو على الأقل لا تسير في اتجاه يتعارض مع هذه المواقف، فقد أظهرت التجربة في بعض الحالات أن المصلحة الوطنية وحماية المتضررين من التلوث قد تتغلب على دعم اقتراحات الهيئة الدولية².

وفي هذا الشأن وبخصوص التسوية القضائية، هناك قضية جزائرية والمعروفة باسم "واد قيتريني" oued Gueterini (ناقلة المحروقات الجزائرية)، التي طرحت أول مرة أمام الصندوق الدولي

1.د.محمد البزاز، المرجع السابق، ص405.

2 المرجع نفسه، ص406-407.

للتعويض لسنة 1971 إثر دورته 18 في 28 أوت 1987، دون مناقشتها تم تلتها دورات أخرى من خلالها تمت مناقشة القضية وهي كالآتي :

- الدورة 18 في جزئها الثاني المؤرخة في 05 أكتوبر 1985 .

- الدورة 20 المؤرخة في 20 سبتمبر 1988.

- الدورة 22 المؤرخة في 20 سبتمبر 1989 و 23 أكتوبر 1989.

- الدورة 24 المؤرخة في 28 أوت 1990.

أين تم التصريح عن تعويض كل الطلبات التي قدمت في القضية، والتي تتلخص وقائعها فيما يلي¹ :

قامت ناقلة النفط الجزائرية السالفة الذكر، التي تزن حمولتها 1576 طن بتفريغ مادة الزفت " Bitume"، فانسكبت كمية من الشحنة حوالي 15 طن على ظهر السفينة وفي البحر و أدى ذلك الى تلويث المحطة الكهربائية الموجودة على الساحل بالقرب من ميناء التفريغ، الأمر الذي أدى لتوقف المحطة عن العمل نتيجة تلوث معداتها، مما يستدعي تنظيفها أو تغييرها .

فقامت الشركة الوطنية سونلغاز برفع دعوى أمام محكمة الجزائر العاصمة ضد كل من مؤمن الناقلة النفطية (نادي المملكة المتحدة للتعويض) ، والصندوق الدولي للتعويض، فحددت المحكمة مبلغ مسؤولية مالك السفينة 1175064 دج، أي ما يعادل 98 ألف جنية استرليني، الذي تم تحديده في فيفري 1988 أي بعد وقوع الحادثة في شكل ضمان بنكي، وكان هذا التحديد متأخرا جدا نظرا لتردد اعمال هذا الإجراء وفق التشريع الجزائري.

قدمت سونلغاز طلب تعويض يقدر ب 5287525 دج (440280 جنية استرليني)، يتضمن أضرار التي لحقت بالمعدات و نفقات تنظيفها وتبديلها، إضافة الى فوات الكسب الناجم عن توقف المحطة، والذي قدر ب 40888000 دج، باعتباره أساس تقديم طلب التعويض.

1 العربي آسيا، مسؤولية مالك السفينة عن التلوث في مجال نقل البحري للمحروقات في اطار التشريعات الجزائرية والدولية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص النظام القانوني لحماية البيئة، كلية الحقوق، جامعة سعيدة، 2015/2014، ص 66-67.

وخلال المحاكمة طلب نادي الحماية و التعويض بإعفاء مالك الناقله من المسؤولية (وفقا لنص المادة 2/3 من اتفاقية المسؤولية المدنية) باعتبار الضرر نتج عن الغير ، نظرا لقرب ميناء التفريغ من المحطة ، مما يجعل حصول الضرر أكيد، إلا أن الصندوق الدولي للتعويض رفض هذه الحجة لعدم إدراجها في المادة 2/3 من اتفاقية المسؤولية.

وتم تمثيل كل من الصندوق الدولي للتعويض ونادي المملكة عن طريق محامين جزائريين، كما تم تعيين خبراء لتقديم مبلغ فوات الكسب، وبعد طول المفاوضات تم قبول طلب التعويض المقدم من شركة سونلغاز في جوان 1989.

أما فيما يخص الأضرار التي لحقت معدات المحطة فكلفت نفقات اصلاحها و تنظيفها ما قدره 1133 دولار أمريكي و 708824 فرنك فرنسي،بالاضافة الى مبلغ 2706480 دج عن فوات الكسب ناقص مبلغ التحديد المقدر ب 1175064 دج،فالحاصل هو المبلغ 1531446 دج،الذي تم تحويله الى 126120 جنيه استرليني ،فالمبلغ الاجمالي للتعويض مدفوع من قبل الصندوق قدر ب 195440 جنيه استرليني.

وقدمت الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات و المواد الكيماوية باعتبارها مالكة للناقله، طلب تعويض عن نفقات عملية التنظيف المقدرة بمبلغ 5650 دج(470 جنيه استرليني) وتم قبول الطلب،وهكذا دفع كل طلب تعويض من قبل الصندوق الدولي للتعويض ونادي الحماية والتعويض وفق المبالغ المحددة¹.

وهكذا فقد توصل المجتمع الدولي في بحثه عن الحلول لقضايا التعويض عن أضرار التلوث الصادر عن السفن إلى إحداث هاته الصناديق الدولية للتعويض والتي يمكن النظر إليها كهيئات دولية تتسم بعدد من الخصائص التقليدية التي تطبع غالبية المنظمات الدولية، مثل دور الدول في تأسيسها وصياغة نظامها القانوني وفي الإشراف على تسييرها وعلى ممارسة اختصاصاتها، وفي ذات الوقت تتميز بعدد من الخصائص الجديدة، كما يتبين ذلك من الوظائف المخولة لها والخدمات التي تقدمها، وهذا ما أدى إلى التوسيع من نطاق وطبيعة التدخل التقليدي للمنظمات الدولية، حيث أصبحت تمارس أنشطة ذات طابع عبر وطني، مما يؤهلها لإقامة علاقة مباشرة بالملوثين أو بالمتضررين من التلوث بغض النظر عن طبيعتهم أو جنسيتهم، كما أن اشتغالها يتم من خلال الأنظمة القانونية

1 العربي آسيا، المرجع السابق، ص 68.

الوطنية، وبطبيعة الحال فإن جعل هذه الآلية المؤسسية محورا لتقاطع وتعاون قواعد القانون الدولي العام والقانون الدولي الخاص قد نجحت في تحقيق عدد من الفوائد العملية والنظرية¹.

خاتمة:

لقد تولت هذه الاتفاقيات و المتمثلة في اتفاقيات الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط بالمواد الضارة والخطيرة، تحمل مبالغ التعويض في حالة تجاوز مبالغ التعويضات سقفا معيناً يعجز عن تغطيته مالك السفينة، إلى جانب تحديد الاطار المفاهيمي لمصادر التلوث البحري وتحديد النطاق الشخصي و الموضوعي و المكاني لها، وتقريرها لنظام التعويض لكل من تسبب في إحداث التلوث البحري و التزامه بتعويض لكل ما قد ينتج عن ذلك من أضرار مختلفة .وهي الصناديق التي يتم تمويلها من المساهمات و الاشتراكات المالية للملكي البضائع المسببة للتلوث كالبترول ومشتقاته أو المواد الكيماوية و غيرها من المواد الضارة أو الخطيرة.

لضخامة أضرار التلوث البحري، فقد اعتمدت الصناديق الدولية ذات الصلة نظاما تعويضيا تكمليا، عهدت من خلاله لأطراف أخرى بضمان تعويض المضرورين من التلوث البحري في الحدود التي تتجاوز فيها أضرارهم المبالغ المحددة في اتفاقية المسؤولية لعام 1969، و تعديلاتها و اتفاقية المسؤولية لعام 1992، أو اتفاقية 1996 الخاصة بالتلوث البحري بالمواد الضارة أو الخطيرة.

ولقد عاجلنا في هذا البحث دور الصناديق الدولية في تسوية منازعات التلوث البحري، من وجهة نظر الاتفاقيات الدولية المنشأة لهذه الصناديق.

لقد كشفت دراستنا وتحليلنا للصناديق الدولية التي عاجلت موضوع التعويض عن أضرار التلوث البحري للنتائج والمقترحات التالية:

- من خلال استعراضنا لموضوع التعويض عن أضرار التلوث البحري وفق أحكام الاتفاقيات الدولية المنشئة للصناديق الدولية للتعويض الخاصة بالتلوث البحري اتضح لنا بذلك قصور النظام القانوني الخاص بحماية البيئة البحرية والحفاظ على سلامتها من أخطار التلوث البحري التي باتت تتعاضد نتيجة للتطور الحاصل في المجال التقني والصناعي والتوسع الهائل في استعمال البحر لأغراض متعددة.
- وعلى الرغم من النجاح الكبير الذي بلغته المعاهدات السالفة الذكر، إلا أنها لم تتمكن من توحيد الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية عن التلوث البحري ولعل السبب في ذلك يرجع أساسا إلى قصور تطبيق مجالاتها فيما يخص المواد الملوثة (في مجال التلوث النفطي يكون مجال تطبيقها على الزيوت الثقيلة فقط دون الخفيفة، وكذلك فيما يتعلق بالسفن الخاضعة لأحكامها واشتراط بلوغها حمولة معينة، إلى جانب الأشخاص المسؤولين، والذي يقتصر على مالِك السفينة فقط دون سواه)، كل ذلك إلى جانب توفيرها لمبالغ زهيدة للتعويض مقارنة بتلك المبالغ التي توفرها النظم الوطنية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري.
- وأمام تباين الأنظمة القانونية الوطنية للمسؤولية المدنية من جهة، وعدم توقع غطاء شامل يسع تغطية المخاطر الناتجة عن الأنشطة الإنسانية المعاصرة المنتشرة في البحر في إطار النظام التقليدي للقانون البحري من جهة ثانية، وما تخلفه الحوادث البحرية من أضرار وخيمة يستحيل جبرها والتعويض عنها تعويضا عادلا ووفيا في ظل تلك الأنظمة من جهة ثالثة دعت الحاجة إلى توحيد الأحكام والقواعد التي تضمنتها التشريعات الوطنية في الاتفاقية الدولية في إطار النظام الدولي للمسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار التلوث البحري
- وبخصوص اتفاقيات التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط، وإن اعتبرها الفقه في مرحلتها الأولى بأنها جاءت لتسد فراغا قانونيا كبيرا في مجال التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط، بفعل الحلول التي أدخلتها تلك الاتفاقيات الدولية في ميدان حماية ضحايا التلوث النفطي، ذلك لأنها تشكل نموذجا يجتدى به بالنسبة للأصناف الأخرى من التلوث بالنظر للطابع التجديدي الذي اتسمت به أحكامها.

- ورغم هذا الانطباع الإيجابي لهذا النظام، إلا أنه سرعان ما كشفت الحوادث والكوارث البحرية المتكررة والمتعاقبة عن قصور هذا النظام والكشف عن الثغرات القانونية، مما يستدعي تحسين مضمون تلك الأحكام والقواعد الاتفاقية المتعلقة بنظام المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط، وهو ما تم بالفعل على مر عقود القرن العشرين، حيث تم تعديل أغلب الاتفاقيات و بعضها ألغي .
- وإذا وصف نظام التعويض بالقصور وعدم إلمامه بكل جوانب الموضوع، فإن مر ذلك إلى عدم جدية ونزاهة واضعي النظام القانوني الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري، نظرا لتضارب المصالح بين أصحاب المصلحة في النقل البحري الدولي والأطراف الفاعلة فيه وبين مصالح الأطراف الأخرى التي لا يعنيتها من أصله وبين مصلحة حماية البيئة البحرية باعتبارها مصلحة عامة مشتركة للإنسانية جمعاء.
- وإلى جانب ذلك نجد أنها قلصت من نطاق الحماية القانونية الواجب ضمانها وتوفيرها لضحايا التلوث البحري عن طريق تحديد المسؤولية بمبالغ لا تكفي لتغطية الأضرار الناتجة عن التلوث والتكاليف المنفقة من أجل محاصرة ومعالجة التلوث وتنظيف المناطق المتضررة.
- ولعل تسقيف مبالغ التعويض التي يلتزم بدفعها الشخص المسؤول وإن كانت معتبرة في وقت سابق إلا أن الحوادث البحرية حديثة الوقوع أثبتت أن تلك المبالغ تعد زهيدة مقابل الأضرار التي تحدثها تلك الكوارث وضخامة التعويضات مما يعكس ضعف نظام التعويض الدولي في ظل مبدأ تحديد المسؤولية إلى جانب الإعفاء من المسؤولية في حالة تحقيق شروطها.
- ولعل ما يعاب على نظام التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط والمواد الضارة والخطيرة، بموجب الاتفاقيات السالفة الذكر، هو اعترافها بعدد من حالات الإعفاء من المسؤولية بما يجعلها توفر السند للملوثين احتمال تملصهم من مسؤوليتهم.
- ويعاب عليها أيضا مبدأ تسقيف مبالغ التعويض بمبالغ قصوى، بما يجعلها كذلك تمنح الأشخاص المسؤولين عن التلوث امتياز تحديد مبالغ التعويض القصوى التي يلتزمون بدفعها في حالة ثبوت مسؤوليتهم، ومما يجعل تلك المبالغ في بعض الحالات تعد زهيدة بالنظر لبلاغة الأضرار الناتجة وعدم قدرتها على تغطية كافة الخسائر وتكاليف إصلاح الأضرار البيئية بما فيها الأضرار الإيكولوجية الخالصة .

وبعد أن عرضنا أهم النتائج التي خلص اليها البحث نشير الى بعض الاقتراحات التي نرى ضرورة الأخذ بها في مجال حماية البيئة البحرية:

- من أجل كفالة التعويض عن الأضرار التي تسببها السفن للبيئة البحرية أثناء ملاحظتها، وكفالة تعويض ضحايا التلوث تعويضا كافيا وعادلا، ينبغي إعادة صياغة أحكام وقواعد المسؤولية المدنية من خلال مراجعة حالات الإعفاء من المسؤولية ومبالغ تسقيفها، باعتبار أنها توفر السند للملوثين احتمال تملصهم من المسؤولية وأن منحهم امتياز تحديد الحد الأقصى لمبالغ التعويض التي يلتزمون بها في حالة ثبوت مسؤوليتهم، لتتضح فيما بعد أن تلك المبالغ تعد زهيدة بالنظر لبلاغة الأضرار الناتجة وعدم قدرتها على تغطية كافة الخسائر وتكاليف إصلاح الأضرار البيئية بما فيها الأضرار الإيكولوجية الخالصة.
- فإذا كنا قد انتهينا إلى أن الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن لا تستطيع حماية البيئة البحرية وتحقيق تعويض كاف، بل يلزم أن تكملها في هذا الشأن القواعد القانونية الداخلية، فإن حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها بصورة حقيقية وفعالة لن تتحقق إلا بتحمل كل دولة لمسئوليتها في الحفاظ على البيئة البحرية التي تعيش من حولها.
- يلزم ضرورة زيادة الوعي البيئي لدى كل دولة لدوره الهام والفعال في تنفيذ الإجراءات الخاصة بحماية البيئة البحرية، حيث أنه قادر على تحقيق نتائج عملية وملموسة، وهذا عن طريق إطلاع الأفراد على الملوثات ومختلف مصادرها وطرق معرفتها ومقاومتها ومعالجتها.
- ينبغي توفير الدعم الكافي ماديا لهذه الصناديق من قبل هذه الدول و المؤسسات و الأشخاص عن طريق فرض اشتراكات ورسوم على كل من يمارس الأنشطة الضارة بالبيئة، بهدف رفع القدرة المالية لهذه الصناديق .
- وما يمكن أن نخرج منه في دراستنا هذه ،و الذي يبحث عن المبادرة في موضوع آخر وهو تعميم النموذج المعمول به في ميدان التعويض عن الأضرار النووية ليشمل كذلك التعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط و التلوث بالمواد

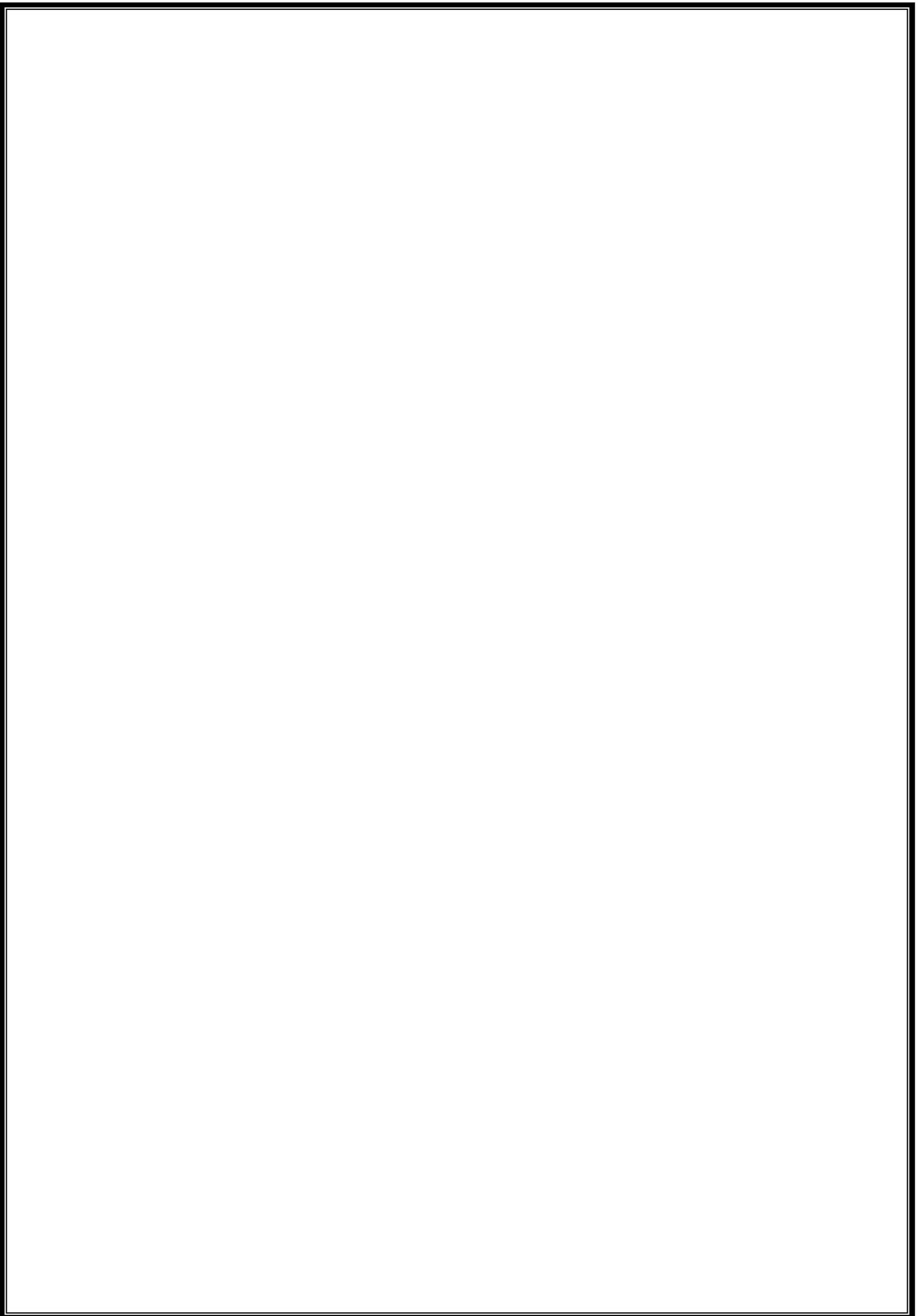
الأخرى الضارة و الخطيرة ،ومن تم يصبح التعويض يتشكل من ثلاث مستويات
من خلالها نضمن فعالية نظام التعويض الدولي عن أضرار التلوث البحري .

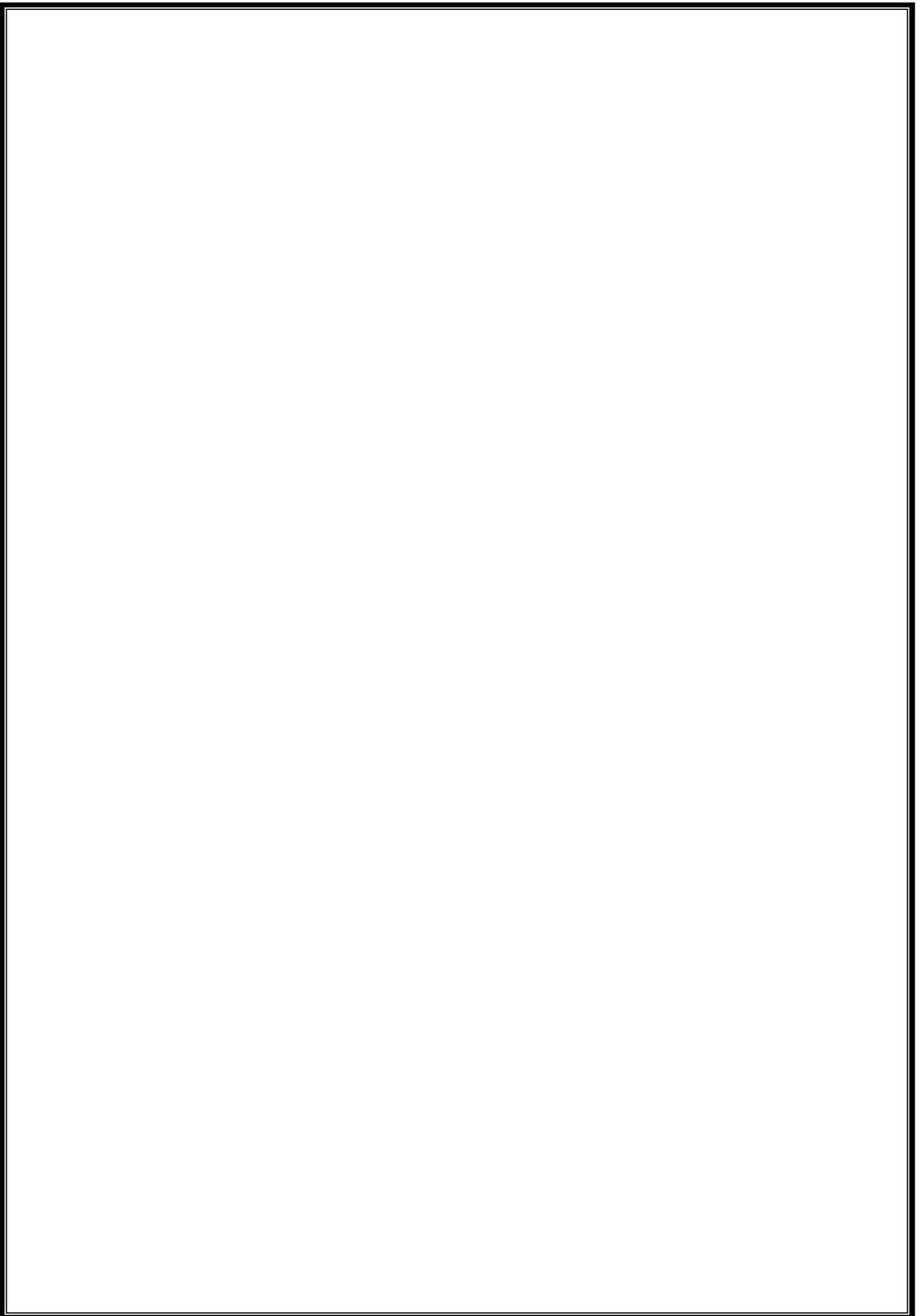
¹ فاطمة سماعين، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2010/2009 ص232.

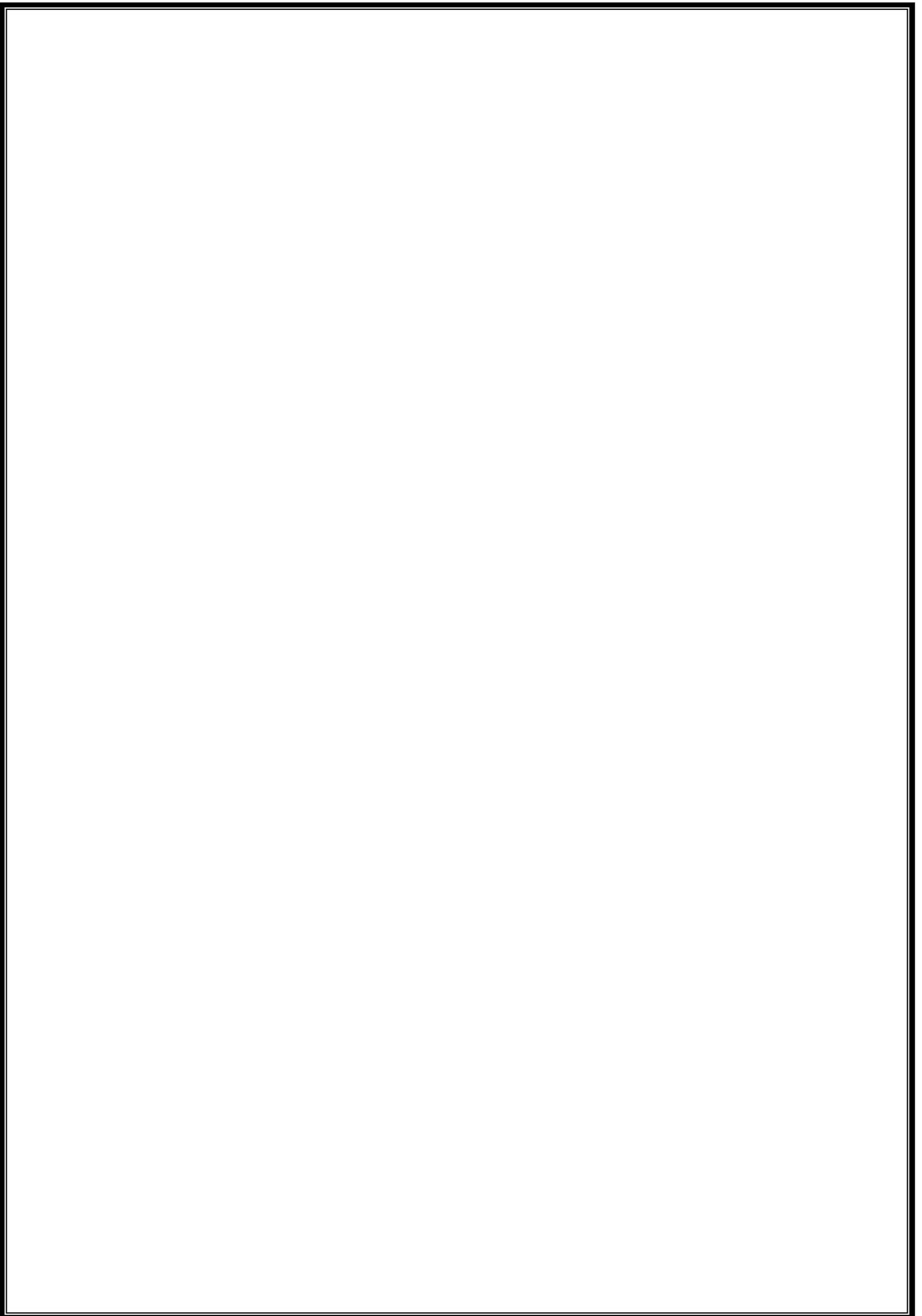
وحدة الحساب المشار اليها في اتفاقية عام 1992، هي حق السحب الخاص (DTS) على النحو المحدد في صندوق النقد الدولي. في هذه الوثيقة الحاضرة ، تم تحويل DTS الى الدولار الأمريكي في سعر الصرف المعمول به في 02 ماي 2016¹ .

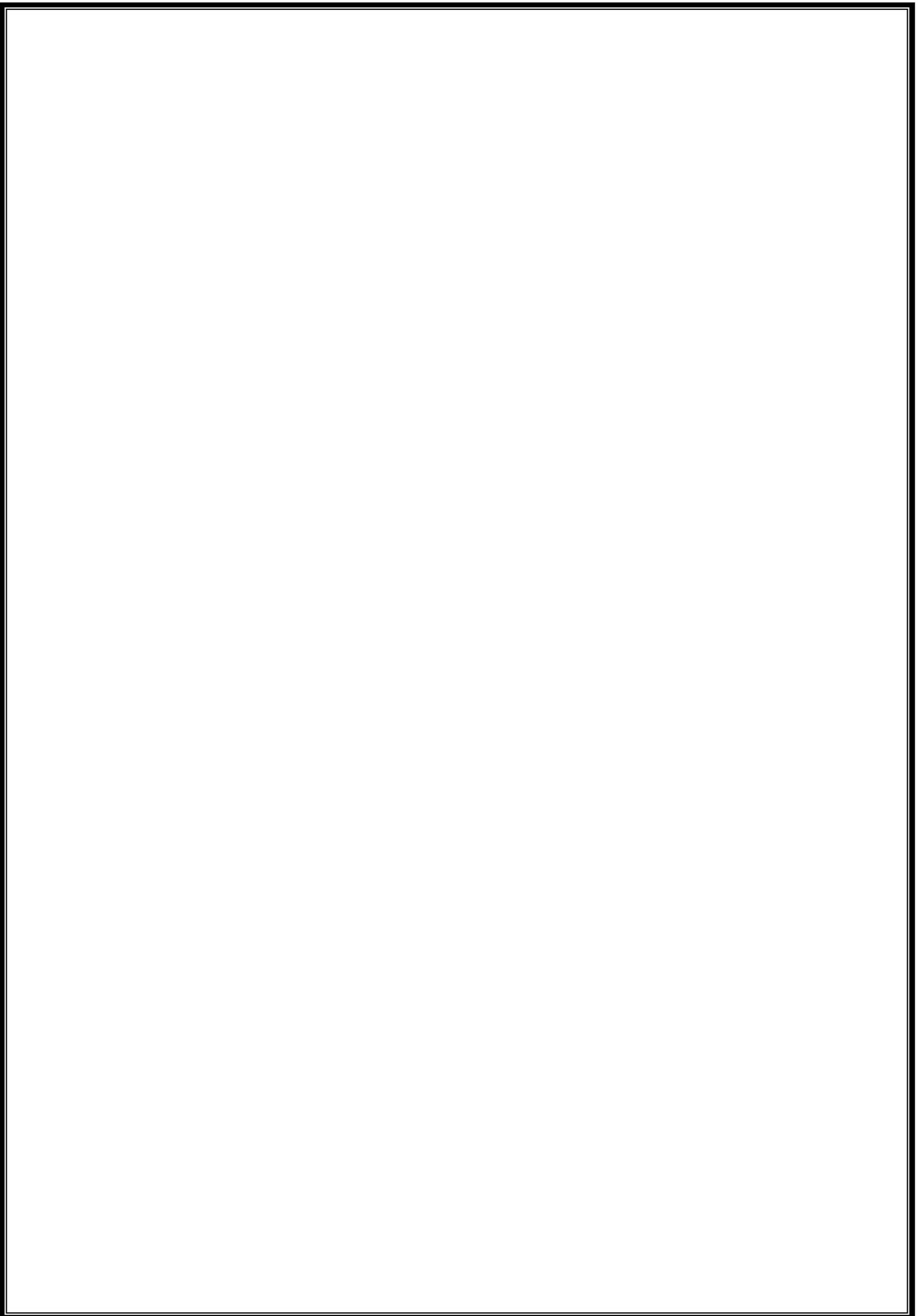
(01) DTS = 1.423363 دولار أمريكي.

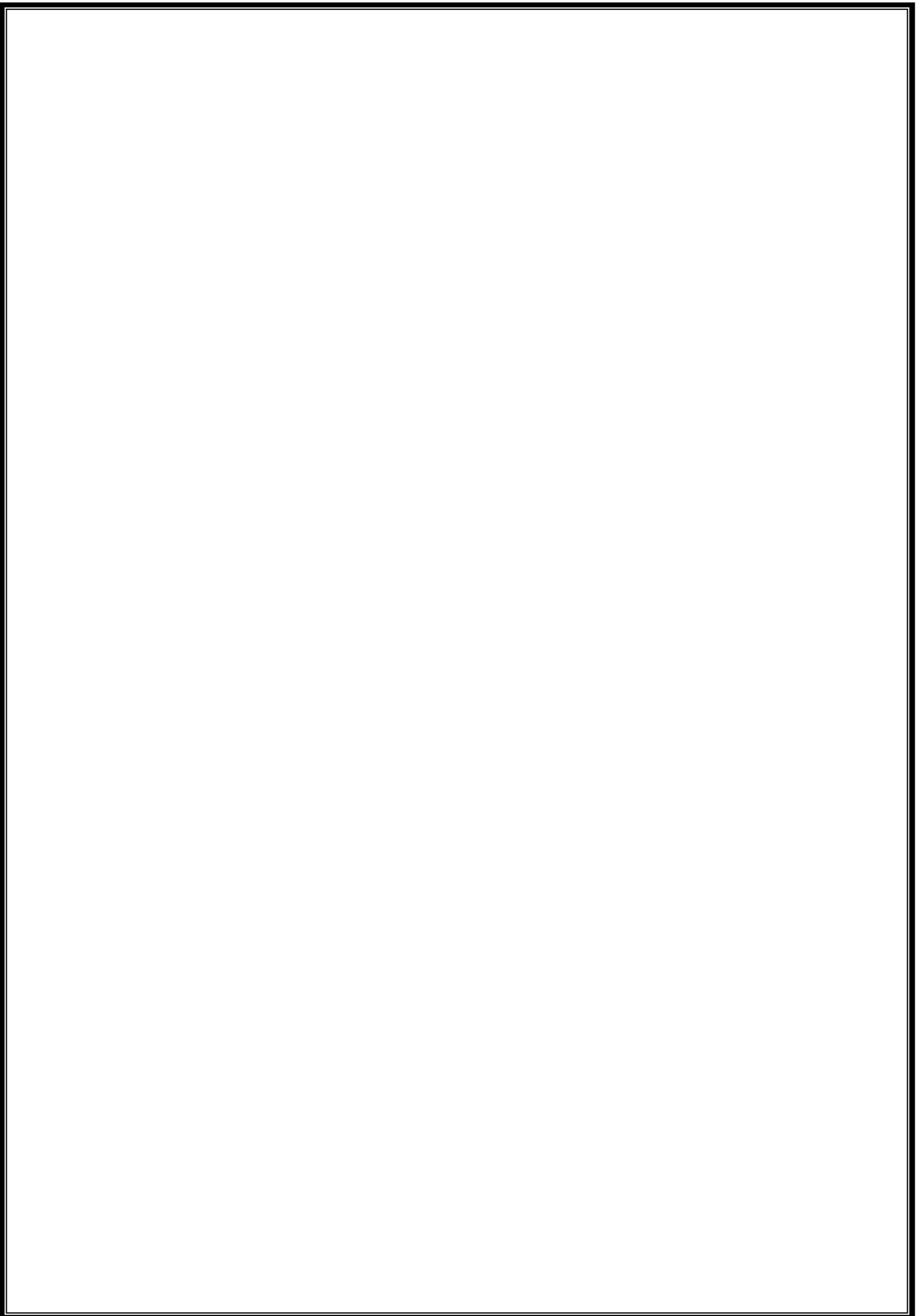
¹ نقلا عن الموقع الإلكتروني:

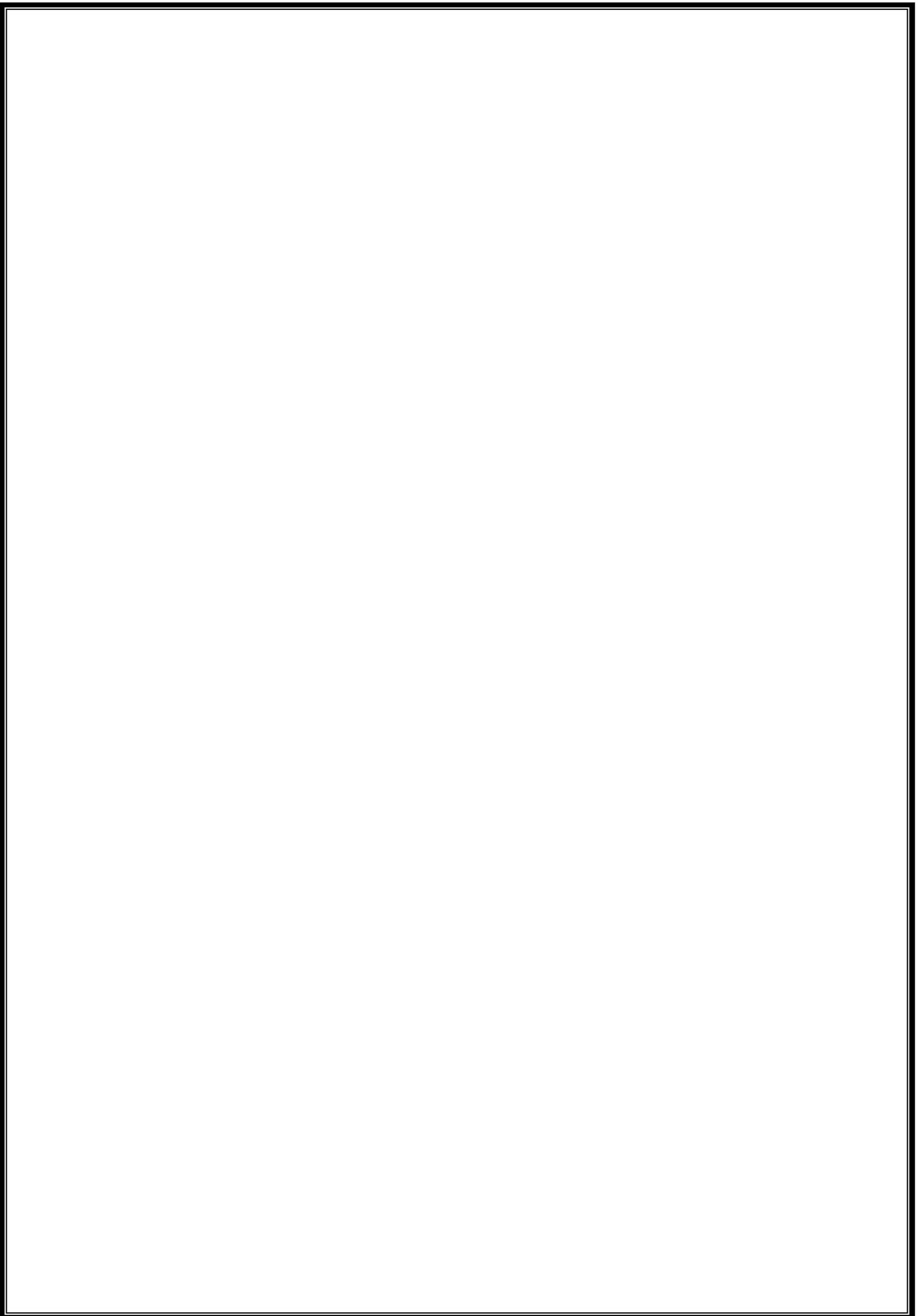


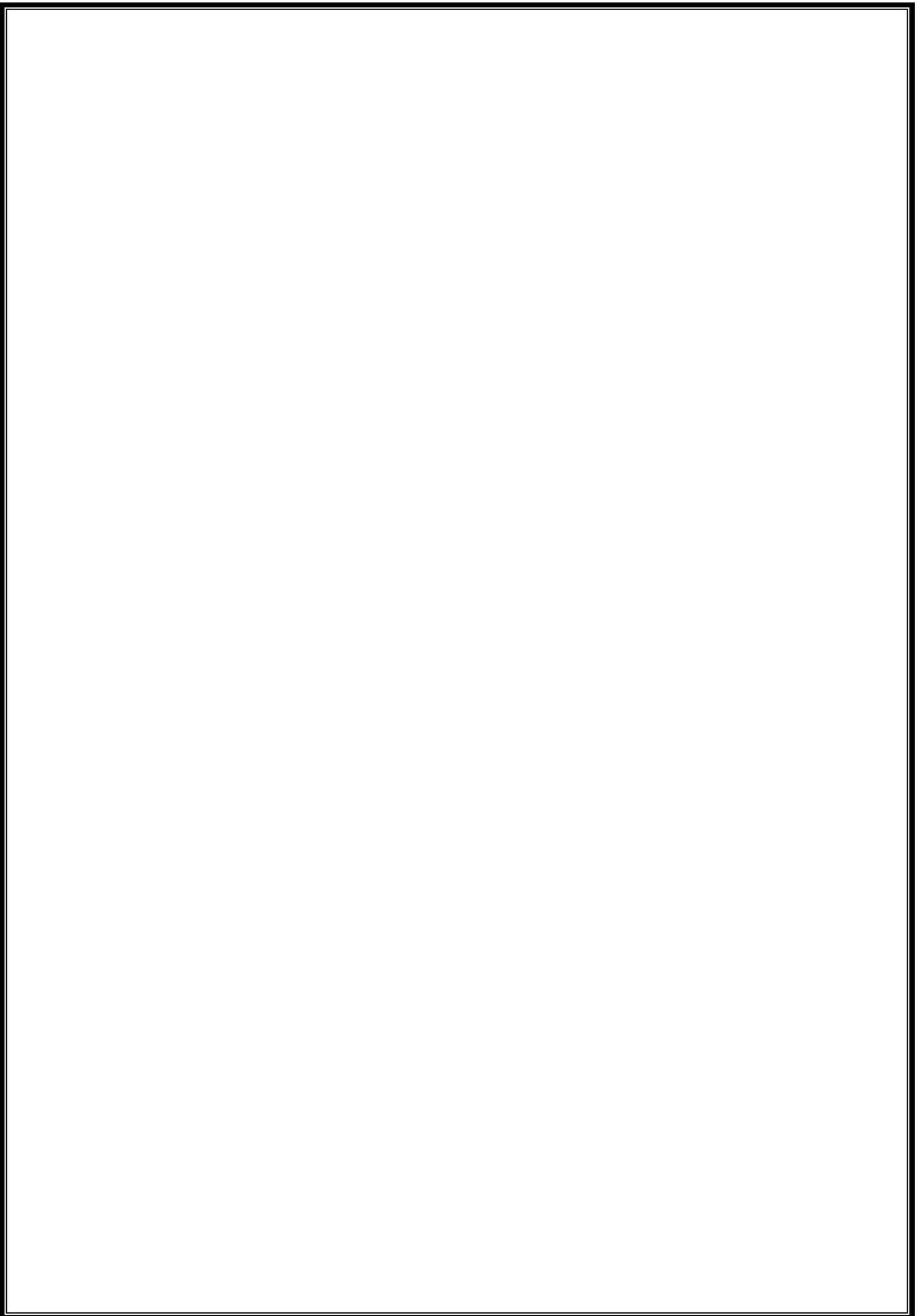












قائمة المصادر و المراجع

أولا :قائمة المصادر

● النصوص و المواثيق الدولية :

- الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي لعام 1969.
- إتفاقية بروكسل لعام 1971 الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات .
- اتفاقية برشلونة لعام 1976 الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- اتفاق كريستال المعدل لعام 1987.
- بروتوكول لعام 1992 المعدل للإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1969.
- بروتوكول لعام 1992 المعدل لإتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط لعام 1971 .
- اتفاقية لندن لعام 1996 و المتعلقة بمنع إلقاء النفايات و المواد الأخرى في البحر .

ثانيا: قائمة المراجع

أ: الكتب

- د. أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الاقليمية و المعاهدات الدولية ، طبعة الثانية ، منشأة المعارف، الاسكندرية، 2007.
- د. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي ، كلية الشريعة والدراسات الاسلامية ، جامعة القصيم ،الأردن ، 2012.
- د. محمد البزاز ، حماية البيئة البحرية ، دراسة في القانون الدولي ، دون طبعة ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، 2006 .
- د. محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة ، قضايا البيئة من منظور إسلامي، دار الفجر ، مصر، 1999 .
- د. ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر ، 2004 .
- د. محمد أحمد السيد الفقي ، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية الاسكندرية ، دون طبعة 2000.
- د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الامارات العربية المتحدة دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية، الطبعة الاولى، دار الجامعة الجديدة للنشر الأزاريطة، الاسكندرية ، 2008 .
- د. محمد عبد الله نعمان ، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة، طبعة 2004 .
- د. عبده عبد الجليل عبد الوارث ، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية و الداخلية ، دون طبعة ، المكتب الجامعي الحديث ، الاسكندرية، 2006 .

- د.صلاح محمد سليمة ،تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دون طبعة ،دار الفكر الجامعي ، الأزابطة ،الاسكندرية 2007.

ب- الرسائل والمذكرات الجامعية

- أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي رسالة لنيل دكتوراه دولة في القانون العام ، معهد الحقوق و العلوم الادارية ،بن عكنون ،جامعة الجزائر ، 1995.
- محمد سامر أنور عاشور ،تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة رسالة دكتوراه جامعة عين شمس، كلية الحقوق ،2001.
- محمد حمداوي ،نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري ،أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه،فرع قانون دولي ،جامعة الجيلالي اليابس ، سيدي بلعباس ،السنة الجامعية 2015/2014.
- فاطمة سماعيل،نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية،مذكرة ماجستير في القانون،تخصص القانون البحري،كلية الحقوق والعلوم السياسية،جامعة وهران 2010/2009 .
- العربي آسيا،مسؤولية مالك السفينة عن التلوث في مجال نقل البحري للمحروقات في اطار التشريعات الجزائرية والدولية،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون،تخصص النظام القانوني لحماية البيئة،كلية الحقوق،جامعة سعيدة،2015/2014.

ج- مواقع الأنترنت:

http://www.iopcfunds.org/fileadmin/opc_Upload/Downloads/French/note_explicative_f.pdf

فارس

فهرس المحتويات

الاهداء.

شكر و عرفان.

قائمة المختصرات .

المقدمة.....ص01

المبحث تمهيدي: ماهية التلوث البحري.....ص05

المطلب الأول: تعريف البيئة البحرية وطبيعتها.....ص06

الفرع الأول: تعريف البيئة البحرية.....ص06

الفرع الثاني: طبيعة البيئة البحرية.....ص06

المطلب الثاني: أهمية البيئة البحرية.....ص09

الفرع الأول: الأهمية الحيوية للبيئة البحرية.....ص09

أولاً: تحقيق التوازن المناخي.....ص09

- ثانيا:مصدر للأمطار على اليابسة.....ص10
- ثالثا:مصدر للتخلص من غاز ثاني أكسيد الكربون.....ص10
- الفرع الثاني: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية.....ص10
- أولا:البيئة البحرية كمصدر للغذاء.....ص10
- ثانيا:الصناعات الهامة من البيئة البحرية.....ص11
- ثالثا:البيئة البحرية كطريق للمواصلات.....ص11
- الفرع الثالث: الأهمية الإستراتيجية للبيئة البحرية.....ص11
- المطلب الثالث: تعريف التلوث البحري.....ص13
- الفرع الأول: تحديد معنى التلوث البحري.....ص13
- أولا: معنى التلوث لغة واصطلاحا.....ص13
- ثانيا :تعريف التلوث
البحري.....ص14
- الفرع الثاني: صور التلوث البحري.....ص15
- أولا:صور التلوث من حيث نطاقه الجغرافي.....ص15
- ثانيا: صور التلوث من حيث القصد.....ص16
- المطلب الرابع: مصادر وآثار التلوث البحري.....ص17
- الفرع الأول: مصادر التلوث البحري.....ص17
- أولا: التلوث من مصادر برية (أرضية).....ص17

ثانيا: التلوث الناشئ عن النشاط البحري.....	ص19
ثالثا: التلوث الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحر.....	ص20
رابعا: التلوث البحري من الجو أو من خلاله.....	ص21
خامسا: التلوث البحري الناشئ عن الإغراق وتصريف النفايات في البحار.....	ص21
الفرع الثاني: آثار التلوث البحري.....	ص22
أولا: آثار التلوث البحري على صحة الإنسان ورفاهيته.....	ص22
ثانيا: آثار التلوث على البيئة البحرية والكائنات الأخرى.....	ص23
الفصل الأول: ماهية الصناديق الدولية للتعويض.....	ص24
المبحث الأول: مفهوم صناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري.....	ص26
المطلب الأول: التعريف بالصناديق الدولية للتعويض.....	ص26
المطلب الثاني: أنواع الصناديق الدولية للتعويض.....	ص29
الفرع الأول: صندوق عام 1971 الخاص بالتلوث بالنفط.....	ص29
الفرع الثاني: صندوق عام 1992 الخاص بالتلوث بالنفط.....	ص32
الفرع الثالث: صندوق عام 1996 الخاص بالمواد الضارة و الخطرة.....	ص34
المطلب الثالث: شروط تدخل الصناديق الدولية للتعويض.....	ص36
المبحث الثاني: أجهزة الصناديق الدولية ومواردها والتزامات الدولة المتعاقدة في مواجهتها.....	ص39
المطلب الأول: أجهزة الصناديق الدولية للتعويض (النظام الإداري).....	ص39
الفرع الأول: النظام الإداري لصندوق 1971.....	ص39

أولاً: الجمعية.....	ص40
ثانياً: السكرتارية (أمانة سر).....	ص42
ثالثاً: اللجنة التنفيذية.....	ص43
الفرع الثاني: النظام الإداري لصندوق 1992.....	ص44
الفرع الثالث: النظام الإداري لصندوق عام 1996.....	ص46
أولاً: الجمعية.....	ص46
ثانياً: الأمانة العامة.....	ص47
المطلب الثاني: إيرادات الصناديق الدولية للتعويض.....	ص47
المطلب الثالث: التزامات الدول المتعاقدة أوجه الصناديق الدولية للتعويض.....	ص51
الفصل الثاني: وظائف الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث البحري.....	ص54
المبحث الأول: نطاق ودور الصناديق الدولية للتعويض عن التلوث البحري.....	ص56
المطلب الأول: النطاق الجغرافي للصناديق الدولية للتعويض.....	ص56
المطلب الثاني: دور الصناديق الدولية للتعويض بالنسبة للمضرورين.....	ص58
المطلب الثالث: دور الصناديق الدولية للتعويض بالنسبة لمالك السفينة.....	ص63
المبحث الثاني: الحدود المالية للصناديق وحالات الإعفاء وإجراءات الحصول على التعويض من الصناديق.....	ص68
المطلب الأول: الحدود المالية لتدخل الصناديق الدولية للتعويض.....	ص68
المطلب الثاني: حالات إعفاء الصناديق من تحمل التعويض.....	ص75

الفرع الأول: إعفاء الصندوق بشكل كلي.....	ص76
الفرع الثاني: حالة الإعفاء الجزئي لتحمل الصندوق من التدخل لتعويض المتضررين.....	ص78
الفرع الثالث: إعفاء الصندوق بشكل كلي أو جزئي.....	ص78
المطلب الثالث: إجراءات الحصول على التعويض من الصندوق.....	ص79
الفرع الأول: التسوية الودية.....	ص79
الفرع الثاني: التسوية القضائية.....	ص81
الخاتمة.....	ص86
الملاحق.....	ص90
قائمة المصادر و المراجع.....	ص103

فهرس المحتويات