



وزارة جامعة الدكتور مولاي الطاهر - سعيدة
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق



نظام التعويض التكميلي في مجال تسوية منازعات التلوث البحري

مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون العام

تخصص: قانون البيئة والتنمية المستدامة

تحت إشراف الأستاذ:

* د. حمداوي محمد

من إعداد الطالب:

* علامي عبد الرحمن

أعضاء لجنة المناقشة:

الدكتور ساسي محمد فيصل..... رئيسا

الدكتور حمداوي محمد..... مشرفا ومقررا

الدكتور بن فاطيمة..... عضوا مناقشا

الدكتور باسود عبد الملك..... عضوا مناقشا

السنة الجامعية
2019/2018

الحمد لله الذي أنزل القرآن و خلق الإنسان، و علمه البيان و أسلم على أفصح
الخلق لسانا، و أحسنهم بيانا، و على آله و صحبه إقرارا، و عرفانا.
قال عز و جل:

﴿الرَّحْمَنُ ﴿1﴾ عَلَّمَ الْقُرْآنَ ﴿2﴾ خَلَقَ الْإِنْسَانَ ﴿3﴾ عَلَّمَهُ الْبَيَانَ ﴿4﴾
سورة الرحمن، الآيات ﴿4-1﴾

و ما ورد على لسان موسى عليه السلام، قوله تعالى.

قَالَ رَبِّ اشْرَحْ لِي صَدْرِي ﴿25﴾ وَيَسِّرْ لِي أَمْرِي ﴿26﴾ وَاخْلُلْ عُقْدَةً
مِّنْ لِّسَانِي ﴿27﴾ يَفْقَهُوا قَوْلِي ﴿28﴾
سورة طه الآيات ﴿28-25﴾

شكر وتقدير

الحمد لله حمدا يوافي ما تزايد من نعم الشكر على ما أول من الفضل والكرم
والصلاة والسلام على نبيه محمد سيد الخلق أجمعين نسأل الله عز وجل أن يجعل
هذا العمل خالصا لوجهه الكريم وأن يوفقنا لما يحبه ويرضاه.
اتوجه بالشكر الجزيل إلى أستاذ حمداوي محمد على توجيهاته ونصائحه القيمة
والفضاء الفكري الذي لم يبخل به كما نتوجه بخالص الشكر للأستاذ بن فاطيمة.
-إلى من علمنا من ذهب وعبارات من أسمى وأجلى عبارات في العلم إلى من صاغوا
لنا علمهم حروفا فمن فكرهم منارة تثير لنا سيرة العلم والنجاح إلى أساتذة قسم

الحقوق

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى الذي قال فيهما الحق وبالوالدين إحسانا إلى من تربيت في ظلها

ومن ألبستني ثوب ثمارها ورسمت مستقبلتي في راحة كفها إلى الصدر الطيب والقلب الحنون

إلى من منحتني السعادة في ابتسامتها -أمي الغالية أطال الله عمرها

-إلى الذي أحاطني بوشاح العناية ، ومن أضاء لي درب حياتي وعلمني أن العظمة لا تكفي إلا

إذا كان الجرح عظيما وكان لي سندي و مفخرتي ومثلي الأعلى "أبي الغالي" اطال الله عمره

إلى أخي محمد وأختي خديجة

مقدمة

إن تطور العقل البشري مع زيادة حاجات الإنسان دفعه إلى تطوير وسائل أكثر تقنية تحقق له تلك الاحتياجات وتساهم في تسهيل حياته وجعلها أكثر سرعة وتطورا ، ومن هنا بدأ الإنسان يتطور في التكنولوجيا ويعالجها ليسهل عليه حياته ، لكن مقابل تلك الفوائد هناك أضرار لحقت بالبيئة بسبب هذا التطور ، ومنها استغلالها في صناعة القنابل والكيماويات التي تحارب بها البشرية ، وتضر البيئة بصورة أساسية ، و استنزاف الموارد البيئية و تلويث البيئة مقابل ذلك مثل زيادة كمية النفايات الالكترونية التي تنتج عن التخلص من الأجهزة التكنولوجية التي قد تحوي اشعاعات وكميات من الرصاص مما يزيد من الخواص السمية للنفايات ، وغير ذلك مما تضر به التكنولوجيا بيئتنا.

يشكل التلوث ظاهرة خطيرة تهدد صحة الإنسان، و يعتبر التلوث البحري من أخطر الملوثات بالنظر للأضرار الجسيمة التي تترتب عنها، إذ تؤثر على البيئة بجميع عناصرها الحية وغير الحية، كما أن آثارها لا تعرف الحدود باعتبارها مناطق مفتوحة، كما أن تأثير الإشعاعات النووية تمتد آثارها لفترة زمنية قد تستغرق عشرات السنين، إذ يظهر تأثيرها على الأجيال المقبلة، والتي يكون لها الحق في المطالبة بالتعويض عن الضرر النووي.

إذا لا تقتصر ظاهرة التلوث البحري على دولة معينة أو بإقليم معين دون آخر، بل أصبحت توصف بالعالمية بفعل قابلية اتساع رقعته و انتشار آثاره ليشمل أقاليم دول عدة ،فلا تمنعه و لا توقفه الحدود الأمر الذي جعل من الظاهرة أكبر التحديات التي تواجه المجتمع الدولي في وقتنا الحاضر

و القادماً، مما يستدعي عندئذ اتخاذ ما بوسعه للحدّ منها و مكافحتها ما يضمن بقاء الإنسانية ، أن المسألة أصبحت مسألة استمرار و بقاء أو مسألة تدمير و فناء.

كما جذبت ظاهرة التلوث البحري اهتمام العديد من المهتمين كفقهاء القانون وعلماء الطبيعة والجيولوجيا ، وبالنظر إلى تعالي أصوات المنظمات غير الحكومية المهتمة بحماية البيئة البحرية وحث الدول في مناسبات دولية كثيرة على ضرورة وضع أنظمة قانونية لحماية البيئة البحرية على المستوى الوطني والدولي، انعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية بداية من سنة 1926 عملت على وضع خطط وتصورات للسيطرة على التلوث البحري لاسيما ذلك الناجم عن تسرب النفط ، بفعل الأحداث المتكررة بدأت تظهر مع بداية السبعينات من القرن الماضي إلى الوجود مخاوف من تلوث البيئة البحرية من مواد أخرى غير النفط ، والناجحة عن بداية ازدهار عهد الصناعة غير المسيطر عليها فكانت هذه المخاوف موضع اهتمام اتفاقية باريس "المنعقد سنة 1960 وقد شكلت هذه الاتفاقية نقطة تحول هامة على صعيد الاهتمام بالمسائل البيئية.

ومن أجل ضمان تعويض كاف ومنصف لضحايا التلوث البحري بما فيه تلك التي تستعمل الطاقة لنووية ، نظمت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بمختلف أشكاله هذا المجال، من خلال إلزام مالك السفينة، والدولة المعنية والدول الأطراف في الاتفاقيات، بضمان هذا التعويض.

وأمام ضخامة حجم الأضرار الناجمة عن الأنشطة النووية، وبقية الأضرار الناجمة عن النقل البحري للنفط او المواد الضارة و الخطيرة .

لجأت الاتفاقيات الدولية إلى خلق نظام جديد يتيح للضحايا تعويضا كافيا، من خلال وضع آليات تعويض تكميلية لتلك التي جاءت بها الإتفاقيات الدولية الأولى في هذا المجال. وذلك عن طريق مساهمة كل من الدولة التي تتواجد فيها المنشأة ، والدول الأطراف في الاتفاقيات بمساهمتها في التعويض عن الأضرار من خلال صناديق التعويض.

تكمن أهمية الدراسة في أن الاتفاقيات الدولية الأولى المبرمة في هذا المجال المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري أضحت غير كافية لتعويض الضحايا، بالنظر لحجم الأضرار، إذ جاءت آليات التعويض التكميلي كآلية لحل النزعات القائمة بسبب هذه الحوادث، من خلال مساهمة الدول المعنية والدول الأطراف في الاتفاقيات المعنية في صناديق التعويض .

أهمية الموضوع :

تكمن أهمية الموضوع في الحماية الدولية والقانونية للتلوث البحري وكذا التعويض عن الأضرار البيئية المسببة للتلوث كما تتطلب توظيف مختلف آليات التعويض ذات آثار مالية واقتصادية مختلفة لجأت إليها الاتفاقيات الدولية. في تعزيز الحماية القانونية للبيئة.

أهداف الموضوع:

يهدف هذا البحث الى ايجاد طرق واليات جديدة أكثر فعالية من اجل الحد من مخاطر التلوث البحري .

أسباب اختيار الموضوع :

أسباب ذاتية

1/- أهمية هذا الموضوع في مجال تلوث البيئة

2/- قلة تداول هذا الموضوع.

أسباب موضوعية:

1/- حداثة وحيوية الموضوع

الاشكالية:

ما مدى فعالية هذا النظام خاصة في تسوية المنازعات البحرية المتعلقة بالتلوث البحري؟

المنهج المتبع :

ولمعالجة إشكالية هذه الدراسة اعتمدت على المنهج الوصفي و التحليلي والمنهج التاريخي

لان هذا الموضوع يقتضي منا وصف وتحليل مدى نظام التعويض التكميلي في مجال تسوية المنازعات

التلوث البحري من خلال تحليل الاتفاقيات والمعلومات المتعلقة بالدراسة.

ولقد تم تقسيم الدراسة الى فصلين حيث تطرقنا في الفصل الأول الى أساس المسؤولية المدنية

في مجال التلوث البحري في مبحثين المبحث الأول: ماهية البيئة والتلوث والمبحث الثاني المسؤولية

المدنية الموضوعية عن التلوث البحري وتطبيقاتها في الاتفاقيات الدولية اما الفصل الثاني فقد خصصته

الى آليات التعويض التكميلي في مجال التلوث البحري وقد قسمته بدوره الى مبحثين

تناولت في المبحث الأول الى الصناديق الدولية كآلية لتعويض أضرار التلوث البحري بالنفط والمواد الضارة الخطيرة ، اما المبحث الثاني فقد تناولت فيه آلية التعويض التكميلي في مجال التلوث البحري النووي .

الفصل الأول : أساس المسؤولية المدنية في

مجال التلوث البحري

تمهيد:

يأتي هذا الفصل تمهيدا للتعريف بالمفاهيم والمصطلحات المتعلقة بالتلوث البحري من كافة جوانبه اللغوية والاصطلاحية العلمية والقانونية منها، ثم يوضح هذا الفصل أي مدى وصلت إليه مشكلة التلوث البحري وقسمنا إلى مبحثين :

المبحث الأول: ماهية البيئة والتلوث

المبحث الثاني : المسؤولية المدنية الموضوعية عن التلوث البحري وتطبيقاتها في الاتفاقيات الدولية

المبحث الأول: ماهية البيئة والتلوث

إن الحديث عن البيئة يعني الحديث عن إطار الحياة و المعيشة و الطبيعة، و قد يعكس مصطلح البيئة تطورات تدل على الجانب السلبي لهذا المفهوم كالأضرار و الأمراض و التلوث...

المطلب الأول : مفهوم البيئة و التلوث

البيئة بمعناها اللغوي الواسع تعني الموضع الذي يرجع إليه الانسان، فيتخذ فيه منزله وعيشه، ولعل ارتباط البيئة لمعنى المنزل او الدار دلالاته الواضحة، ولاشك ان مثل هذه الدلالة تعني في احد جوانبها تعلق قلب المخلوق بالدار وسكنه اليه، ومن هذا المنطق يتم التأكيد على وجود ان تنال البيئة بمفهومها الشامل غاية الفرد واهتمامه تماما كما ينال بيته ومنزله غايته وحرصه واهتمامه.

الفرع الأول: تعريف البيئة

بالرجوع إلى معاجم اللغة العربية و قواميسها نجد أنها تتفق على أن كلمة البيئة مشتقة من فعل "بأ" " فيقال تبوأ الرجل مترا أي نزل فيه، و يقال " فلان تبوأ متزلة في قومه بمعنى احتل مكانة عندهم، فقد تعبر عن المكان أو المتزل الذي يعيش فيه الكائن الحي، و قد تعبر عن الحالة التي عليها ذلك الكائن.¹

¹ محمد أمين محمود عامر، مصطفى سليمان: تلوث البيئة مشكلة العصر، دار الكتاب الحديث الإسكندرية، 1999، ص62.

البيئة في اللغة العربية تعني : المنزل، مشتق من اللفظ اللغوي " بواً" بمعنى أنزل وأقام و " تبواً" أي نزل وأقام و أتخذ منزلاً ، فهي بالإشتقاق منزل الإنسان، الذي يعيش فيه والذي فيه مستقره ومقامه، في حين عرفها قاموس ويبستر بكونها جميع الأوضاع أو الظروف والمؤثرات المحيطة التي تؤثر في تنمية الأحياء العضوية .¹

ومن بين تعريفات البيئة، ما قال به البعض من أن للبيئة مفهومين يكمل بعضهما الآخر

-أولهما: البيئة الحيوية، وهي كل ما يختص لا بحياة الإنسان نفسه من تكاثر ووراثة فحسب،

بل تشمل أيضاً علاقة الإنسان بال مخلوقات الحية، الحيوانية والنباتية التي تعيش معه في صعيد واحد.

-أما ثانيهما: وهي البيئة الطبيعية أو الفيزيائية ، فتشمل موارد المياه، والفضلات والتخلص

منها، والحشرات وتربة الأرض ، والمسكن، والجو ونقاوته أو تلوثه، والطقس، وغير ذلك من

الخصائص الطبيعية للوسط.²

أما البيئة كمصطلح علمي فهي " مجموع الظروف والعوامل الخارجية التي تعيش فيها الكائنات

الحية وتؤثر في العمليات الحيوية التي تقوم بها"³ ، ويعرف مصطلح البيئة أيضا بأنه " مجموع الظروف

والشروط الخارجية التي تؤثر في الكائن الحي في أية مرحلة من مراحل وجوده.⁴

¹ د. ليلي الجنابي ، الجزاءات القانونية لتلوث البيئة ، دراسة مقارنة ، 2014 م / 1435 هـ ، ص 9.

² أحمد محمد موسى الخدمة الاجتماعية وحماية لبيئة 'المكتبة العصرية للنشر والتوزيع' المنصورة 'ط1' 2007 ص 116

³ خالد عنانزة: النفايات الخطرة و البيئة ، الأهلية للنشر و التوزيع ، ط، 2002، ص 131.

⁴ سيد عاشور احمد : التلوث البيئي في الوطن العربي واقعه وحلول معالجته الشركة الدولية للطباعة، 2006، ص 130 .

كما تعرف "البيئة بأنها الوسط أو المجال المكاني الذي يعيش فيه الإنسان بما يضم ظواهر

طبيعية و بشرية يتأثر بها ويؤثر فيها¹

الفرع الثاني: تعريف التلوث

يقصد بالتلوث لغة بأنه خلط الشيء بما هو خارج عنه و مرسه"، ويقال لوث الشيء في التراب

أي لطحه، ولوث الماء -أي كدره -وخلطه بمواد غريبة ضارة . كما يعني التلطيخ فيقال أي لوث

ثيابه بالطين أي لطحها " وقد ورد في اللغة الفرنسية عند روبير يلوث تعني ويوسخ الشيء أي رده

خطرا وجعله غير سليم أو عكره .ولوث الماء أو ، Salir يلطخ ويوسخ Epure الهواء إذا جعله

معيبا، وهو عكس ينقي أو يصفي².

أما التلوث اصطلاحا هو وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية، بغير کیفیتها أو في غير

مكانها أو زمانها، بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية والإنسان في أمنه أو صحته أو راحته، يتجه

الفقه إلى القول بأن التلوث هو تغيير متعمد أو عفوي تلقائي في شكل البيئة ناتج عن مخلفات

الإنسان، أو تغيير في الوسط الطبيعي على نحو يحمل معه نتائج خطيرة لكل كائن حي³.

والفقيه جولدي يعرف التلوث، بأنه " إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن

تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية، أو بصحة الإنسان، أو تعوق

بعض أوجه النشاط الاقتصادي مثل الزراعة والصيد، أو تؤثر على الهواء، أو الأمطار، أو الضباب

¹الدكتورة ليلي الجنابي، مرجع سابق، ص 10 .

² محمد مرسي، الإسلام والبيئة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 1999، ص 101 .

³ - د. خالد العراقي، البيئة تلوثها و حمايتها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011، ص 18.

الطبيعي، والمناطق الجليدية، والنهار، والبحيرات، والتربة، والبحار، أو تعجل بذلك، أوتعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة أو تقلل من إمكانياتها.¹

أما منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية فعرفت عام 1974 التلوث على أنه " قيام الإنسان مباشرة أو بطريقة غير مباشرة " . بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثار ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو نمس بالموارد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على الاستخدام المشروع للبيئة²

الفرع الثالث: عناصر التلوث

يشتمل مفهوم التلوث وفقاً للتعريفات السابقة على وجود عدة عناصر هي:

- أ - نشاط ضار يحيط بالبيئة يحدث خلافاً في عناصرها الأساسية .
- ب- ينشأ ذلك النشاط نتيجة تدخل الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة , واستثناء قد يحدث النشاط الضار من تدخل الغير " الحيوان و عوامل الطبيعية,
- ج- يؤدي هذا الخلل لحدوث و احتمال حدوث ضرر للبيئة ،حيث أن التلوث يتأثر بثلاث عناصر:

العنصر الأول : يتمثل في تغيير البيئة أو الوسط الطبيعي المائي والجوي والارضي وهذا

التغيير تبدأ معاملة بحدوث اختلال التوازن الفطري أو الطبيعي بعناصر البيئة ومكوناتها باختفاء

¹ - د. خالد العراقي، مرجع سابق، ص19

² عبد السلام علي عبد السلام الأميليس الفيتوري ، الالتزامات الدولية لحماية البيئة البحرية من التلوث ، مذكرة ماجستير، قسم القانون، أكاديمية الدراسات العليا، قسم القانون، طرابلس، 2008، ص20 .

بعضها أو قلة حجمها أو نسبتها بالمقارنة بالبعض الآخر ، وبجالتها الأولى أو بالتأثير على نوعية تلك العناصر أو خواصها¹.

العنصر الثاني: " فيتمثل في وجود يد خارجية وراء هذا التغيير وهي تمارس أثرها في إحداث

التغيير بطريق مباشر وغير مباشر ويقال عادة أن تلك اليد هي عمل الإنسان أي التلوث الصناعي الذي يحدثه تدخل الإنسان ويجد مصدره فيما تنتفسه من عوادم السيارات والمصانع والتفجيرات النووية والمواد المشعة والنفايات والمخلفات الصناعية والمنزلية والمخصبات الكيماوية والمبيدات الزراعية بأنواعها كافة على أن اليد الخارجية قد لا تكون يد الإنسان فقط بل يد القضاء والقدر كالكوارث الطبيعية مثل البراكين والزلازل والفيضانات ، وهي تؤثر على التوازن الأيكولوجي وتهدد بعض المكونات الطبيعية للبيئة بالدمار والفناء"².

العنصر الثالث: "فهو إلحاق أو احتمال إلحاق ضرر بالبيئة ، فتغيير البيئة أيا كان مصدره قد

لايستوعي الاهتمام إذا لم تكن له نتائج عكسية على النظم الأيكولوجية أو البيئة تتمثل في القضاء على بعض المكونات ولعناصر الطبيعية للبيئة واللازمة لحياة الإنسان وسائر الكائنات الأخرى ، فالعبارة بنتيجة التغيير الناشئ عن عمل الإنسان فيلزم أن يكون تغييرا ضارا بالبيئة"³.

¹ خالد مصطفى فهمي ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات ، دار الفكر الجامعي ، دراسة مقارنة ، ط 2011 ص 48

² خالد مصطفى فهمي ، المرجع السابق ص 54

³ د. أحمد محمد الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث ، منشأة المعارف ، الاسكندرية، ص 117.

المطلب الثاني : مفهوم البيئة البحرية

تعتبر البيئة البحرية جزءاً مهماً من البيئة إذ تشكل أكبر نسبة من المسطحات المائية على وجه الأرض وهي تشغل 71 % من مساحة الكرة الأرضية، ولها أهمية كبيرة في حياة الإنسان فهي تمدّه بالغذاء و تساهم في الحفاظ على التنوع البيولوجي وعلى التوازن الإيكولوجي، ناهيك عن أهميتها الاقتصادية والتجارية والاستكشافية، جعلت الإنسان يسعى لاستغلالها بشتى الطرق الممكنة من أجل سد حاجاته بالدرجة الأولى، ثم بعد ظهور الثورة الصناعية وبداية التنافس على استغلال الموارد الطبيعية ونقلها عبر البحر، صارت البيئة البحرية تشكل مصدراً رئيسياً لتحقيق التنمية على جميع المستويات الاقتصادية والصناعية وغيرها¹.

ومصطلح البيئة البحرية واسع وشامل حيث أنه يجمع بين مصطلحي البيئة والبحر ويعرف هذا الأخير بأنه: " مسطحات من المياه المالحة التي تجمعها وحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدروجرافي واحد، أو بأنه مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حرة طبيعياً"² وعرفه الدكتور ماجد راغب الحلو البحر بأنه: " الوسط الطبيعي المناسب لحياة كثير من الكائنات التي خلقها الرحمن لخدمة الإنسان"، لقوله تعالى: وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبْلًا حَلِيَّةً تَلْبَسُونَهَا ﴿١٤﴾³

¹ خالد مصطفى فهمي. نفس المرجع السابق، ص 56

² محمد الصبري : السياحة و البيئة ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ط 1 '2007' ص 10.

³ الآية 14 سورة النحل.

ويعتبر البحر الوسط الملائم لسير السفن باعتباره طريقا عظيم الفائدة من طرق المواصلات في العالم، و ذلك تحقيقا لخير الناس لقوله تعالى: وَتَرَى الْقُلُكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ¹، ويقصد بها السفن التي تجوب البحر.

فضلا عن أن البيئة البحرية للدول الساحلية تشمل البحر الإقليمي، المنطقة المجاورة، المنطقة الاقتصادية، الجرف القاري وأعالي البحار، وهي التقسيمات التي حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

المطلب الثالث : مفهوم التلوث البحري وصوره

تعتبر ظاهرة التلوث البحري عابر الحدود من المشكلات الهامة التي أصبحت تواجه المجتمع الدولي بأسره، لما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين بها والتأثيرات التي يخلفها التلوث البحري عابر الحدود على البيئة البحرية متنوعة كالإضرار بالتوازن الايكولوجي البحار وبالثروة السمكية ، والأحياء المائية ، بالإضافة إلى الأضرار الصحية التي تصيب الإنسان والأضرار الاقتصادية التي تمحق الصيادين وأصحاب الفنادق السياحية.

¹ سورة النحل الآية 14

الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري

هناك عدة تعريفات للتلوث البحري نذكر منها تعريف الخبراء عهدهم إليهم بعض الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة سنة 1972 بدراسة المظاهر العلمية لحماية البيئة البحرية من التلوث والتي قدمت تعريفا للتلوث البحري لقي قبولا سريعا وأخذت به معظم الاتفاقيات الدولية المعنية بالتلوث البحري مفاده " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار، عندما تنجم عنها بعض الآثار الضارة كإلحاق الأذى بالموارد الحية أو الإضرار بصحة الإنسان أو إعاقة أوجه النشاط البحري بما فيه الصيد، والتي يمكن أن تقلل من درجة نقاء مياه البحر وصلاحياتها لبعض الاستخدامات¹ .

وخصص الجزء الثاني عشر من اتفاقية البحار لعام 1982 والذي يحتوي على ستة وأربعين مادة لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث، حيث عرفت الفقرة الرابعة من المادة الأولى التلوث على أنه " إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروع للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويج² ."

¹ خالد مصطفى فهمي ، نفس المرجع السابق 57

² المادة 1/4 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982

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 الاتجاه التبادلي) وهو التلوث الذي تحد مصدره في دولة وينتج آثاره في دولة أخرى ، ويوجد في هذه الدولة الأخرى مصادره للتلوث تنتج آثاره في الدولة الأولى.¹

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 رقابتها".²

¹ ماجد راغب الحلو، قانون البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص ط، ص 245

² محمد أمين محمود عامر، نفس المرجع السابق ص 62

2. التلوث المحلي:

ويقصد به ذلك التلوث الذي يحدث داخل إقليم وينتج عنه أضرارا بنفس الإقليم دون أن تمتد آثاره 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 ، 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 نظرا لطبيعة البحار واتصالها وتداخل أجزائها واختلاط مياهها.

ثانيا: صور التلوث من حيث القصد¹

تتضمن هذه الحالة صورتين وهما تلوث عمدي وتلوث غير عمدي .

1. التلوث العمدي (الإرادي):

فهو يعني التسبب إراديا في تلويث البيئة البحرية ، وإلحاق الضرر بهما أو هو التلوث الناجم عن أنشطة من المعلوم أو من المفترض العلم بأنها تسبب آثارا 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 شيئا لإيقافه².

¹ حسين عبد الحميد أحمد رشوان: البيئة والمجتمع "دراسة في علم الاجتماع البيئية" المكتب الجامعي الحديث 'الاسكندرية' 2001 ، ص 43 .

² ماجد راغب الخلو ، نفس المرجع السابق ص 247

ويرى البعض أن التلوث قد يكون عمديا 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 والبترو¹.

2. التلوث غير العمدي (العرضي):

و 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 ضئيلة.²

الفرع الثالث : مصادر التلوث البحري

تتعرض البيئة البحرية بفعل الإنسان للعديد من الملوثات التي تؤثر عليها، حيث يكون الإنسان هو السبب المباشر في إدخال هذه الملوثات إلى الوسط البحري، وفي التعاريف السابقة الذكر للتلوث البحري ذكرت بعض مصادر التلوث لكنها لم تعطى لنا كل حالات التلوث، لذلك يمكن استخلاص مصادر التلوث من خلال ما نصت عليه المواد 207 إلى المادة 212 من اتفاقية الأمم

¹ حسين عبد الحميد أحمد رشوان ، نفس المرجع السابق ص 44

² ماجد راغب الخلو ، نفس المرجع السابق ص 249

المتحدة لقانون البحار لعام 1982، و التي نصت على أن مصادر التلوث هي عبارة عن التلوث من مصادر في البر، و التلوث الناشئ في أنشطة تخص قاع البحر، و التلوث الناشئ عن أنشطة في المنطقة، و التلوث الناشئ عن طريق الإغراق و التلوث من السفن، و التلوث من الجو أو من خلاله، كما وضعت اتفاقية برشلونة بشأن حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث في المواد من 5 إلى المادة 8 أربعة مصادر للتلوث وهي: التلوث الناجم عن إلقاء الفضلات من السفن و الطائرات، و التلوث الناجم عن عملية التصريف الجوفية و استغلالها، و التلوث من مصادر برية كالتصريف من الأنهار، و المنشآت السياحية، أو التساقط الناتجة عن أية مصادر واقعة ضمن حدود أراضيها.¹

وبما أن مصادر التلوث البحري عديدة، كما أن نسبة التلوث تختلف باختلاف المصدر المتسبب في هذه الظاهرة، قمنا بتقسيم مصادر التلوث البحري إلى ثلاثة مصادر منها مصادر حسب نوع الملوثات مصادر حسب مصدر التلوث، ومصادر عملية التلوث.

أولاً: مصادر حسب نوع الملوثات.

يمكن تلخيص أهم أنواع الملوثات التي تعتبر من مصادر التلوث البحري في أربعة أنواع، وهي تتمثل في الملوثات الجرثومية، الملوثات الكيميائية، الملوثات الإشعاعية و الملوثات الحرارية.²

¹ عامر محمود طراف، ارهاب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2002، ب ط، ص 83

² عباس ابراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في قانون العام، كلية الحقوق، جامعة

الشرق الاوسط، الاردن، 2010/2009، ص 111

1- الملوثات الجرثومية:

إن مصدر هذه الملوثات الجرثومية يأتي من مختلف المنشآت، كمخلفات الصرف الصحي و الفضلات و النفايات و القمامة، و التي ترمى في البحار و الأنهار، و غالباً ما تكون مصبات هذه النفايات على مقربة من الشواطئ، وقد جاء في وثائق مؤتمر برشلونة الذي دعى إليه برنامج الأمم المتحدة للبيئة عام 1975 بالتعاون مع عدد من الوكالات الدولية مائة وعشرين مدينة ساحلية تقع على شواطئ البحر الأبيض المتوسط تلقى في مياهه.¹

كما أفادت تقارير وزارة البيئة أنه إذا بقي الوضع على ما هو فإنه خلال 12 أو 15 سنة سيصبح البحر الأبيض من أكبر المستنقعات المكشوفة و أخطرها ، حيث تلجأ إلى معالجة مياه الصرف الصحي قبل إلقائها في البحر باستخدام المبيدات و المطهرات، فتقضي بذلك على ملوثات الصرف الصحي المعتادة و لكنها تستبدل بما أخرى قد تكون أكثر خطورة لأن بعض المبيدات و المطهرات لا تتحلل و تتسرب إل طعام الإنسان بوسيلة أو بأخرى و بالتالي تهدد صحته.²

2- الملوثات الكيميائية:

يكن رد مصدر هذه الملوثات الكيميائية إلى الصناعات المعدنية و التي ينجم عن الكثير منها تحاليل تحتوي على أيونات معدنية و حامضية لا يمكن التخلص منها بواسطة محطات التصفية التقليدية و بالتالي ترمى مباشرة في البحر، ومن هذه الملوثات الضارة حامض الكبريت، النحاس،

¹ المرجع نفسه، ص 112

² المرجع نفسه، ص 114

الزئبق، الرصاص، الزرنيخ، وكان الاعتقاد هو أن هذه المعادن تتسرب في قاع البحر إلا أنه أثبتت الأبحاث العلمية أن هناك أنواع من البكتيريا لها القدرة على تحويل مركبات الزئبق إلى مركبات سامة تصل إلى الأحياء البحرية الدقيقة وهي مواد جد سامة، و تتمثل أخطار هذه المواد الملوثة في إحداث أضرار كبيرة بالكائنات الحية و النباتات الموجودة في البيئة البحرية وهذا خلال عملية تحللها مما يؤدي إلى حرمان الإنسان من الموارد الطبيعية الهامة بالإضافة إلى التأثير على صحته و حياته.¹

وقد أثبتت الإحصائيات انه يوجد كميات هائلة من المواد الكيميائية تطرح و تلقى في البحر الأبيض المتوسط كل سنة وهي كالتالي: 120000 طن من الزيوت المعدنية، 120000 طن (حامض الكربوليك)، حوالي 60000 طن من محاليل الغسيل الكيماوية، 100 طن زئبق، 3800 طن رصاص، 2400 طن كروم، 320000 طن فوسفور و 800000 طن نتروجين، و تعتبر هذه الأرقام أرقاما مخيفة تتذر بالخطر الداهم.²

3- الملوثات الإشعاعية:

تنطوي خطورة هذا النوع من الملوثات من خطورة الطاقة النووية، وما تسببه من أضرار بالغة الخطورة على الأحياء البحرية و كذلك الأضرار التي تنتقل للبشر جراء استعمالهم للبيئة البحرية في النشاطات المختلفة، و مصدر هذه الملوثات هو المخلفات و النفايات الذرية التي ترمى في البحار و المحيطات³، و أيضا إجراء التجارب الذرية فيها، حيث ثبت مؤخرا أنها تحدث أضرار بالغة بالبيئة

¹ أحمد محمد موسى الخدمة الاجتماعية و حماية لبيئة 'المكتبة العصرية للنشر و التوزيع' المنصورة ط'1' 2007، ص 116

² المرجع نفسه، ص 117

³ عباس ابراهيم دشتي، نفس المرجع السابق ص 115

البحرية، واهم حدث على ذلك النزاع بين استراليا و نيوزلندا من جهة ، و فرنسا من جهة أخرى، حول التجارب النووية الفرنسية في المحيط الهادي إذا اعتبرت هاتان الدولتان أن هذه التجارب تمس حقها في حرية أعالي البحار، بما فيها حرية الملاحة و التحليق ، و حرية استكشاف و استغلال موارد البحار و أعماقها، بالإضافة إلى وصول الإشعاعات الذرية إلى إقليمها بسبب انتشار الغبار الذري إلى مسافات بعيدة بفعل الرياح¹

4- الملوثات الحرارية

نجد أن العديد من الصناعات و محطات القوى الكهربائية تحتاج إلى كميات هائلة من المياه لأغراض التوليد، و يجري تسريب فائض من هذه المياه الساخنة إلى البحر وهي تكون بدرجة حرارة أعلى من المياه المحيطة وهذا ما يسمى بالتلوث الحراري، كما أنه بالإضافة إلى حرارة المياه المرتفعة لهذه المياه فإنها تحتوي على مواد سامة تزيد من خطر التلوث الحراري نظرا لكون درجة حرارة الحياء المائية الموجودة في المياه الباردة تكون في نفس درجة حرارة المياه المحيطة بها، ولا يمكنها أن تتحمل تغيير كبير في درجة الحرارة التي تساعد على زيادة معدل الأكسدة البيولوجية من قبل البكتيريا، حيث ينجم على ذلك استهلاك متزايد من الأكسجين ومن ثم هبوط التركيز في الماء، و تكون آثار التلوث الحراري أكبر في فصل الحرارة المرتفعة، وهذا ما يؤدي إلى هلاك الأسماك و الكائنات البحرية الأخرى نتيجة لارتفاع درجة الحرارة مياه البحار.²

¹ أحمد محمد موسى، نفس المرجع السابق ص 119

² عبد القادر الشخلي ، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الإدارة و التربية و الاعلام، منشورات الحلب لبنان، ط1، 2009، ص

فالتلوث الحراري يرفع من درجة حرارة مياه البحار و المحيطات مما يؤدي إلى إحداث مخاطر حياتية إلى الأحياء البحرية وعلى صحة الإنسان.

ثانياً: مصادر حسب مصدر التلوث

قد تتلوث البيئة البحرية من سطح الأرض كما قد تتلوث من الأنشطة المختلفة التي تمارس في البحار كما يمكنها أيضاً أن يصيبها التلوث من الجو ، لذلك سوف نتطرق إلى التلوث الناجم عن مصادر أرضية ، و التلوث الناجم عن مصادر بحرية و التلوث الناجم من الجو.

1- التلوث الناجم عن مصادر أرضية:

إن تلوث البيئة البحرية من سطح الأرض هو أقدم مصادر التلوث البحري خصوصاً مع بحث الإنسان عن وسيلة للتخلص من مخلفات النشاطات على وجه الأرض، فوجد أن البحار و مساحتها الشاسعة هي أفضل مكان للتخلص من تلك النفايات و المخلفات خصوصاً مع الاعتقاد الكبير الذي كان سائد بأن البحار قادرة على تنظيف نفسها بنفسها.

و تعد مياه الصرف الصحي من أكثر الملوثات الأرضية و أوسعها انتشاراً¹، بالإضافة إلى الملوثات الصناعية و الكيميائية ، فاستخدام العديد من المواد الكيماوية في الأعراض المختلفة أصبح جزءاً من الحياة اليومية، و يصاحب هذه الاستخدام مشكلة التخلص من النفايات الكيماوية الناتجة عن صناعة بعض المواد، وتوجد ملايين الأطنان من السموم، و المواد الضارة الأخرى، تزيد من مشاكل التلوث البحري كل عام، و التخلص من هذه النفايات الضارة أصبحت مشكلة بحد ذاتها، كما أن

1 عبد القادر الشخيلي المرجع السابق، ص 40

المواد الصلبة و القمامة و المخلفات الناتجة عن النشاطات الاستهلاكية في المناطق الساحلية وجميع الملوثات الأخرى ترمى في البحر مباشرة، أو تصل إليه عن طريق الأنهار و الأمطار، و كذلك مصافي تكرير النفط المقامة على السواحل و ما يتسرب منها أثناء القيام بعمليات التفريغ و الشحن للمواد البترولية، حيث قدرت كمية النفط المنسكبة في البيئة البحرية من المصادر الأرضية بحوالي 3.45 طن سنويا.¹

وقد عرفت مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر برية تلك المصادر بأنها:

- أ- المصادر البرية الصناعية أو الزراعية الثابتة و المتحركة على السواء و المقامة على الأرض التي يصب ما يفرغ منها في البيئة البحرية وعلى الأخص:
- من الساحل ، بما في تلك المساقط التي تصب في البيئة البحرية أو عن طريق التدفق.
 - عن طريق الأنهار أو القنوات أو غيرها من مجاري المياه تحت سطح الأرض، بما في ذلك مجاري المياه تحت سطح الأرض.
 - عن طريق الجو.
- ب- مصادر تلوث البحار من الأنشطة المضطلع بها في مرافق على الساحل سواء كانت متحركة أو ثابتة و التي تسبب فيها التطور الصناعي.²

1 عبد القادر الشبخلي، المرجع السابق، ص 41.

² عبد القادر الشبخلي المرجع السابق، ص 44

2- التلوث الناجم عن مصادر بحرية:

يمكن رد مصادر التلوث البحري إلى الأفعال و الأنشطة التي تمارس في البحار بعد ذاتها وهي تتمثل فيما يلي:¹

أ- التلوث الناجم من أنشطة استغلال قاع البحار:

تزخر قيعان البحار بثروات هائلة من الموارد الطبيعية و المعادن أغرت الإنسان لاستكشافها خصوصا بعد التقدم العلمي و التكنولوجي الذي يسر للإنسان الكشف عما في قاع البحر من ثروات خاصة الثروات النفطية الهائلة الموجودة بها، لذلك نجد أن معظم الأنشطة التي تجري لاستغلال ثروات قاع البحار تتم بحثا عن النفط، و قد نجم هذا التوسع في عمليات الكشف و الاستغلال بحقول النفط البحرية، و تتمثل عملية تسرب النفط في وصوله أو وصول احد مشتقاته إلى مياه البحار أو النهار و اختلاطه بها.²

و بذلك أصبح أكبر ملوث للبحار و المحيطات في العصر الحديث، لأن ملايين الأطنان من النفط تتسرب إلى مياه البحر نتيجة عمليات التنقيب و الاستخراج من الآبار البحرية ، و من حوادث التلوث الناجمة عن أنشطة الكشف و الاستغلال في الحقول البحرية نذكر منها مثلا ما حدث عام 1969م أثناء إجراء عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية حيث تصدع البئر و تسرب النفط منه بكميات كبيرة قدرت خلال الأيام العشرة

¹ مروان يوسف صباغ، البيئة وحقوق الإنسان ، كميبيو و نشر للدراسات و الاعلام و النشر و التوزيع، بيروت، 1992، ط1، 63

² مروان يوسف صباغ ، المرجع السابق، ص 64

الأولى من الحادث بحوالي 80.000 برميل أحدثت تلوث في المنطقة، غطى مساحة قدرها 90 كيلومتر من سواحل كاليفورنيا.¹

ولتلوث المياه بالنفط آثاره السيئة على الكائنات الحية البحرية إذا يهلك منها ما يهلك و يلوث جسم ما يضطاد فيصبح غذاء ضارا للإنسان.

ب- التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحر:

الإغراق هو أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية وهو أي إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية.

فالإغراق هو تلك التصرفات العمدية التي تؤدي إلى تلويث عمدي بالبيئة البحرية، و التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحار يعد من أنواع التلوثات الخطيرة نظرا لما تحتويه تلك النفايات من خواص فيزيائية و كيميائية و بيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري، وتأثير التلوث بالإغراق على البيئة البحرية يتفاوت تبعا لطبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية، من حيث كونها مواد سامة أو مشعة وهي في كجملها تؤثر على صلاحية مياه البحار و تدمر كافة صور الحياة البحرية في منطقة الإغراق كما أن أثرها ينتقل بفعل التيارات البحرية

1 مروان يوسف صباغ، المرجع السابق، ص 65

من مكان لأخر في البحار ناقلا الأثر الخطر و المدمر من منطقة إلى أخرى من مناطق البيئية البحرية¹.

ج/- التلوث الناجم عن السفن:

ظهر هذا النوع من التلوث من خلال تزايد حركة النقل بواسطة السفن التي صارت تبدو من خلال الثورة العلمية و التكنولوجيا كمنشآت عملاقة تخوض البحار و تستعين في سيرها بالنفط أو غيره من وسائل الطاقة التي تؤثر و بالوسط البحرية و تلوثها، لأن اختلاط النفط و هاته المواد الطاقوية بالمياه يضر بالتوازن البيئي و بالوسط الطبيعي و النظم المائية ويحدث هذا التلوث من خلال الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم الذي يحدث بين السفن و الناقلان و المنشآت البحرية وما يترتب عليه من انسكابات نفطية هائلة، كما يحدث أيضا من خلال التفريغات التي يقوم بها ريان السفن لبعض المواد الضارة في البحر أثناء الرحلة البحرية كتصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الاتزان او تنظيف السفينة من مخلفات بعض الشحنات كالحيوانات الحية نزولا على تعليمات سلطات موانئ الوصول وقبل دخولها حدود الميناء، أو استعدادا لعمليات الشحن التالي عقب التفريغ للشحنة المنقولة، أول تصريف ما يتخلف من عمليات الشحن و التفريغ ذاتها خاصة بالنسبة للبضائع المتمثلة في مواد ضارة.²

1 مروان يوسف صباغ، المرجع السابق، ص 66

2 مروان يوسف صباغ، المرجع السابق، ص 71

كما ينتج أيضا هذا التلوث عن طريق غسيل صهاريج ناقلات النفط بمياه البحر حيث كشفت الحالات الكثير خطورة أن معدل 0.3 من الزيت الخام الذي ينقل بحرا يصرف في البحر نتيجة لهذا الغسيل، و يتبين أن كمية ما كان ينصرف إلى البحر حتى عام 1967م هو مليون طن من مجموع 700 مليون طن، أي ما يوازي 600 طن يوميا، وهذه الكميات التي تلقى الى البحر بفعل غسيل البواخر ربما تكون قد تضاءلت بعدما تم التوصل إلى ما يعرف بطريقة الشحن فوق القمة التي تقضي بأن تجمع مياه غسيل الناقلات ثم تترك حتى تتسرب المياه تعبئة الزيت فوق الشحنة الجديدة.¹

ومن أهم الكوارث البحرية الناتجة عن التصادم في البحر و المحدثه للتلوث البحري حادثة (توري كاينون) التي حدثت على شواطئ كورنول في إنجلترا عام 1967م عندما ارتطمت ناقلة نفط عملاقة ببعض الشعاب المرجانية وقد أطلقت 120 ألف طن الزيت مما أدى إلى تلوث النظم البيئية في شواطئ تلم المنطقة، و قد لوثت مساحة كبيرة بامتداد 320 كيلومتر على الشواطئ الغربية و الجنوبية، و تكلفت عملية الإنقاذ حوالي 205 مليون جنيه إسترليني.²

د/- التلوث الناجم من الجو:

هو ذلك التلوث الذي يصل إلى البيئة البحرية من خلال الغلاف الجوي الملوث كالتلوث الناتج من الأمطار الحمضية، و التلوث الحاصل من خلال تجارب التفجيرات النووية، و تساقط إشعاعات هذه التفجيرات في الجو لتؤثر على البيئة البحرية بفعل تيارات الهواء، فالنسبة للأمطار الحمضية، فهذه

1 مروان يوسف صباغ، المرجع السابق، ص 75

2 أنس المرزوقي، قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة الحوار المتمدن، العدد 2008، 416، ص 24

الصورة من الملوثات التي تأتي من الجو هي محدودة و بسيطة الأثر نظرا لقدرة البحار على احتواء ذلك النوع من الملوثات، أما الصورة الخطيرة للتلوث من الجو من خلاله فهي صورة التفجيرات النووية التي تتم في بعض المناطق البحرية حيث تتساقط إشعاعات تلك التجارب من الجو فتؤثر في المناطق المجاورة نتيجة للتيارات الهوائية.

ثالثا: مصادر حسب عملية التلوث

هناك ثلاث عمليات يتم بها التلوث البحري، فقد يكون التلوث البحري مقصودا، كما قد يتم بطريقة غير مقصودة، كما يتم عن طريق العمليات العسكرية التي تمارس.

1- التلوث المقصود:

التلوث المقصود هو التلوث الذي يتم بطريقة إرادية، عمدية، أي الفاعل يكون واعيا جاعلا من البحر مكبا سهلا للنفايات و العوادم، حيث تشير تقارير منظمة البيئة في ايطاليا إن حجم النفايات العضوية التي رميت في البحار و الأنهار منذ عام 1960م حتى منتصف 1987م تصل إلى 80 مليون طن، و يتضاعف هذا الرقم باستمرار طالما تبقى ايطاليا خامس بلد صناعي في العلم الغربي.¹

ومن بين الأفعال الإرادية المقصودة و التي تؤدي إلى تلويث البيئة البحرية هو ما يقوم به ريان السفن من تفريغ للمواد الضارة في البحر، و كذلك تصريف النفايات سواء من السفن أو من الطائرات البحرية أو الأرصفة أو الهياكل المبنية داخل البحر، كذلك مخلفات الصرف الصحي و

1 أنس المرزوقي المرجع السابق، ص 26.

مخلفات المنازل، و الفضلات التي يتم رميها في البحار عمداً، بالإضافة إلى غسيل ناقلات النفط بمياه البحار تعتبر من الأفعال المقصودة التي تساهم في تلويث البيئة البحرية و كذلك المواد غير القابلة للتلف و التي ترمى مباشرة في البحر أو يكون مصدرها الجو أو الأرض بما فيها تلك تلقى في البحر عبر الأنهار و الجداول و مصابتها وعبر أنابيب النفط و مراكز التفريغ.

ويعتبر التلوث المقصود كذلك التلوث الناجم عن المنشآت و الأدوات المستعملة في استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية الكامنة في البحار إذا حصلت رغم معرفة من يستعملها بأخطار التلوث التي تحملها أو تسببها أو استعملت بشكل مخالف للقواعد و الأنظمة المقررة من قبل الدولة الساحلية لحماية بيئتها البحرية من التلوث أو التقليل منه و السيطرة عليه.¹

2- التلوث غير المقصود

يتمثل التلوث غير المقصود في تلك الأفعال غير إرادية التي تتم بطريقة غير عمدية و غير مقصودة ، و تتمثل في الحوادث الطارئة التي تحدث، حيث تشير الإحصائيات بأن أخطر حالات التلوث حجماً تنجم عن الحوادث البحرية خاصة حوادث التصادم و الجنوح

ومن الكوارث التي تسبب تلوث البيئة البحرية الكوارث التي تقع لناقلات النفط التي تتفجر أو تغرق لسبب من الأسباب فيؤدي غرقها إلى تلوث مساحات واسعة من مياه البحر ومن شواطئ الدول الساحلية، ومن بين هذه الحوادث حادثة الناقله الليبيرية "أموكو كاديز التي غرقت على بعد ثلاثة أميال فقط من الشاطئ الفرنسي عام 1978م، و التي أدت إلى تلويث ثلاثة مئة (300)

¹ أنس المرزوقي المرجع السابق، ص 29

كيلومتر من الشاطئ الفرنسي بمائتين و ثلاثين ألف (230.000) طن من النفط و غيرها من الحوادث التي يصعب إحصائها ، و التي تعتبر من الأسباب غير المقصودة التي تحدث التلوث البحري.¹

كما تعتبر أيضا الحوادث التي تقع أثناء عمليات الاستغلال التي تجري في البحار من الحوادث التي تؤدي إلى التلوث غير المقصود، إذ نجد أن الزيت المستخرج من أعماق البحار يعد خطرا يهدد البيئة البحرية، و نذكر على سبيل المثال حادثة التي وقعت في شهر كانون الثاني من عام 1968م والتي أدت إلى تسرب الغاز في بحر الشمال ،و كذلك حادثة سانتاربارا التي حدثت على شواطئ كاليفورنيا عام 1969 عندما تسربت عشرة آلاف (10.000) طن من الزيت الخام من بئر بحري محدثة تلوث ضخما للشواطئ دمر المنتجعات و الحياة البحرية المرتبطة برمال شواطئ المحيط الهادي هناك.²

وكذلك حادثة السفينة أركويت التي حدثت في مارس 1970م حينما اصطدمت هذه السفينة السودانية بالسفينة الألمانية دورتموند بخليج سكاي و تسربت حمولتها من المبيدات الحشرية السامة.³

3- التلوث المرتبط بالعمليات العسكرية:

يقصد به التلوث الناجم عن النشاطات العسكرية، و يتمثل في بقايا المواد المشعة و التجارب النووية، و كذلك ما تخلفه الأعمال الحربية من تلوث كبير للبيئة البحرية .

¹ خالد عنانزة: النفايات الخطرة و البيئة، الأهلية للنشر و التوزيع ،ط، 2002، ص131.

² أنس المرزوقي المرجع السابق، ص 31

³ أنس المرزوقي المرجع السابق، ص 33

فيما يخص التلوث الناتج عن بقايا المواد المشعة و التجارب النووية فهو يتم خاصة في منطقة أعالي البحار لكونها منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة ساحلية، حيث يتم رمي البراميل المحتوية على بقايا المواد المشعة للتخلص منها باعتبارها نفايات شديدة الخطورة.¹ كما يتم أيضا إجراء التجارب الذرية في منطقة أعالي البحار، و بما أن كل مناطق البحر متصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا، فإنه من المؤكد أن التلوث الناجم عن هذه البقايا و الذي يحدث في منطقة أعالي البحار سوف يتنقل إلى كل مناطق البحار الأخرى بفعل التيارات البحرية من مواد سامة تؤدي إلى موت الأحياء البحرية، كما تنتقل هذه السموم إلى جسم الإنسان إذا قام بتناول هذه الأحياء البحرية.

لذلك حاول رجال القانون و السياسة إيجاد مفهوم للتلوث البحري الدقيق و البحث في المصادر المسببة له من أجل مقاومتها و التصدي لها، و نرى انه من خلال التعاريف المختلفة التي ادرجناها يمكن تلخيص التلوث البحري في تعريف مفاده أن التلوث البحري هو إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة إلى البيئة البحرية و تؤدي هذه الملوثات إلى إحداث خلل بالتوازن البيئي و إحداث أضرار بصحة الإنسان و بالمواد الحية مما يقلل من درجة نقاء مياه البحار و صلاحيتها لبعض الاستخدامات.

واخير نلاحظ أن البحار و المحيطات تمثل الجزء الأكبر من الكرة الأرضية، فهي تزخر بثروات هائلة لا تحصى، لكن الاعتقاد الذي كان سائدا بأن هذه الثروات و المصادر الطبيعية غير معرضة

1 عامر محمود طراف، ارهاب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2002، ب ط ، ص

لأية أخطار بدأ مع مرور الزمن يتلاشى خاصة مع تطور حركة الملاحة البحرية، و التوسع العمراني و التصنيع ، و استخدام المنتجات الكيماوية ، حيث أصبحت البيئة البحرية تتعرض شأنها شأن غيرها من البيئات لمخاطر التلوث ، لكن تلوث البيئة البحرية يعد أخطر وأشد ، لأنها تشكل معظم الكرة الأرضية فتلوث مياه البحار و المحيطات بعد تلوثها لكامل الكرة الأرضية.

فالبيئة البحرية لها دور كبير ومهم في حياة البشرية، حيث لم تعد البحار مجرد طرق للنقل، أو خزان للغذاء بل هي إلى جانب ذلك خزان كبير للموارد الأولية و الثروات الطبيعية، وتتمتع بأهمية بالغة في حياة البشرية، وفي تحقيق التوازن الطبيعي.¹

ومن خلال ما ذكرناه نستنتج أنه ليس من السهل تحديد مفهوم دقيق للتلوث البحري، وهذا نظرا الصعوبة الإحاطة بالأمور التي ينتج عنها عادة و المادة المكونة له، حيث أنه من الناحية العلمية لا يوجد تعريف ثابت و متفق عليه و إنما هناك آراء وردت في هذا الشأن تتفق على أن التلوث البحري هو ذلك الاختلال في التوازن الطبيعي بين عناصر البيئة البحرية الناجم عن نشاط الإنسان، الأمر الذي يترتب عليه آثار ضارة من شأنها أن تهدد الصحة الإنسانية أو تضر بالموارد الحية، أو بالنظم البيئية، أما من الناحية القانونية، فالملاحظ أن التعريفات الواردة رغم اختلافها إلا أن معظمها جاءت محددة لمصادر التلوث البحري و خصائصه وكذا الأضرار الناتجة عنه، ومن هذه التعريفات تم استنباط مصادر التلوث البحري، و العواقب المترتبة عنه، من أجل وضع تدابير مناسبة لمنع.

¹ عامر محمود طراف ، نفس المرجع السابق ص 120

المبحث الثاني : المسؤولية المدنية الموضوعية عن التلوث البحري وتطبيقاتها في

الاتفاقيات الدولية

تعتبر المسؤولية المدنية على أساس الخطأ هي الأصل لتعويض الأطراف، لان المتضرر لا يمكن ان يتحصل على تعويض ما لا يثبت خطأ المسؤول، استحالة اثبات الخطأ لذلك كان لابد من البحث عن صورة اخرى للمسؤولية في العالم الذي ينادي بمبادئ حقوق الإنسان وهذا ما تشيد به المسؤولية الموضوعية.

المطلب الأول : مفهوم المسؤولية الموضوعية

تختلف المسؤولية الموضوعية على أساس فكرة قانونية مختلفة تماماً بأسس المسؤولية السابقة. ان وصف الموضوعية لتكييف هذا الشكل من المسؤولية ينجم عن كونها تترتب موضوعياً دون أن يكون من الممكن نسبة أي خطأ لم يرتكبه، وبناء عليه فإن المسؤولية الموضوعية تريح الضحية من عبئ تقديم الدليل على وجود خطأ مرتكب من قبل مستغل المنشأة. بل يكفيها وجود علاقة سببية بين الضرر الواقع عليها والحادث النووي و النفطي الذي تعرضت له المنشأة أو حصل خلال نقل المواد الآتية من تلك المنشأة أو المرسله إليها.¹

وتعد المسؤولية المادية أو الموضوعية مسؤولية قانونية استثنائية تقوم على فكرة الضرر حيث تلزم المسئول قانوناً بتعويض الضرر الذي يلحق بالغير ولو بغير خطأ منه وقد تقررت بنص صريح في

¹ د. محمد سعيد عبد الله الحميدي ، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها ، وفقاً لقانون دولة الإمارات المتحدة ، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة ، الطبعة الأولى 2008 ، من ص 256 إلى ص 257 .

القانون ولها صور عديدة كل صورة تخضع للنصوص التي أنشأتها من حيث أركانها ومداهما وأحكامها بالتالي فإن الإلتزام بالتعويض ينشأ على عاتق المسئول قانوناً سواء صدر منه عمل إيجابي أو موقف سلبي كما أن المحور الأساسي الذي تدور حوله المسؤولية الموضوعية وجوداً يقوم على فكرة الضرر، وينتهي بتعويض الضرر دون ثمة رابطة ضرورية بين نقطة البداية والمتمثلة بالضرر ونقطة الوصول والمتمثلة بالتعويض .

تقوم المسؤولية الموضوعية على فكرة قانونية مغايرة تماماً لكافة الأسس القانونية السابقة للمسؤولية، ويمكن القول إن مقومات المقصود بالمسؤولية الموضوعية تستند بإيجاز إلى ما يلي:

فمن ناحية أولى : الإكتفاء بالضرر دون البحث عن الخطأ

تقوم هذه المسؤولية - وكما يظهر من إسمها - إستناداً لموضوعها أو محلها، أي لفكرة الضرر الناشئ عنها والذي يحقق تلوثاً بيئياً تتجاوز آثاره الخطأ الشخصي، ومن ثم لا يمكن إسناد المسؤولية حينئذ إلى خطأ ثابت أو مفترض، بل تستند كلية إلى فكرة الضرر ولا يمكن دفع هذه المسؤولية بنفي الخطأ أو إنتفاء الخطأ المفترض أو حتى إثبات السبب الأجنبي فالمسؤولية الموضوعية تقوم على تعويض المضرور ولو بغير خطأ أي توافر ركنين هما الضرر ورابطة السببية.¹

¹ د. جمال مهدي، النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية، الطبعة الأولى 1436 هـ 2015 م، ص

ومن ناحية ثانية : أنها تنطبق في مجال الأضرار الإستثنائية التي تتميز بالجسامة فيكون موضوع المسؤولية " أي هذه الأضرار الجسيمة " هو العنصر الرئيسي في تقدير التعويض وليس البحث عن شخص المسئول أو الخطأ لأنه لن يجدي حتى ولو عرف ؛ لإستحالة تغطية هذه الأضرار الجسيمة .¹

و لذلك نجدها قد قررت بنصوص تشريعية تجعل التأمين فيها إجباريا في الحالات التي تتميز بضخامة التعويض وعجز أي فرد أو جهة عن تحمله.

ومن ناحية ثالثة : إن هذه المسؤولية الموضوعية لا تهتم بالعنصر الشخصي المتمثل في معرفة المسئول أو نسبة الخطأ إليه لأنها تستند إلى العنصر الموضوعي وهو الضرر ، ففي نظام التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البيئي ، يجب الإعتراف بأن مفهوم الخطأ يتجه إلى الإختفاء ، ومن ثم يجب إقرار نظام المسؤولية الموضوعية فكل فعل و عمل يسبب ضرر للغير يلزم فاعله بالتعويض ، فتقوم المسؤولية إذا توافر ركنان هما الضرر ورابطة السببية بين الضرر وبين فعل المدعى عليه .²

ومن ناحية رابعة وأخيرة : إن النصوص والقواعد المنظمة لهذه المسؤولية تجد مكانها ليس فقط في نصوص التشريعات الوضعية المحلية بل أساسا في الإتفاقيات الدولية ، وأساسا إتفاقية بروكسل عام 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبترو ، حيث ذهبت إلى القول بالمسؤولية المطلقة لمالك السفينة عن أي أضرار تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة

¹ د. جمال مهدي، نفس المرجع السابق ص 176

² د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق ، ص 257

كنتيجة للحادث ويكفي للحكم بالتعويض إن يثبت المضرور وقوع الضرر به وعلاقة السببية بين ذلك الضرر والتلوث الناشئ عن تفريغ البترول أو تسربه دون حاجة لإثبات الخطأ في جانبه.¹

وفي مجال التلوث البحري بالمواد النووية فقد أخذت بهذه النظرية إتفاقيتان، إتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية حيث نصت صراحة على هذه المسؤولية عن جميع الأضرار النووية أيا كان سبب هذه الأضرار، حادثة نووية مسببة من وقوع نووي أو بقايا أي فضلات مشعة تتعلق بهذه السفن.

والإتفاقية الثانية هي إتفاقية بروكسل لعام 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية حيث يكون مشغل المنشأة النووية مسئولا وحده عن الأضرار التي تسببها حادثة نووية أثناء النقل البحري للمواد النووية.

وفي مجال التلوث النووي للبيئة بوجه عام هناك إتفاقية باريس لعام 1960 حيث إعتمدت المسؤولية المطلقة لمشغل المنشأة عن الضرر الذي يلحق بالأشخاص أو بالممتلكات.

تلك هي بعض نماذج للإتفاقيات التي تتناول المسؤولية عن التلوث البيئي والتي إعتمدت المسؤولية المطلقة للقائم بالتشغيل حيث لا يمكن أن يتحمل من مسؤوليته بإثباته عدم وقوع خطأ من جانبه أو بإثباته وقوع الخطأ من جانب الغير، كذلك لا تخضع هذه المسؤولية لأسباب الإعفاء

¹ محمد أمين محمود عامر، نفس المرجع السابق، ص 201

التقليدية كالقوة القاهرة أو خطأ المضرور أو فعل الغير مما يمكن القول معه إننا بصدد تطبيق للمسؤولية الموضوعية.¹

و إن كانت هذه الإتفاقيات قد خففت من حدة إطلاق المسؤولية لصالح محدث عمليات التلوث يجعل المسؤولية محصورة في التعويض بمبلغ معين كما سنرى فيما بعد.²

المطلب الثاني: الأسس التي تقوم عليها النظرية الموضوعية:

تقوم النظرية الموضوعية على عدة أسس ولعل أهمها فكرة تحمل التبعة بأنها تلك النظرية التي لا تعنى أصلا بالخطأ، بل تعني بالضرر الذي يصيب شخصا بسبب تصرف أو شيء يخص شخصا آخر، فعندئذ يلزمه أن يتحمل تبعه ما. وهذه النظرية لكي تنهض يجب توفر ركنان هما : الضرر ورابطة السببية بين الضرر وبين فعل المدعى عليها

إن ثمة حقيقة هي أن هذه النظرية تعتمد على ركيزة أساسية مضمونها (العدالة التعويضية) وهذا ما يبرر وجودها سواء أسست هذه العدالة على قاعدة الخطأ المستحدث أو العدالة أو الغنم بالغنم.

الفرع الأول : نظرية المخاطر المستحدثة

والتي يعبر عنها بالصورة العامة أو المطلقة لنظرية (تحمل التبعة)، ومن مقتضاها أنكل من استحدث خطرا للغير سواء بنشاطه الشخصي أو باستخدامه أشياء معينة يلزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير عند تحقق هذا الخطرة، وبغض النظر عن وقوع خطأ منه أو عدم وقوعه، حيث أن

¹ 1 د. محمد سعيد عبدا لله الحميدي، المرجع السابق، ص 258

² د. جمال مهدي، المرجع السابق، ص 1 .

المسؤولية المقررة في كلا الفعلين تنشأ عند وجود الضرر دون البحث في سلوك الفاعل، فالذي أوجد نشاطا خطرا يتحمل تبعاتها¹

وإن إحدى الخصائص المهمة لهذه المسؤولية وجدت هي أنها لا تهتم بلحظة وقوع الكارثة، بل تهتم بوقت نشوء الخطر وهو وقت سابق بكثير على الحصول بالكارثة.²

ويتضح لنا جليا أن هذه النظرية وجدت صداها في ظل الأنشطة الصناعية والتجارية المولدة للأخطار التكنولوجية، ومنها خطر تلوث البيئة في المجال النووي والتلوث الإشعاعي، حيث انعقدت مسؤولية مستغل هذه الأنشطة الخطرة عند الضرر الناتج عنها ومن دون الحاجة لإثبات خطأ ما.

الفرع الثاني : نظرية العدالة

تعد هذه النظرية مرآة للأخلاق، فالعدالة تأتي أن يتحمل المضرور ما وقع من ضرر عليه، لأن هذا ظلم فادح، فضلا عن أنه ليس من العدل أن يتحملة من لم يكن له في حلوثه أي دور أو نصيب بل يستوجب أن يتحمل عبأها من أحدث هذا الضرر ونتائجه.

الفرع الثالث : نظرية الغرم بالغرم

والتي يعبر عنها بالصورة الخاصة المقيدة، حيث تبلورت هذه الصورة بعد ما اتضح للفقهاء أن الأخذ بنظرية تحمل التبعة بصورتها المطلقة من شأنه أن يجعل الشخص مسؤولا عن النتائج الضارة

¹ د. سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن استخدام الطاقة النووية وقت السلم، عالم الكتب، القاهرة، 1976، ص 344 .

² أحمد محمد موسى، نفس المرجع السابق ص 119

لأي نشاط يبذله، وبالتالي سوف يؤدي إلى قتل النشاط النافع، وهذا ما ينذر على دعوة المجتمعات إلى العصور المظلمة والتبشير بالفقر لقطاعاته المختلفة والمقصود بالغنم هو الغنم الاقتصادي وحده وليس غنم كما في المخاطر المحدثة، أي أن هذه الفكرة ضيقة من حيث مداها. ذلك لكونها لا تمثل إلا جانباً من جوانب النشاط الفردي وهو الجانب الاقتصادي وتترك باقي النشاطات.¹

المطلب الثالث : خصائص المسؤولية الموضوعية وموقف التشريعات منها

يمكن بإستقراء آراء الفقه وأحكام القضاء المؤيدة لفكرة المسؤولية الموضوعية كأساس لتعويض الأضرار البيئية.

الفرع الأول : خصائص المسؤولية الموضوعية

أولاً: خاصية الموضوعية:

يقصد بموضوعية هذه المسؤولية أن البحث فيها و إثبات قيامها و أحكام الرجوع فيها، لا ينظر فيها إلى عنصر الخطأ أو إثباته، بل هي تستند إلى موضوعها أو محلها أي إلى فكرة الضرر، فهي تهدف في المقام الأول إلى توفير ضمان و حماية وجبر الأضرار الناشئة عن الأنشطة التكنولوجية الحديثة في مجال النشاط النووي و الإشعاعي و الصناعات الخطيرة، مثل الكيماويات بحيث يحصل المضرور على تعويض الجابر للضرر الذي عاد عليه من هذه الأنشطة التكنولوجية و في نفس الوقت

¹ د. سمير محمد فاضل، نفس المرجع السابق ص 345

لا تقف قواعد المسؤولية التقليدية حجر عثرة. في سبيل تطور الأنشطة الصناعية الحديثة و التكنولوجيا.¹

ثانياً: تهمرد الشخص المسئول

تتميز المسؤولية المدنية الموضوعية في هذا الصدد ، بأنها تبحث عن الشخص المسئول وليس عن الخطأ ففي حالة وقوع حادث نووي نشأ عن أضرار نووية، فإن المضرور يجب عليه محاولة تحديد شخص المسئول لكي قوم برفع دعوى التعويض قبله، ولا يبحث عن ركن الخطأ ففي هذا المجال حددت الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية باريس و فيينا على النحو الذي سلف بيانه شخص المسئول و هو مستغل المنشأة النووية وحده ، " فهو الشخص الذي ترخص له بالنشاط و المعترف به من جانب السلطات العامة كمستغل لهذه المنشأة التي تسببت في التلوث البيئي .

ثالثاً: ذات تعويض محدد

لقد تناولت الاتفاقيات الدولية خاصة في مجال التلوث الإشعاعي و النووي تحديد حد أقصى للتعويض في كل حالة يتناسب مع حجم النشاط ومدى الضرر الناشئ عن التلوث وهذه الاتفاقيات كما سبق القول هي اتفاقية باريس سنة 1960، واتفاقية فيينا سنة 1963 وبروكسل 1969، ثم

¹ عباد قادة ، المسؤولية المدنية عن الإضرار البيئية ، دار الجامعة الجديد للنشر والتوزيع ، الاسكندرية 2016 ص 110

يقع على عاتق المشرع الوطني و القضاء في كل دولة تتعرض لهذه الحوادث إذا كانت منظمة إلى تلك اتفاقيات مهمة تحديد هذا التعويض.¹

ونخلص من ذلك إلى أن هذه النظرية يكمن تقبلها بصدد الأضرار الناشئة مع التلوث التكنولوجي بصفة عامة وذلك بان هذه الأضرار وكما ذهب البعض تتميز بفداحة مخاطرها و استحالة إثبات الخطأ القائم بالنشاط في كثير من الأحوال". وقد أخذ المشرع الفرنسي بتلك النظرية في المادة 7/1 من أحكام القانون رقم 76 / 663 الصادر في 19/8/1986 المعدل بالقانون 646 / 92 الصادر في 13/8/1992 ، و التي جاء نصها على أن: " المستغل لمنشأة تخزين النفايات يلتزم بوضع ضمانات مالية عند الترخيص له قبل الجهة الإدارية ضمانا لتعويض الغير في حالة وقوع حادث له من جراء هذا النشاط"².

وقد أكد القضاء الفرنسي و خاصة محكمة النقض في أحد أحكامه إلى الأخذ بتلك النظرية : " إن الترخيص الإداري للمنشأة الصناعية و التجارية لا يحول دون تطبيق هذه المسؤولية إذا نجم عن هذا النشاط ضررا غير مألوف . ذلك أن هذه المسؤولية تشترط بالقول بما مشروعية التصرف الضار"، فهي تقرر بصرف النظر عما إذا كان المستغل للمصنع أو المنشأة قد راعي اللوائح والقوانين حصل أو لم يحصل على ترخيص من الجهة الإدارية. و بصرف النظر عما إذا كان قد بدل العناية الواجبة.

¹ عباد قادة ، المرجع السابق ص 111

² عباد قادة ، نفس المرجع السابق ص 112

كما قضت محكمة النقض الفرنسية في حكم آخر: " بأن صاحب المصنع الذي يلقي فضلات مصنعه المتخلفة عن نشاط صناعي من أدخنة و غازات مسؤل عن هذا التلوث باعتباره حارسا للفضلات المتخلفة عن هذا النشاط و لا يقدر في ذلك إثبات أن مصنعة كان مجهزا بوسيلة جيدة ضد التلوث".¹

الفرع الثاني : موقف بعض التشريعات من الأخذ بالنظرية الموضوعية في المجال البيئي

نجد الكثير من التشريعات قد أخذت بالنظرية الموضوعية. وفي الولايات المتحدة نجد أن العديد من القوانين البيئية أشارت وبشكل صريح إلى اعتماد المسؤولية الموضوعية عن أضرار التلوث البيئي، فعلى سبيل المثال نجد أن قانون الهواء النظيف الأمريكي الصادر عام 1950 (والمعدل عام 1977) وتم تعديله أيضا عام 1990، حيث حظر هذا القانون أي عملية تعريف للملوثات في الجو بدون إذن أو إجازة؛ أيضا قانون المياه النظيفة كان قد تبنى النظرية الموضوعية بشأن الأضرار الناجمة عن إلقاء مواد تؤدي إلى تلويث مصادر المياه.²

أما بالنسبة للتشريعات العربية فإننا لا نجد صريحا في قانون حماية البيئة الكويتي وأردني يؤسس أو يقيم المسؤولية عن الأضرار التي تصيب البيئة على أساس النظرية الموضوعية، وإذا كان المشرع اللبناني

¹ عباد قادة ، نفس المرجع السابق ص 113

² د . احمد عبد الكريم ، سلامة قانون حماية البيئة ، مكافحة التلوث وتنمية الموارد الطبيعية ، دار النهضة العربية ص 2002 ص 271

قد تبني النظرية الموضوعية في المادة (131) من قانون الموجبات والعقود، التي تقيم مسؤولية حارس الجو أمر على أساس نظرية تحمل التبعة.¹

المطلب الرابع : المسؤولية المدنية الموضوعية في إطار الاتفاقيات الدولية .

لقد أبرمت مجموعة من الاتفاقيات الدولية في مجال تنظيم قواعد المسؤولية الدولية مستندة في أغلبها على المسؤولية الموضوعية ، وفي إطار قواعد من المسؤولية المدنية.

وفي هذا الإطار تتجه الاتفاقيات الدولية إلى فرض مجموعة من الواجبات على عاتق أشخاص القانون الدولي، و هذه الواجبات تنبع من الولاية الخالصة التي يمنحها القانون الدولي لاشخاصه وتسنها في التصدي للخطر الذي تتسم به بعض الأنشطة الإنسانية المشروعة حتى يمكن توخي و تقليل وحي الأضرار البيئية العابرة للحدود، وقد نظمت هذه الاتفاقيات في أغلبها مجال التلوث البحري و أضرار الطاقة النووية.²

فالمسؤولية بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية باريس 1960 مسؤولية مطلقة تقع على عاتق المشغلين، وبمقتضاها فإن المسؤولية تنشأ عن أي خسارة للأشخاص أو ممتلكاتهم.³

¹ د . احمد عبد الكريم نفس المرجع السابق ص 272

² نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007، ص 77

³ أبرمت هذه الاتفاقية في باريس في 29/07/1960 ودخلت حيز النفاذ في أبريل 1968 بإيداع خمسة من أعضائها وثائق التصديق عليها، و قد وقعت عليها 16 دولة من دول أوروبا الغربية و هي: ألمانيا و اليونان و البرتغال و النمسا و ايطاليا والمملكة المتحدة و بلجيكا و لوكسمبورغ و السويد و الدانمرك و النرويج و سويسرا و اسبانيا و هولندا و تركيا و فرنسا، وأجري تعديلات عليها الأول في

أيضا يكون مشغل المنشأة النووية مسؤولا عن الأضرار التي تنتج عن الحادث النووي الذي يقع خارج المنشأة النووية و سببته مواد نووية أثناء نقلها من المنشأة، و ذلك في حالة عدم قيام مشغل آخر المنشأة نووية تقع في أراضي طرف متعاقد يتولى المسؤولية عن المواد النووية المعنية، أو قبل تفرغ المواد النووية من وسيلة النقل التي وصلت فيها إلى أراضي دولة غير متعاقدة في حالة شحنها إلى أحد الأشخاص داخل أراضي تلك الدولة، كما تطرقت الاتفاقية إلى المسؤولية المشتركة عند تعدد القائمين بالتشغيل في حالة الحوادث النووية التي تقع أثناء عملية نقل المواد النووية".

كذلك نصت اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية على المسؤولية المطلقة بنص صريح في المادة 2/1 عندما قررت أنه: "يعتبر مشغل السفينة مسؤولا مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة لحادث نووي سببه وقود نووي، أو بقايا أي فضلات مشيعة تتعلق بهذه السفن".¹

وتناولت اتفاقية فيينا للمسؤولية عن أضرار الطاقة النووية 1963 مسؤولية مشغل المنشأة التي تعمل بالطاقة النووية عن الأضرار الناتجة عن استخدام هذه الطاقة بشرط إنبات أن الضرر وقع من

28/01/1964 و الثاني في نوفمبر 1982، و من أهداف هذه الاتفاقية إيجاد توازن في المصالح يضمن تطوير الاستخدامات السلمية للطاقة النووية، مع تقرير تعويض ملائم للمضرورين من جراء الحوادث النووية.

¹ أبرمت هذه الاتفاقية ببروكسل ببلجيكا في 25/05/1962 و قد عرفت الاتفاقية السفينة بأنها: " السفينة المجهزة بمحطة نووية بغرض استخدامها في تسيير و تحريك السفينة في أي غرض آخر "، و يستنتج من هذا التعريف أن نطاق أحكام هذه الاتفاقية، يشمل كافة السفن النووية المستخدمة في كل غرض، بما فيها الأغراض التجارية أو العسكرية، و بهذا تكون قد خرجت لاتفاقيات، و تتميز هذه الاتفاقية عن اتفاقية المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية باريس في انما أدركت مدى خطورة الأنشطة الضارة الناتجة عن استخدامات الطاقة النووية، و بالتالي فإن الدول قد قامت بتنظيم عدة اتفاقيات ثنائية لاحقة لهذه الاتفاقية العامة التي استهدفت تنظيم أوجه المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن تشغيل السفن النووية، أما من حيث طبيعة المسؤولية فهي بلا شك تلك المتعلقة بالضرر النووي أو المنتجات و الفضلات المشعة الناتجة عنها أيضا.

جراء حادث داخل المنشأة أو ناتج عن مواد نووية آتية من منشآت النووية أو مستخدمة فيها، أو ترتب الحادث عن مواد نووية مرسله إلى المنشأة النووية، وقد أقرت الاتفاقية نظام المسؤولية المطلقة، حيث لا يشترط الخطأ من جانب المشغل.¹

و اعتمدت الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي المبرمة في بروكسل عام 1969² على نظرية المسؤولية المطلقة لتأسيس مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري التي تقوم على عاتق مالك السفينة دون البحث عن توافر خطأ من جانبه، الأمر الذي كان محل خلاف بين دول أطراف الاتفاقية، فحين كان المشروع المقدم من المنظمة البحرية يقيم المسؤولية على أساس الخطأ مع نقل عبء الإثبات، وهو المشروع الذي أيده مندوب الاتحاد السوفييتي السابق³. وقد نصت المادة 1 / 3 منها على أن: "... مالك السفينة وقت وقوع الحادث

¹ أبرمت هذه الاتفاقية بتاريخ 1963/05/21 و بدأ نفاذها في 1977/11/12 وهي تهدف إلى وضع نظام عالمي يشمل قواعد للمسؤولية عن أضرار الطاقة النووية، و هذا يكون قد فاق النظام القانوني الذي أخذت به اتفاقية باريس التي تتسم بالطابع الإقليمي، حيث اقتضت هذه الأخيرة على الدول الأوربية الأعضاء في منظمة التعاون و التنمية في المجال الاقتصادي (O.E.C.D.) و الوكالة الأوروبية للطاقة النووية.

² و أبرمت هذه الاتفاقية في 29 نوفمبر 1969، تحت إشراف المنظمة الدولية للملاحة البحرية عقل حادثة توري كانيون Torrey Canyon 1967 التي تسببت في موت ما يقارب من عشرة آلاف نوع من أنواع الطيور في بريطانيا، و بسبب ذلك قلت عدد طيور البطريق بنسبة كبيرة جدا، بالإضافة إلى ذلك أن معامل التكرير النفط التي تقع على ساحل البحر أو الشاطئ ترمي بمخلفاتها ونفاياتها الملوثة من زيت البترول و مشتقاته إلى مياه البحر مباشرة دون أن تعالج هذه النفايات و التي فيها فائدة كيميائية أقل من نمو تلك التي تركت بدون استعمال المطهر، بالإضافة إلى ذلك أن تلك الحادثة أدت إلى خسائر اقتصادية أخرى نتيجة التلوث الكبير جدا، حيث كانت يقع القطران تدمر بيوت المصطافين و الذي أدى إلى توقف برنامج السياحة هناك، يشار إلى أن البقع الزيتية التي أنتجتها حادثة توري كانيون هددت المياه البريطانية، و من ثم و بسبب الرياح اتجهت تلك البقع الزيتية إلى السواحل الفرنسية أيضا، حيث حدثت خسائر كبيرة للثروة السمكية هناك، و بلغ عدد أطراف هذه الاتفاقية 58 دولة، و بدأ سريانها في 1975/06/29 ثم أجريت عليها تعديلات بمقتضى بروتوكول عقد في لندن في 1976/11/19 و بدأ سريانه في 1981/04/18 ثم عقد لتعديلها بروتوكول آخر أبرم في لندن في 1984/05/22 ثم عدلت بموجب بروتوكول آخر سنة 1992

³ نبيلة إسماعيل رسلان ، نفس المرجع السابق ص 79

أو وقت وقوع أول حدث، إذا اشتملت الحادثة على سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي ضرر تلوث سببه البترول المتسرب أو المفرغ من السفينة كنتيجة للحدث"، ويكفي للحكم بالتعويض أن يثبت المضرور وقوع الضرر وعلاقة السببية بين ذلك الضرر والتلوث الناشئ عن تفريغ البترول أو تسربه دون حاجة لإثبات الخطأ في جانب مالك السفينة.

ولقد صيغت الاتفاقية الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971¹ في قالب المسؤولية المدنية، كما أنها تخيل المسؤولية من الدولة إلى المشغل الخاص في مجال النقل البحري للمواد النووية، كما تتخذ من المسؤولية المطلقة أساساً للمسؤولية المشغل النووي عن الأضرار النووية التي تترتب على ما يقع من حوادث أثناء النقل البحري للمواد النووية، إذ تنص المادة الأولى على أن: "أي شخص يمكن أن يسأل عن أضرار حادث نووي موجب معاهدة دولية أو بمقتضى قانون وطني مطبق في مجال النقل البحري".

كما وضحت الدول المتعاقدة الهدف من عقدها لهذه الاتفاقية، حيث ذكرت في ديباجتها أنها راغبة في أن يكون القائم بتشغيل المنشأة النووية مسؤولاً مسؤولية مطلقة دون غيره في حالة الضرر الناتج عن حادث نووي يقع أثناء النقل البحري للمواد النووية...".

¹ أبرمت هذه الاتفاقية ببروكسل في 17/12/1971 تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، وبدأ نفاذها في 15/07/1975 وتعتبر هذه الاتفاقية مكملة لاتفاقية باريس، 1960 واتفاقية فيينا 1963.

وفي مجال المسؤولية عن التلوث الذي تحدته أجسام الفضاء نذكر اتفاقية المسؤولية المدنية عن الضرر الذي تحدثه المركبات الفضائية التي فتح باب التوقيع عليها عام 1972،¹ و التي نصت في المادة 2 منها على²: "تكون مسؤولية الدولة المطلقة مطلقاً فيما يتعلق بدفع تعويض عن الأضرار التي يحدثها جسم فضائي على سطح الأرض.

كما أن الاتفاقية لم تتعرض لمالك السفينة، بل تحدث فقط عن المشغل، ما يعني أن المشغل هو دائماً مالك السفينة. وتعتبر هذه الاتفاقية الوحيدة التي أقرت المسؤولية المطلقة للدولة لطبيعتها وليس كمشغل خاص، و بصفة أصلية و ليس احتياطية، ومن ثم فإن الدولة تسأل مجرد إثبات الضرر بأن ما أصابه من أضرار مصدرها جسم فضائي تابع لهذه الدولة من غير إثبات وجود خطأ من جانبها. وجاء في المادة السادسة من اتفاقية لوغانو على المسؤولية المشددة على القائم بالتشغيل للنشاط المسبب للضرر، مستثنية الأضرار الناشئة عن نقل مادة أو بفعل مادة نووية، لأنها تخضع للاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية عن الأضرار النووية

وأرجعت الاتفاقيات السابقة المسؤولية على عاتق المشغل الخاص، وهذا لا ينتقص من اللجوء إلى المسؤولية الموضوعية للدولة، بدعوى أن هذه الاتفاقيات تشير بعزوف الدول عن قبول التزامها المسبق بالمسؤولية المطلقة، ذلك أن معظم الأنشطة التي تناولتها هذه الاتفاقيات تمارس إما بمعرفة

¹ و التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 225-06 المؤرخ في 24 يونيو سنة 2006، المتضمن التصديق على اتفاقية المسؤولية الدولية عن الأضرار التي تحدثها الأجسام الفضائية، الموقعة بلندن و موسكو و واشنطن في 29 مارس سنة 28/06/2006. المؤرخة في 43، ج.ر، رقم 1972

² نبيلة إسماعيل رسلان، نفس المرجع السابق ص 81

الدول ذاتها أو مشاركتها ، و حتى في غير هذه الأحوال فإن الدافع لإلقاء المسؤولية على مشغلي هذه الأنشطة هو ضمان عادل و سريع لضحايا تلك الأضرار.¹

¹ نبيلة إسماعيل رسلان ، نفس المرجع السابق ص 82

الفصل الثاني : آليات التعويض التكميلي في

مجال التلوث البحري

تمهيد:

إن للبحار و المحيطات أهمية خاصة تميزها عن كافة عناصر البيئة الأخرى، و مبعث هذه الأهمية ما تتمتع به هذه البحار و المحيطات من خصائص تفرد بها و التي جعلها محورا للإهتمام الإنساني منذ أقدم العصور، و في مقابل ذلك يعد التلوث البحري من أقدم المشاكل البيئية و أكثرها خطورة، بحيث ظهر مع وجود الإنسان نظرا لما يلقيه هذا الأخير من مخلفات في المجاري المائية و مياه البحار و المحيطات مما شكل ضرا على الكائنات البحرية بشكل خاص و على المظهر العام للمسطحات المائية بوجه عام و يعتبر النفط واحدا من أهم مصادر تلوث مياه البحار و المحيطات، و ذلك من خلال الممارسات الخاطئة و الخطيرة التي تراولها بعض ناقلات البترول أثناء سيرها في عرض البحر ، و التي تتجلى في إلقاء المخلفات النفطية عمدا في أوساط البحار خاصة لما يتعلق الأمر بمياه.

المبحث الأول : الصناديق الدولية كآلية لتعويض أضرار التلوث البحري بالنفط والمواد

الضارة الخطيرة

إن القانون الدولي يكشف عن وجود آلية جماعية بجانب آلية المسؤولية الفردية للتعويض عن أضرار التلوث البحري الصادر من السفن خاصة فيما يتعلق بالتلوث النفطي، بحيث تتسم هذه الآلية الجماعية المتمثلة في الصندوق الدولي بكونها ذات طبيعة مؤسسية من خلال إتفاق الدول الأطراف على إنشاء مؤسسة دولية تتولى تقديم التعويض للمتضررين من التلوث الناتج عن الحوادث التي تشهدها الملاحة البحرية.

المطلب الأول : مفهوم صناديق التعويض وأنواعه

إن صندوق التعويض بالنظر إلى المهام المسندة له و التي حددتها القوانين سواء على المستوى الوطني أو الدولي ، هو نوع من أنواع التعويض له استقلالية وذاتية خاصة، فهو يختلف عن نظام المسؤولية المدنية التي تحتاج إلى إجراءات خاصة للحصول على التعويضات الناجمة عن الإضرار بالبيئة، وكذلك بالنظر إلى الحكم الصادر في دعوى المسؤولية و الذي قد لا يكون كافيا لتغطية بعض الأضرار الجسيمة التي قد تتجاوز القيمة الحقيقية لإزالتها قدرة المسؤول عنها ، لذلك نجد أن صناديق التعويض تسمح بتخفيف بعض المشاكل الخاصة بإستخدام المسؤولية المدنية مادام أن هناك¹ نوع من

¹ حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه (رسالة دكتوراه)، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2007/2006 ص 375.

التضامن من طرف صندوق التعويض، بإعتباره كلية جماعية لتغطية أضرار التلوث كما سبق الإشارة إليه.

الفرع الأول: تعريف صناديق التعويض

تتعدد و تتنوع التعاريف التي أطلقت على صناديق التعويض نظرا لتعدد و تنوع هذه الأخيرة، بحيث نجد أن هناك من عرفها على أساس أنها: "كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة إجتماعية أخرى يتكون من غير رأسمال، و يمول بإشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة".¹

هناك تعريف آخر لصناديق التعويض و هو على النحو التالي: " صناديق التعويض هي التي تتولى عمليات التأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها"²

من خلال هذه التعاريف، يمكن إستخلاص أن الطبيعة القانونية لصناديق التعويض التي تتكفل بالتغطية الضمانية عن أضرار التلوث عبارة عن كيان قانوني مستقل ذات شخصية إعتبارية، بحيث يتمثل في قيام مشروع تعاوني ذي شخصية معنوية لتعويض كل مضرور عن تلوث البيئة و قد أفاض

¹ أحمد محمود سعد، إستقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 1994 ص

² أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان (الأردن) ص 81

هذا المشروع في شكل معين مع تحديد مصادر تمويله و كيفية الإكتتاب فيه الوضع الذي يسمح لها بإستعمال التخصيصات المالية الممنوحة لها من قبل الدولة و الإسهامات المالية الأخرى الواردة لها من الأشخاص العامة أو الخاصة، لذلك يجب أن تتوفر شروط النشأة لهذه الشخصية الإعتبارية من خلال وجود شرط المصلحة الإجتماعية الذي تسعى إلى تحقيقه، و الذي يتطلب نشأتها لأنها من جهة أقدر على تحقيقه من الفرد العادي الطبيعي و من جهة أخرى لأن الشخص المعنوي يتميز بالدوام و الإستمرار على عكس الأفراد الطبيعيين.¹

الفرع الثاني : انواع صناديق التعويض بالنفط والمواد الضارة الخطيرة

في ظل الممارسات الدولية ، ومن بين الصناديق الدولية للتعويض نجد الصندوق الدولي للتعويض وعن أضرار التلوث البحري بالنفط الذي استحدث - بعد مرور سنتين من ابرام اتفاقية الدولية 1969 بسبب النقص الذي اعتري أحكامها وعدم قدرتها على تغطية كافة الأضرار الهائلة المترتبة عن الحوادث البحرية والتعويض عنها - بمقتضى اتفاقية بروكسل لعام 1971)

وتعتبر اتفاقية الصندوق هذه بمثابة امتداد لاتفاقية المسؤولية لعام 1969 لتشابهه محال تطبيقهما، وبكونها تحيل دائما إلى أحكام هذه الأخيرة (اتفاقية 1969) وباستمرار). وبذلك فإنه ثمة علاقة تكاملية ووثيقة بين الاتفاقيتين ويجسدان كتلة واحدة ، باعتبار أن أطراف اتفاقية 1969 هم

¹ أحمد محمود سعد ، نفس المرجع السابق ص 339

من يحق لهم أن يصبحوا أطرافاً في اتفاقية 1971 وأن نفاذها مرتبط بنفاذ الأولى ، لما انما لا تحتوي على قواعد للمسؤولية وإنما تتضمن قواعداً للتعويض ..¹

كما تم انشاء صندوق دولي جديد للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط بمقتضى بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1971 ، والذي أصبح يسمى فيما بعد بالاتفاقية الدولية انشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1992 ، أو اختصاراً لاتفاقية الصندوق لعام 1992.²

يعتبر صندوق 1992 متميزاً عن صندوق 1971 ، حيث يتكون صندوق 1992 من جمعية وسكرتارية تدار بواسطة مدير ، في حين تم إلغاء اللجنة التنفيذية، 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 كافية بخلاف الثاني الذي كانت له وظيفة ثانية هي التخفيف عن جزء من العبء المالي لمالك السفينة التي تم إلغاؤها بموجب بروتوكول الصندوق لعام 1992

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

¹ د. محمد حمداوي ، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري ، اطروحة لنيل شهادة دكتوراه سنة 2014/2015 ص 219

² د . محمد بزاز ، حماية البيئة البحرية د ط منشأة المعارف الاسكندرية ، 2006 391

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 ocipmcl، يتكفل أساسا بالتعويض المكمل لذلك المنصوص عليه في اتفاق توفالوب أو 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 المت بهم).¹

ونظرا للأهمية العملية التي اكتسبها إحداث الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالنفط بمقتضى اتفاقية الصندوق لعام 1971 وتعديلاتها (صندوق 1971 وصندوق 1992 وصندوق 2003) وكذا صندوق كريستال والفائدة المزدوجة التي تسهر على تحقيقها من حيث تقديم تعويض أكثر عدالة لصالح ضحايا التلوث من جهة ، وإسهام الشاحنين في التحمل المالي للتعويض عن أضرار هذا التلوث من جهة ثانية.²

ونظرا لتطور الذي لحق بعملية إنشاء الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري وتحسين 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

¹ . محمد بزاز، نفس المرجع السابق، ص 393

² د. محمد حمداوي ، نفس المرجع السابق ص 220

للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الضارة والخطيرة يسمى "Fonds SNPD". وفق نص المادة 13 من ذات الاتفاقية.

ويتم تمويل الصناديق الدولية للتعويض سنويا من خلال اشتراكات تدفعها شركات البترول تابعة للدول الأطراف التي تستورد كميات هامة من البترول تصل إلى أزيد من 150 ألف طن النسبة لصناديق التعويض عن أضرار التلوث البحري بالبترول، سواء تم استيرادها من طرف شخص أو شركة واحدة أو تم استيرادها من طرف شركة فرعية، فتعتبر وكأنها مستوردة بواسطة الشركة الأم وذلك عند بحث ما إذا كانت هذه الأخيرة ملتزمة بدفع الاشتراك من عدمه. وهي اسهامات إجبارية بخلاف الصندوق التكميلي لعام 2003 التي تكون فيه الإسهامات طوعية منحة للدول الأطراف في اتفاقية الصندوق لعام 1992.

ويتم تعيين الحد الأقصى ب 27.5% من إجمالي الاشتراكات السنوية لصندوق الدولي "FIPOL". وتستند بالفعل مساهمات الصندوق في المقام الأول على خمس دول وهي اليابان، إيطاليا، فرنسا، هولندا وإنجلترا. ومن بين هذه الدول الخمس اليابان هو إلى حد بعيد أكبر دافعي الضرائب¹

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

¹ د . محمد بزاز، نفس المرجع السابق ص 393

ووفق أحكام الاتفاقيات الدولية المنشئة للصناديق الدولية لتعويض 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 اثناء عملية تحصيل المساهمات المكونة للرصيد المالي ، أو اثناء تسوية طلبات التعويض المرور عبر العضو التي تنتمي إليها تلك الشركة مالكة الشحنة المنقولة بحرا فيما يخص المساهمات ، أو الدولة التي تعرضت هي ذاتها أو أحد رعاياها لأضرار التلوث البحري.¹

وتتمثل مداخيل الصناديق الدولية من المساهمات التي تلتزم بها الشركات المنتمة للدول الأعضاء و تنقل بحرا شحنات ذات آثار ملوثة (مواد نفطية أو مواد كيماوية أو أي مادة خطيرة وضارة) تسديدها مباشرة للصندوق المعني ، دون أن يشترط أن يكون النقل دوليا ، إذ يكفي أن يتم عبر البحر بما في ذلك النقل بين ميناءين تابعين لدولة واحدة²

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.

¹ محمد الصيرفي، نفس المرجع السابق ، ص 182

² د. محمد حمداوي ، نفس المرجع السابق ص 222

كما تلتزم الدول بالعمل على حمل الأشخاص الملزمين التابعين لها بتسديد مساهماتهم المالية إزاء الصندوق المعني.

أما مبالغ المساهمات فيتم احتسابها فيتم احتسابها سنويا على أساس حجم الشحنة التي يتم استقبالها بالنسبة لكل دولة عضو ، ، أو المنقولة بحرا والمصرح بها ضمن التقرير السنوي المعد من طرف كل دولة عضو و الصناديق الدولية والتي تفرغ في موائنها. ولا يحق لأي منظمة (صندوق) مخالفة ما يرد في التقرير السنوي لكل دولة عضو بشأن قائمة المساهمين أو الكميات المصرح بها ، مكتفية بذلك باعتباره إيها صحيحة إلى أن يثبت عدم صحتها.¹

وطبقا لأحكام الاتفاقيات الدولية المنشئة للصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري، فإنه تقوم الجمعية بتحديد مبلغ المساهمات السنوية الواجب تسديدها إزاء إحدى الصناديق مع الأخذ بعين الاعتبار التعويضات التي قدمت خلال السنة السابقة ، مع تسديد جزء من هذه المساهمات تسديدا قريبا ، وتسديد الجزء المتبقي فيما بعد تسديدا بعديا. 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 عليه الصندوق. بينما يجوز لأي من الصناديق الدولية وفي حالة الخلاف بشأن المحددة طبقا للإحصائيات الواردة في تقارير الدول الأعضاء في أي منها رفع دعوى شالية ضد أي ملتزم يمتنع عن تسديد ما بذمته من أجل الوفاء بالتزامها).

¹ د. محمد حمداوي ، نفس المرجع السابق ص 223

وتجدر الإشارة أنه في حالة رفع دعوى قضائية من طرف أي من الصناديق الدولية للتعويض ، ليصبح عندئذ شخصا معنويا خاضعا للقانون الوطني للدولة المقامة أمام محاكمها تلك الدعوى. ومن ثم فإن مسألة تحصيل مساهمات الصناديق هذه تجعل منها منظمة تتصف بصفة منظمة عبر وطنية ، لكون تلك الصناديق تقيم علاقة مباشرة مع الخواص الملمزمين بالمساهمات المالية ، وتخضع الأحكام القوانين الوطنية عند لجوئها لمحاكم الدول الأعضاء). مع العلم أنه يمكن للدولة 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 ضامنا لحسن سيرها¹ .

المطلب الثاني: شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري

بالمحروقات

إن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات (FIPOL)² الذي تم إنشائه بموجب معاهدة 1971 و المعدلة ببروتوكول 1992، لا يتدخل في كل الحالات لتعويض المضرورين عن الأضرار اللاحقة بهم نتيجة تلويث البيئة البحرية، و إنما تدخله مبني على جملة من الشروط الأساسية و الضرورية التي يتعين توفرها عند تدخله ، بمعنى آخر أن الصندوق الدولي (FIPOL) لسنة 1992 لا يعوض إلا طلبات التعويض التي تكون مؤسسة و مستوفية للشروط

¹ د. محمد حمداوي ، نفس المرجع السابق ص 225

² محمد السيد الفقي ، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، المرجع السابق ، ص 425

المبينة في بروتوكول سنة 1992، بحيث كانت شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض من بين المسائل التي شملها هذا التعديل، وقد جاءت التعريفات المتضمنة لشروط تدخل صندوق سنة 1992 متفقة مع تلك المنصوص عليها في بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 المعدل لمعاهدة المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات سنة 1969.

و سنتطرق إلى شروط تدخل الصندوق الدولي (FIPOL) وفقا للشروط المنصوص عليها في بروتوكول سنة 1992 المتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات¹

الفرع الأول: شروط السفينة والمحروقات المتسببة في التلوث

يعتبر كل من السفينة و المحروقات (الزيت) من الشروط الضرورية و اللازمة توافرها حتى يتمكن الصندوق من التدخل لتعويض المضرورين و إزالة الضرر الذي لحق بهم، و قبل التطرق إلى شرح هاذين الشرطين بنوع من التفصيل وفقا لبروتوكول الصندوق لسنة 1992 نلاحظ تماثل هذا الأخير مع بروتوكول المسؤولية لسنة 1992، فقد جاءت التعريفات المتضمنة لشروط تدخل صندوق 1992 فيما يتعلق بالسفينة و المحروقات متفقة مع تلك المنصوص عليها في بروتوكول المسؤولية سنة 1992 المعدل لمعاهدة 1969، ومن ثم فإن تغطية بروتوكول المسؤولية 1992 لناقلات البترول الفارغة و بعض السفن المختلطة التي تنقل فعلا الزيت سائبا كبضاعة و كذا اقتصاره على الزيوت

¹ عبد الصمد عقاب ، المسؤولية الدولية عن تلويث البيئة البحرية بالنفط، (مذكرة ماجستير) ، جامعة سعد دحلب البليدة ،كلية الحقوق ص 41

المعدنية الثقيلة سواء تلك المنقولة على السفينة كبضاعة أو الموجودة في عنابرها، فإنه يماثلة ذات الأسمر في بروتوكول الصندوق لسنة 1992¹.

أولاً: شرط السفينة

إن تعريف السفينة عرف تطورا و إتساعا كبيرا في ظل بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 | مقارنة بإتفاقية المسؤولية 1969 و معاهدة الصندوق لسنة 1971، و ذلك من أجل سد الثغرات و النقائص التي كانت تشوبها في مواجهة الكوارث البحرية الضخمة، فكان حادث " توري كانيون " الأول من نوعه من حيث ضخامته و جساسية الأضرار الناتجة عنه في وقت لم تكن هناك قواعد قانونية خاصة تحكم هذا النوع من الحوادث و تكفل تعويضا ملائما للمضرورين من التلوث بالبترو و هو الحادث الذي تأثر به المشرع الدولي عند وضعه لمعاهدة 1969² أين إعتد على هذا الحادث لصياغة أحكام هذه الإتفاقية على أساس أنها ناقلة بترول تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة لحظة وقوع الحادث، وقد استمر الوضع على حاله إلى أن وقعت حوادث أخرى أبرزت بوضوح نقائص و ثغرات معاهدة 1969 ، لذا كان منطقيا أن يأتي بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 متضمنا تعريفا للسفينة يواجه به هذا العيب الظاهر، بحيث نصت الفقرة الأولى من مادته الثانية و المعدلة للفقرة الأولى من المادة الأولى من معاهدة 1969 على أن السفينة تعني « أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كانت ، تبنى أو تهيأ لنقل المحروقات سائبة كبضاعة، و لا تعد من قبيل السفينة في مفهوم

¹ محمد السيد الفقي، نفس المرجع السابق ص 426

² المرجع نفسه، ص 428

البروتوكول السفينة القادرة على نقل المحروقات وبضائع أخرى إلا في حالة نقلها بالفعل للمحروقات سائبة كبضاعة ، وفي حالة ثبوت وجود بقايا لتلك المحروقات في أي رحلة تالية لهذا النقل .

إنطلاقاً من هذا التعريف ، يمكن الإستنتاج أن بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 يقصد بالسفينة كل من الناقلات الفارغة من ناحية و السفن المختلطة من ناحية أخرى و هما ما سوف نتعرض لها فيما يلي:

أ) الناقلات الفارغة

إن مفهوم السفينة كما ورد في المادة 1 / 2 من بروتوكول المسؤولية سنة 1992 يشير إلى ناقلات البترول عامة، بمعنى أنه يسمح بتغطية ناقلات البترول الفارغة خاصة أن المشرع الدولي إشتراط من خلال النص أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مصممة أو مشيدة لنقل البترول سائبا كبضاعة مما يعني أنه قد قصد ناقلات البترول فقط دون غيرها من السفن الأخرى التي يمكنها أن تحمل البترول في أحواضها كبضاعة، ومن جهة أخرى¹ لم يشترط النص لتطبيق البروتوكول أن تحمل الناقله بالفعل البترول سائبا كبضاعة لحظة وقوع الحادث كما هو الشأن في معاهدة المسؤولية سنة 1969، الأمر الذي يسمح بإنطباقه على ناقلات البترول الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها شحنة بترول.²

¹ عبد الصمد عقاب ، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط ،(مذكرة ماجستير) ، جامعة سعد دحلب البليدة ، كلية الحقوق ،

لقد ثار تساؤل حول إخضاع السفن العادية التي لا تنقل شحنة بتترول سائبة لحظة وقوع حادث التلوث إلى المفهوم الوارد في بروتوكول 1992 ، طالما أن الهدف الرئيسي و الأساسي سواء في بروتوكول المسؤولية أو الصندوق لسنة 1992 هو كفالة تعويض مناسب للمضرورين في مثل هذا النوع من التلوث و الذي لا يحققه تطبيق القوانين الداخلية.

إلا أن رأي أغلبية المشاركين في المؤتمر هو عدم الحاجة إلى تطبيق هذا النظام الدولي على السفن الأخرى غير ناقلات البترول ، ومن ثم فإن السفن العادية تظل مستبعدة من نطاق تطبيق أحكام بروتوكول المسؤولية و كذا بروتوكول الصندوق لسنة 1992.

ب) السفن المختلطة

إن السفن المقصودة في نص المادة 1 / 2 من بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 وفي الجزء الثاني منها، هي ليست من قبيل ناقلات¹ البترول بمفهومها السابق وإنما هي سفن مختلطة تقوم تارة بنقل البترول و تارة بنقل بضائع أخرى ، بالتالي لا ينطبق عليها هذا البروتوكول إلا إذا كان الحادث قد وقع في إحدى رحلتها التي تنقل فيها فعلا محروقات سائبة كبضاعة، أو أثناء أي رحلة تالية لهذا النقل متى ثبت وجود بقايا أو رواسب متبقية عليها لحظة وقوع الحادث و الرحلة المقصودة في هذا البروتوكول هي رحلة العودة باعتبار أن المادة السالفة الذكر تنص صراحة على « أي رحلة تالية لمثل هذا النقل و هو ما يعني رحلة العودة في مجموعها بإعتبار أن السفن عادة لا يتم تفريغها من

¹ عبد الصمد عقاب، نفس المرجع السابق ص 32

الرواسب إلا بعد عودتها النهائية إلى ميناء قيامها حيث يتم تنظيف أحواضها من البقايا المترسبة عليها.

أما عن ثبوت وجود بقايا المحروقات المنقولة سائبة على السفينة لحظة وقوع الحادث، فإن عبء الإثبات يقع على عاتق من له المصلحة في ذلك، أي مالك السفينة و الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات (FIPO)، و لا شك أن مصلحة هذا الأخير تكمن في إثباته لعدم وجود هذه الرواسب حتى لا يكون مطالبة بالتعويض وترتبا عما سبق فإن السفن المختلطة منذ اللحظة التي تبحر فيها خلال إحدى رحلاتها التي تحمل فيها بضائع أخرى غير البترول، مثلها في ذلك مثل السفن العادية غير مغطاة بالبروتوكول ، بالتالي لا تخضع لأحكام التعويض عن أضرار التلوث الناشئة عن تسرب زيت وقود تشغيله أخيراً يمكن القول أن الصندوق الدولي (FIPO) لسنة 1992 يشترط لتدخله أن يقع التلوث من سفينة وفقاً للمفهوم الوارد في بروتوكول المسؤولية لسنة 1992، سواء كانت سفينة مختلطة أو فارغة مع وقوع التلوث على إقليم دولة متعاقدة في الصندوق¹.

ثانياً: شرط المحروقات

لقد منح بروتوكول سنة 1992 نفس المفهوم الوارد للمحروقات في بروتوكول المسؤولية لسنة 1992، شاملاً بذلك الزيوت المعدنية الثقيلة فقط ، بالتالي إستبعد من نطاق تطبيقه الزيوت ذات الأصل الحيواني و النباتي ، خاصة زيت الحوت رغم إصرار اليابان منذ وضع معاهدة الصندوق سنة

¹ عبد الصمد عقاب ، نفس المرجع السابق ص 34

1971 على إدخاله ضمن الزيوت المغطاة المعوض عن الأضرار الناجمة عنها بموجب الصندوق الدولي

فيبول FIPOL

و بمفهوم المخالفة فإن الأضرار التي يتسبب فيها تسرب أو إلقاء الزيوت الحيوانية و النباتية على

إقليم إحدى الدول المتعاقدة في الصندوق الدولي (FIPOL) لا يعطي للمضرورين الحق في مطالبة

هذا الأخير بالتعويض عنها.¹

نستخلص مما سبق أن الصندوق الدولي للتعويض (FIPOL) سنة 1992 يتدخل في

المطالبات الخاصة بالتعويض عن التلوث الناشئ عن الزيوت المعدنية الثقيلة دون غيرها، لذلك رفض

هذا الأخير دفع المطالبات الناشئة عن حادث السفينة SLOPS².

أما السبب الجوهرى من إستبعاد زيت الحوت و غيره من الزيوت الحيوانية و النباتية الأخرى من

تعريف المحروقات في المادة الأولى الفقرة الثالثة من بروتوكول الصندوق لسنة 1992، في كون أن

معظم مستقبلي هذه الزيوت عبارة عن مؤسسات صغيرة تنقل كل منها كميات محدودة من هذه

الزيوت ، الأمر الذي يؤدي إلى تعقيدات كبيرة في نظام الإشتراكات و زيادة النفقات الإدارية

للصندوق بما لا يتناسب و عمل هذا الأخير أما فيما يخص وظيفة هذه المحروقات المعدنية الثقيلة في

السفينة ، فلا يوجد فرق عند التعويض عن الأضرار الناتجة عنها سواء كانت موجودة في عنابر

¹ خالد مصطفى فهمي، نفس المرجع السابق ص 225

² محمد السيد الفقي، نفس المرجع السابق ص 429

تشغيلها أو منقولة عليها كبضاعة، شريطة أن تكون السفينة لحظة وقوع الحادث تحمل الزيت سائبا
كبضاعة¹

الفرع الثاني: ضرر التلوث و مكان وقوع الضرر

يعد الحادث هو السبب في وقوع الضرر إذا قامت العلاقة السببية بينهما ، ونظرا التعريف
الذي جاءت به إتفاقية المسؤولية لسنة 1969² للواقعة المسببة للتلوث وعدم إمتداده للفترة الواقعة
قبل حدوث التسرب أو الإلقاء الفعلي، جاء بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 ووسع من نطاقه من
خلال تعريفه للحادث المسبب للتلوث كما يلي: ³ « كل حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد
تسبب أضرار تلوث أو تلحق تهديدا جسيما أو محذقا بإحداث مثل هذه الأضرار»، نلاحظ أن هذا
التعريف قد إمتد ليشمل حالات التهديد المحض ، وهذا الإمتداد ينطبق أيضا على بروتوكول
الصندوق لعام 1992.

و لتوضيح أكثر حول الضرر الناجم عن الحادث المسبب للتلوث وكذا مكان وقوعه كشرطين

من شروط تدخل الصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992 نتناول النقاط التالية

¹ محمد السيد الفقي، نفس المرجع السابق ص 430

² يتجلى هذا الغموض في كون الاتفاقية عرفت ضرر التلوث بصياغة عامة، بالتالي إعطاء حرية كبيرة في تفسيره لمحاكم الدول المتعاقدة مما يترتب عنه عدم المساواة في التعويض من دولة لأخرى من جهة، وكذلك تعرض ملاك السفن لمطالبات ضخمة بالتعويض محسوبة طبقا لأسس نظرية من جهة أخرى، راجع في ذلك: د/ محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات المرجع السابق ، ص ص 911- 915

³ راجع المادة 2 من بروتوكول 1966 المعدل لمعاهدة المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات سنة 1969

أولاً: ضرر التلوث كشرط لتدخل الصندوق

لقد أحال بروتوكول الصندوق لسنة 1992¹ تعريف ضرر التلوث على بروتوكول المسؤولية لنفس السنة (نص المادة 2 / 1)، و نظرا للغموض الذي يشوب إتفاقية المسؤولية السنة 1969 عند تعريفها لضرر التلوث (2) جاء البروتوكول المعدل لها وقد حمل بين نصوصه نصا جديدا هو نص المادة 2/3² أين عرف ضرر التلوث بأنه : « - الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء البترول من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، شريطة أن تكون التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، محدودة بتكلفة الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه .³

- تكاليف التدابير الوقائية و أي خسارة أو ضرر تسببها هذه التدابير «

و بالتحديد في الجزء الأول من هذه المادة نلاحظ أنه مماثل لنص التعريف الوارد في معاهدة 1969، أين بقي تعريف ضرر التلوث دون أي تغيير، بحيث يشترط أن يحدث التلوث خارج السفينة حتى يتدخل الصندوق الدولي (FIPOL) للتعويض عن الأضرار الناجمة عنه ، وبهذا المعنى يتم

¹ راجع المادة 2 من بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالحرققات سنة 1969.

² يتجلى هذا الغموض في كون اتفاقية 9696 عرفت ضرر التلوث بصياغة عامة، بالتالي إعطاء حرية كبيرة في تفسيره لمحاکم الدول المتعاقدة مما يترتب عنه عدم المساواة في التعويض من دولة لأخرى من جهة، و كذلك تعرض ملاك السفن لمطالبات ضخمة بالتعويض محسوبة طبقا لأسس نظرية من جهة أخرى، راجع في ذلك :د/ محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالحرققات ، المرجع السابق ، ص ص. 143-144

³ محمد أمين محمود عامر محمود عامر ،مصطفى سليمان، نفس المرجع السابق ص 91.

إستبعاد كافة الأضرار التي تقع على ظهر السفينة من مفهوم الضرر الواجب التعويض، بالإضافة إلى اشتراط وقوع الضرر بسبب التلوث، بالتالي يمكن القول أن الوفاة و الضرر البدني الناجم عن التلوث و كذلك الأضرار الواقعة على الأموال بسبب التلوث و الخسائر الناجمة عن هذه الأضرار، كل ذلك يدخل في مفهوم ضرر التلوث طبقا لبروتوكول المسؤولية لسنة 1992 كما هو الحال بالنسبة لمعاهدة 1969 ، بالتالي منح الصندوق الدولي (FIPOL) إمكانية التعويض عنها.

أما الجزء الآخر من هذه المادة، فنجد أنه جاء بجديد مقارنة بالنص الوارد في معاهدة 1969، بحيث أزال الغموض حول قابلية بعض الأضرار للتعويض، إذ لم يكن واضحا وفقا للمعاهدة 1969 ما إذا كانت الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية للبيئة البحرية ، أو تكاليف إحياء أو تجديد هذه البيئة، أو فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار تدخل في مفهوم ضرر التلوث و بالتالي تقبل التعويض عنها، فهذا الغموض هو الذي أدى إلى توقف قبول تعويض مثل هذه الأضرار على مستوى المحاكم الوطنية في مختلف الدول المتعاقدة و ما يتبع ذلك من إختلاف في الحلول من دولة الأخرى¹

¹ د/ محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص. 150

أ) تكاليف إجراءات إحياء و تجديد البيئة البحرية

رجوعاً إلى نص المادة الثانية الفقرة الثالثة الجزئية الثانية من البروتوكول سنة 1992، نلاحظ أن هناك نوعان من الأضرار تشير إليهما ، أحدهما يستخلص إستبعاده ضمناً من مفهوم الضرر و الآخر يدخل صراحة في هذا المفهوم و لكن بشروط محددة.

أما الأول ، فالنص صراحة على أن تكون التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة محدودة بتكلفة إجراءات إحيائها فقط ، هذا يعني أن بروتوكول المسؤولية والصندوق سنة 1992 قد استبعدا ضمناً طلبات التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية ذاتها، أي الأضرار المتسببة للموارد الطبيعية البحرية كالأسماك و الحيوانات البحرية الأخرى ، وهذا ما عارضته العديد من الدول قبل إبرام بروتوكول سنة 1992 إن السبب من إستبعاد التعويض عن الأضرار اللاحقة بالبيئة البحرية ذاتها راجع إلى أن هذه الأضرار ليس لها قيمة حقيقية ، إذ لا يمكن أن تكون مقدره تجارياً ، وعليه فإن رفض الأخذ في الإعتبار الضرر البيئي المحض عند تعويضه من خلال تدخل الصندوق الدولي (FIPOL) فقط بسبب عدم إمكانية تقدير قيمته، يترتب عليه تشجيع أكثر المتسببين في مثل هذه الأضرار و المتعذر تعويضها.¹

¹ د/ محمد السيد الفقي ، المرجع السابق ، ص. 151

يستخلص مما سبق أن التكاليف المدفوعة لإحياء البيئة البحرية بعد حادث التلوث دون الأضرار المتسببة عن هذا الحادث للموارد الطبيعية البحرية ذاتها، هي وحدها القابلة للتعويض طبقاً لبروتوكول الصندوق سنة 1992¹.

أما الضرر الثاني الوارد في هذه الجزئية و المترتب عن التلوث البحري بالمحروقات، فنجد أن الصندوق يعرض عن الإجراءات المتخذة لإحياء أو تجديد البيئة لكن وفقاً لقيود محددة وهي:

القيود الأولى : أن تكون إجراءات إحياء أو تجديد البيئة معقولة ، ويعني بشرط المعقولة أن يكون هناك تناسب بين الإجراءات المتخذة فعلاً أو التي ستخذ و النتائج المتحصل عليها.

القيود الثاني : أن يكون التعويض محددًا فقط في تكاليف الإجراءات المتخذة فعلاً أو التي ستخذ ، بمعنى إستبعاد طلبات التعويض عن إحياء البيئة البحرية المبنية على تحديد نظري للأضرار دون إثبات فعلي لتكاليف هذا الإحياء².

¹ على سبيل المثال نجد الوفد الفرنسي لدى الصندوق، قد أثار هذا الإشكال المتمثل في عدم التعويض عن الأضرار التي تلحق البيئة البحرية بحادثها ، خاصة بعد حادثة " إيركا " و التي سببت أضرار وخيمة للبيئة ، إلا أن الإجابة كانت عدم قدرة الصناديق المتوفرة على تغطية هذه الأضرار التي عادة ما تكون وخيمة ، راجع في ذلك:

Christophe Priou , Mission « FIPOL », Group n° 3 , Rapport final – 6 Septembre 2014, pp 14-15

² محمد السيد الفقي ، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، المرجع السابق، ص 153

ب) فوات الكسب الناشئ عن الضرر البيئي

فوات الكسب البيئي هو الضرر الذي يصيب الأشخاص نتيجة إتلاف البيئة البحرية دون أن تتضرر ملكيتهم ولا حيازتهم بصفة مباشرة، وهذا النوع من الضرر يطلق عليه مصطلح " ضرر الكسب البيئي " أي الضرر الناشئ عن إتلاف البيئة البحرية¹

لقد تأكد طبقا للتعريف الجديد لضرر التلوث دخول هذا النوع من الضرر ضمن الأضرار القابلة للتعويض طبقا لبروتوكول الصندوق سنة 1992 ، بغض النظر عما تنص عليه قوانين الدول الأطراف في هذا البروتوكول ، و بالتالي أصبح الأشخاص الذين تلحقهم خسارة و منع الربح كأصحاب المطاعم مثلا و الفنادق الساحلية والصيادين بسبب التلوث البحري بالمحروقات يتمتعون بحق مطالبة الصندوق بالتعويض عن فوات الكسب حتى و لو كان النظام القانوني لدولهم يشترط إرتباطه بضرر واقع على الملكية أو الحيازة.

ثانيا: مكان وقوع ضرر التلوث

إذا كان نطاق تطبيق معاهدة المسؤولية لسنة 1969 قد إقتصر على الأضرار التي تلحق إقليم الدولة المتعاقدة بما في ذلك بحرهما الإقليمي ، فإن البروتوكول المعدل لها سنة 1992 قد وسع من نطاقها ليشمل بذلك المنطقة الإقتصادية الخالصة لهذه الدولة²

¹ د/ خالد محمد المريني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة (أطروحة دكتوراه) ، جامعة الجزائر ، 9 كلية الحقوق - بن عكنون -

السنة الجامعية 2011-2012 ص 180

² د/ المرجع نفسه/ ص 181

وبالرجوع إلى نص المادة الثالثة من بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 نجد أن مكان وقوع الضرر قد إمتد إلى المنطقة الإقتصادية الخالصة، بالتالي النطاق الجغرافي لضرر التلوث طبقا لهذا البروتوكول قد إتسع بشدة بالمقارنة مع معاهدة المسؤولية لسنة 1969¹، أين أصبح الصندوق الدولي (FIPOL) بعد تعديله بموجب بروتوكول سنة 1992 يتدخل الحماية المتضررين في هذه المنطقة و التعويض عن الأضرار التي تلحق بهم.

أما عن تحديد المنطقة الإقتصادية الخالصة فإنه يخضع للنظام القانوني الذي جاءت به إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، والذي بموجبه تخضع حقوق و ولاية الدولة الساحلية وكذا حقوق وحرية الدول الأخرى لأحكام النصوص ذات العلاقة بهذه الإتفاقية.²

فبعد توسيع من نطاق المنطقة الإقتصادية بموجب بروتوكول المسؤولية 1992، أصبحت الأضرار الواقعة في هذه المنطقة الإقتصادية في حدود 200 ميل يعرض عليها من طرف الصندوق الدولي (FIPOL) لسنة 1992، سواء كانت الدولة الساحلية قد أنشأت هذه المنطقة بصفة رسمية أم لا، خاصة مع العلم أن العديد من الدول لم تعلن عنها بعد

وقد نص بروتوكول الصندوق الدولي فيبول 1992 على أنه من الضروري أن تكون الأضرار قد أصابت دولة متعاقدة أما إذا كان خلاف ذلك فإن الصندوق لا يتدخل التعويض المتضررين معنى

¹ /خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة (أطروحة دكتوراه)، جامعة الجزائر، 9 كلية الحقوق - بن عكنون -

السنة الجامعية، 2099-2092 ص. 180

² مدحت عباس خلوصي، السفينة و القانون البحري، ب ط، المملكة المتحدة، 1999 ص 298

ذلك أن المعيار المأخوذ لتعويض الضحايا هو العضوية في الصندوق و مكان وقوع الضرر وليس علم السفينة¹

يمكن القول أن مثل هذا الإمتداد الواسع لمنطقة وقوع الضرر والذي جاء به بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 من خلال توسيعه من نطاق المنطقة الإقتصادية، يظهر أكثر فائدة بالنسبة للمسؤولين عن التلوث عنه بالنسبة للمضرورين، لأنه إذا لم يتم تمديد نطاق تطبيق المعاهدة بموجب بروتوكول سنة 1992 ليشمل المنطقة الإقتصادية الخالصة فإن المسؤولين عن التلوث سيتعرضون لخطر الخضوع للقوانين الوطنية و ما يترتب على ذلك من عدم إمكانية استفادتهم من حق التحديد المنصوص عليه في هذه المعاهدة و أخيرا فبعد دراسة شروط تدخل الصندوق الدولي (FIPOL) ، نستخلص أن هذه التعاريف كلها مطابقة لتلك المنصوص عليها في بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية لعام 1969²

المطلب الثالث : الصناديق الدولية لتعويض اضرار التلوث البحري بالنفط

إن فكرة إنشاء صناديق التعويضات كان الهدف منها هو تعويض المضرور في الحالة التي لا يعوض فيها بوسيلة أخرى، كما انها تهدف إلى توزيع المخاطر الصناعية على مجموع الممارسين للأنشطة التي يمكن أن تسبب هذه المخاطر، و لا يمكن لهذه الصناديق أن تتدخل إلا بصفة تكميلية أو احتياطية.

¹ مدحت عباس خلوصى ، السفينة و القانون البحري ، ب ط ، المملكة المتحدة ، ، 1999 ص 298

² راجع المادة 9/7 من بروتوكول المسؤولية لسنة.

الفرع الأول : اتفاقية صندوق 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 العام 1971 وتسمى اتفاقية عام 1971 إلى ضمان حصول المتضررين على التعويض المناسب ، ومن الناحية الموضوعية لا تحتوي معاهدة 1971 على قواعد المسؤولية ، وإنما على قواعد للتعويض ، فهذه المعاهدة تضع نظاما ماليا جماعيا ، تساهم فيه الصناعة البترولية لضمان التعويض عن أضرار التلوث بالنفط التي تتسبب فيها ناقلات البترول ، وذلك على أساس قواعد المسؤولية الثابتة في معاهدة 1969 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 إدراكا لأخطار التلوث الناجمة عن النقل البحري الدولي للزيت (النفط) المنقول كبضاعة واقتناعا بالحاجة إلى كفالة تعويض عادل للذين لحقت بهم أضرار نتيجة التلوث الناشئ عن تسرب أو إلقاء الزيت (النفط) من السفينة¹ وقد أنشأت معاهدة 1971 منظمة حكومية دولية، لتطلع بمهمة إدارة نظام التعويض التي أقامته المعاهدة، تحقيقا للمبدأين الرئيسيين الذين أبرمت من أجلهما وأطلق على هذه المنظمة اسم "الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت والمعروف اختصارا باسم "fipol".

¹ د. سامر أنور عاشور لوث البحار ومسؤولية مالك السفينة رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بجامعة دمشق 2001 ص 394

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 جزءا من المنظمة البحرية الدولية ، بل يعد في ذاته منظمة مستقلة تماما ، والدولة الطرف في معاهدة 1971 تصبح بالضرورة عضوا في الصندوق. ويعتبر الصندوق في كل دولة متعاقدة شخصا قانونيا يمكنه بمقتضى تشريع هذه الدولة اكتساب الحقوق وتحمل الالتزامات¹ ويبقى أن نؤكد على أن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض بواسطة معاهدة 1971 قد جاء تطبيقا قانونيا للمبدأ الاقتصادي المسمى "الملوث الدافع" على المستوى الدولي فالصناعة البترولية هي الملوث، وهي أيضا وحدها حتى الآن التي لديها القدرة على تحمل آثار ذلك. 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 هذا الشرط أي اعتبار وإنما مكان وقوع الضرر هو محل الاعتبار.²

¹ د. السيد أحمد الفقهي المرجع السابق ص 357

² د. سامر أنور عاشور نفس المرجع السابق ص 395

حيث أن تدخل الصندوق الدولي من أجل تعويض المضررين لا يولي عندئذ أي أهمية الجنسية السفينة مسببة التلوث أو العلم التي ترفعه ، وإنما العبرة تكون بوقوع التلوث على إقليم دولة طرف.¹

ولعل السبب في ذلك هو استبعاد مالك السفينة التابعة لدولة غير طرف من الاستفادة من أحكامها لعدم مساهمتها في الصندوق الدولي للتعويض ، وتخفيض الدول لكي تصبح أطراف في معاهدة 1971 ومن ثم أطرافا في معاهدة 1969 بطريقة غير مباشرة²

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 الصندوق أما صندوق كريستال 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 ألقيت منها المحروقات ، أو التي تشكل تهديدا بالتسرب أو الإلقاء ، لحظة الحادث، مملوكة أو مؤجرة لطرف في اتفاق توفالوب، لم يتم إلغاء الشرط الأخير والاستغناء عنه إثر تعديل الاتفاق في عام 1987.³

¹ انظر المادة 1/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971. وانظر كل من د محمد أحمد السيد الفقهي المرجع السابق ص 395 و 396 د.صلاح محمد سليمان تامين المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض دار الفكر الجامعي طبعة 2007 ، الإسكندرية ص 580

² انظر المادة 04/37 من اتفاقية الصندوق لعام 1971

³ حسين عبد الحميد أحمد رشوان ، نفس المرجع السابق ص 241

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 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 كافى و ملائم عن الأضرار التي ألت بهم.²

الفرع الثاني : اتفاقية صندوق 1992

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 1992.

¹ تبني هذا الاتفاق نفس تعريف المادة الملوثة مسائرا لاتفاق كريستال واتفاقية الصندوق لعام 1991 وتقتصر على الزيوت المعدنية الثقيلة فقط ، والمنقولة على السفينة كبضاعة او موجودة في عنابر وقود تشغيلها.

² حسين عبد الحميد أحمد رشوان ، نفس المرجع السابق ص 242

حيث عدلت معاهدة 1971 بروتوكول 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 معاهدي 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 معاهدي 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 1992.¹

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

¹ محمد حمداوي المرجع السابق ص 220

يستخلص من ذلك أن صندوق 1992 ، على عكس صندوق 1971 ، قد أوكلت إليه مهمة رئيسية ووحيدة فقط ، هي تعويض المضرورين 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 معاهدة¹ 1969. 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 العام 1992

الفرع الثالث : الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003

بموجب البروتوكول المنعقد في 16 مايو 2003 و الذي دخل حيز النفاذ في 03 مارس سنة 2005² صندوق تعويض تكميلي تم إنشائه، وهذا الأخير يعد مكملا لصندوق التعويض الدولي عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات فيبول (FIPOL) سنة 1992، و تجدر الإشارة أن الدول التي تكون عضوة في صندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992 فقط التي لها الحق بالإنتماء إلى هذا البروتوكول الجديد وقد تم تبني هذا البروتوكول التكميلي من طرف واحد و ثلاثون دولة إلى غاية سنة

¹ محمد سيد احمد الفقيهي ، نفس المرجع السابق ص 45

² اشترطت المادة 9/29 من بروتوكول الصندوق التكميلي لسنة 2005 لدخوله حيز النفاذ مرور 15 أشهر من توفر شرطين هما- : أن تتم المصادقة عليه من قبل ثمانية دول على الأقل أن يصل حجم المخروقات المستوردة في السنة الميلادية على الأقل 170 مليون طن

2014، أما الدول الإفريقية فنجد المغرب و الكونجو فقط صادقت عليه أما الجزائر ورجوعا إلى الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية و كذلك فحسب التقرير السنوي لسنة 2014 الصادر عن الصندوق الدولي (FIPOL) لم تصادق عليه بعد.

أما عن دور هذا الصندوق التكميلي، فنجد أنه يهدف إلى وضع مستوى ثالث إضافي تكملة للتعويض المنصوص عليه في كل من بروتوكول المسؤولية لسنة 1992 و بروتوكول الصندوق لنفس السنة ، لتغطية الأضرار التي تقع على أقاليم الدول الأطراف في البروتوكول المنشأ لهذا الصندوق التكميلي من جراء الحوادث التي تقع بعد إنشاء هذا الأخير وعليه فالهدف الأساسي للصندوق التكميلي سنة 2003 هو رفع المبلغ الإجمالي للتعويض بحيث أنه مع دخوله حيز النفاذ فإن هذا المبلغ الإجمالي سيصل إلى 750 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة DTS¹ أي ما يعادل 7 145 مليون دولار أمريكي، بعدما كان المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد وفق للصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992 محدودا بحيث لا يزيد عن 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة.

أما عن إدارة و تمويل هذا الصندوق التكميلي لسنة 2003، فنجد أنه يسير بثلاث أجهزة رئيسية متشابهة لتلك المسير بها صندوق سنة 1992، بحيث نجد كلا الصندوقين يتم إدارتهما بنفس أمانة عامة و التي توجد مقرها بلندن ، و التي يترأسها مدير واحد يصهر على السير الإجمالي لشؤون

¹ راجع المادة 2/1 من بروتوكول الصندوق التكميلي لسنة.

صناديق (FIPOLS)، كما له مجلس خاص به¹ يتكون من ممثلين عن كل الدول الأعضاء في البروتوكول و الذين يشتركون في كل سنة مع ممثلي الدول في بروتوكول الصندوق لسنة 1992 لإنتخاب مدير جديد ليرأس الأمانة العمومية المشتركة.²

و بخصوص تمويل الصندوق التكميلي سنة 2003، فإنه يعتمد في ذلك على نفس الطريقة المعتمدة في تمويل الصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992، بحيث يتم تغذيته عن طريق إشتراكات تدفع في كل سنة من طرف كل عضو فيه و ذلك عن كل شخص تلقى في المجموع خلال السنة المدنية أكثر من 150000 طن من المحروقات المنقولة بحرا في الموانئ و في المنشآت التابعة لهذه الدولة العضو في البروتوكول، إلا أن الشيء الإضافي الذي جاء به بروتوكول الصندوق التكميلي لسنة 2003 و الذي لم يعمل به صندوق التعويض سنة 1992 هو أن هذه الإشتراكات لا تدفع من طرف أي عضو من أعضائه إلا إذا كان الحد الأدنى من القيمة الإجمالية للمحروقات المستقبلية في هذه الدول لا يقل عن مليون طن و التي قد تم وصولها في كل سنة إلى كل دولة عضو³

و لضمان السير الحسن للصندوق التكميلي و حصوله على الإشتراكات اللازمة التي تمكنه من إدارة شؤونه و أداء وظيفته، تم وضع تدابير تحث الدول الأطراف على تغطية جيدة للإشتراكات التي يلتزم بها المستوردين التابعين لها، فإذا حصل و أخلت أي دولة بالتزاماتها بذلك يتوقف الصندوق

¹ راجع المادة 6/9 من نفس البروتوكول

² خالد عنانزة، نفس المرجع السابق ص 136

³ بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية للمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، (مذكرة ماجستير)، جامعة الجزائر، كلية الحقوق

- بن عكنون-، السنة الجامعية ص 219

التكميلي عن دفع التعويضات إلى غاية تقديم التقارير اللازمة و دفع الإشتراكات، أما إذا استمر الوضع على حاله إلى غاية السنة الموالية فكل طلب للتعويض يقابل بالرفض.

أخيرا يمكن القول أن الصندوق التكميلي لسنة 2003 سواء من حيث إدارته أو تمويله و حتى شروط تدخله فإنه تقريبا مطابقا للصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992، ودليلنا في ذلك هو أن معظم بنود هذا البروتوكول تحيلنا إلى بروتوكول الصندوق سنة 1992 و كذا بروتوكول المسؤولية لنفس السنة، إلا أن الشيء الجديد الذي جاء به هو رفعه لمستوى التعويض مقارنة بالصندوق الدولي (FIPOL) سنة 1992.¹

المطلب الرابع: اتفاقية لندن لعام 1996 الخاصة بالمواد الضارة والخطيرة

إن الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية ، إذ تدرك الأخطار المنطوية في نقل المواد المخطرة والضارة بحرا على نطاق عالمي ، واقتناعا منها بالحاجة إلى ضمان حصول الأشخاص المتضررين من الحوادث المتعلقة بنقل المواد المخطرة والضارة بحرا على تعويض كاف وفوري وفعال ، ورغبة منها في اعتماد قواعد وإجراءات دولية موحدة لتحديد مسائل المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بهذه الأضرار، وإذ تضع في اعتبارها أنه يتعين على صناعة النقل البحري والجهات المنتفعة من البضائع المعنية أن تشارك في تحمل العواقب الاقتصادية للأضرار الناجمة عن نقل المواد المخطرة والضارة بحرا .

¹ بلقاسم فطيمة ، المرجع السابق ، ص 220

الفرع الأول : مفهوم اتفاقية لندن¹

تم احداث هذا الصندوق بموجب اتفاقية لندن بتاريخ 3 ماي 1996 باعتباره الشق الثاني من الآلية الدولية للتعويض عن هذا النوع من الاضرار الناتجة عن الحوادث البحرية. اما القواعد المنضمة لهذا الصندوق الجديد فقد تم استنساخها بشكل كبير عن النظام القانوني الخاص بالصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث النفطي، الا انه اذا كان هذا الاخير قد بدأ بالاشتغال منذ وقت طويل وراء تجربة مهمة في ميدان التعويض عن اضرار التلوث، فانه بالنسبة للصندوق الجديد الخاص بالتلوث البحري بالمواد الضارة و الخطيرة اساسا، فلازلت الاتفاقية المنشأة له لحد اليوم غير عملية ولم تدخل حيز التنفيذ و بذلك تكون اتفاقية لندن لسنة 1996 قد استنسخت بصفة واسع نضام المسؤولية و التعويض عن اضرار التلوث المنصوص عليها في اتفاقيتي بروكسل لسنتي 1969 و 1971 و اكيد ان اعتماد اتفاقية لندن لسنة 1996 هذه الالية المؤسسية الدولية للتعويض عن أضرار التلوث جاء من اجل الاستجابة لحاجتين أساسيتين²:

من الناحية الاولى تقدم تعويض لضحايا التلوث الصادر عن السفن في حالة عدم الكفاية او عدم او عدم استعمال المسؤولية الفردية و من ناحية الثانية اشترك صناعات الملوثة الاخرى غير ارباب السفن في التحمل الجماعي لتعويض عن اضرار التلوث البحري. ذلك ان التحمل المالي عبر هذه الالية المؤسسية لا يستند على فكرة المسؤولية بل على فكرة الضمان، اي لا تسعى القواعد المنضمة لها الى

¹ د . محمد بزاز ، نفس المرجع السابق ص 395

² أحمد محمد موسى ، نفس المرجع السابق ص 292

تحديد المسؤول عن التلوث ولا يعنيه السلوك المسبب للتلوث ، و لكن ما يعنيه هو المخاطر التي يشكلها النشاط الملوث على البيئة البحرية .

بالمقابل فان هذه الالية الجماعية تقوم على اساس التضامن و هي تعبير توزيع جماعي للمخاطر بين المجموعة المهنية المسببة للتلوث ، اي هي وسيلة لتنظيم المساهمات الصناعية البترولية و الكيماوية و غيرها في تمويل التعويضات المستحقة لفائدة المتضررين من التلوث البحري و استنادا الى الاساس الاتفاقي احداث صندوق لعام 1996 و انطلاقا من دراسة البيانات التي تشكل منها الهيكل التنظيمي للصندوق ، يمكن اعتباره منظمة دولية تخضع لقواعد القانون الدولي و يتوفر الصندوق الدولي للتعويض عن اضرار التلوث بالمواد الضارة و الخطيرة على جميع صلاحيات المنظمة الدولية كما حددتها الاتفاقية المحددة له، بحيث تم انشاءه بمقتضى معاهدة دولية متعددة الاطراف لتحقيق مصلحة دولية عامة تتمثل في تعويض اضرار التلوث الصادر عن السفن¹ .

و يشكل هذا الاساس الاتفاقي تعبيراً عن ارادة مجموعة من الدول في احداث اطار دولي للتعاون تكون له استقلالية ذاتية ، و يقوم بممارسة عدد من الاختصاصات بهدف تلبية حاجات دولية ناتجة عن حماية المتضررين من التلوث التي تسببها السفن. و عليه فان وجود هذه الارادة وراء انشاء هذا الكيان، يجعلنا امام منظمة دولية بالمعنى بالمتعارف عليه في القانون الدولي²

¹ أحمد محمد موسى ، نفس المرجع السابق ص 292

² د . محمد بزاز ، نفس المرجع السابق ص 396

الفرع الثاني: شروط تدخل الصندوق

ان صندوق 1996 للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمواد الضارة و الخطيرة فانه يشترط لتدخلها تنفي مسؤولية مالك السفينة بسبب من الأسباب الواردة في المادة 3/7 و2 كحالة الحرب او تدخل الغير في احداث الضرر ، او في حالة العجز المادي للمالك عن تعويض الضحايا رغم وجود التامين ، او كحالة تجاوز مبالغ التعويض الحدود القصوى.

المبحث الثاني : آلية التعويض التكميلي في مجال التلوث البحري النووي

إن الآليات التي جاءت بالتعويض حملت المشغل المسؤولية عن التلوث النووي الناجم عن المنشأة النووية المستغل من قبل المشغل حيث حددت هذه الاتفاقيات الحد الأدنى والأقصى لمسؤولية المشغل إلى إن هذا التعويض غير كاف لتغطية الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية من ما دفع الدول إلى اللجوء لأجل تعويض الضحايا تعويضا كافيا اذ تم اللجوء الى آليات التعويض التكميلي الذي يفرض على الدول المتعاقدة والدول المتواجدة على أراضيها المنشأة النووية أو المسجلة باسمها السفن النووية إلى المشاركة في تعويض الضحايا .

المطلب الأول : تعريف التلوث النووي والاتفاقيات المبرمة

رغم تعدد مجالات استخدام الطاقة النووية لأغراض سلمية ومساهمتها الفعلية في إيجاد بدائل لطاقة أو استخداماتها الطبية إلا أن توظيفها في غير ذلك قد يجعل منها قوة مدمرة تأتي على الأخضر واليابس. إذ يعد الإشعاع النووي أحد اخطر أنواع التلوث وهذا راجع للأثر الوخيم على المحيط بكل

عناصره من جهة وللمدة الزمنية الطويلة التي ينبغي فيها في البيئة حتى مع توقف النشاط الإشعاعي.

هذا على عكس بيئة أنواع التلوث التي يمكن معالجته في مدة معينة كتلوث الهواء أو المحيطات

من هنا ارتأينا تقسيمه إلى قسمين أولهما كان مخصصا لتبيان مفهوم التلوث الإشعاعي النووي

بين اللغة والاصطلاح والعلم والتلوث وكان الجزء الثاني مخصص لنسيان أشكال التلوث النووي أو

صورة دون أن ننسى مصادر هذا الأخير¹

الفرع الأول: مفهوم التلوث البيئي النووي لغويا و علميا

هنا نجد أن تعدد مجالات استخدام الطاقة النووية جعلت مفاهيمه هي الأخرى تتعدد ما بين

مفهوم لغوي إلى آخر علمي وثالث قانوني

أ. المفهوم اللغوي للإشعاع النووي كمادة ملوثة:

- الإشعاع في اللغة العربية، من شع الشيء أي تفرق وانتشر وأشعت الشمس أي نثرت شعاعها

وهنا المقصود به انبعاث الطاقة وامتدادها في الفضاء أما في اللغة الإنجليزية فمصطلح إشعاع

نعني Radiation وقد يقصد با في حملة التشريعات الصادرة باللغة الإنجليزية بمسمى

Radincdive. بينما أما اللغة الفرنسية فيستخدم مصطلح pollution لتعبير عن فعل الملوث

ونجد أن القصد الفعلي او المصطلح " فعل التلويث " هو عدم النظافة وعدم الطهارة والتدنيس

للشيء² أو بمعنى آخر الافساد وإساءة الاستعمال.

¹ محمد امين يوسف عبد اللطيف، مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي النووي والإشعاعي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات

القانونية، مصر، 2016، ص.1

² جاسم محمد عساف، الضمانات الدولية وأثرها في الحد من انتشار الأسلحة النووية، مذكرة ماجستير، كلية القانون، الجامعة المستنصرية، بغداد، ص 266

أما التلوث الإشعاعي فعبر عند الناطق الفرنسي بمصطلح Payonnonent أو كذلك مصطلح Radoocdife ويقصد بها الصفة الإشعاعية.

ب . مفهوم التلوث النووي (العلمي للإشعاع النووي):

هنا نجد أن العلماء لم يتفقوا على تحديد واحد للمدلول العلمي للإشعاع النووي فالبعض منهم أعطاه مدلولاً عاماً وذلك بقول أن الإشعاع النووي " الأشعة التي لها القدرة على تغيير الحالة المعتادة للذرة التي تصدمها فتحولها إلى شحنة كهربائية أي إلى جسم متأين ووجود هذه الأيونات قد يغير المسار المعتاد للعمليات البيولوجية¹

كما يعرفه البعض الآخر " أنه ظاهرة فيزيائية تحدث في الذرات غير مستقرة العناصر وفيه تفقد النواة الذرية بعض جسيماتها وتتحول إلى عنصر آخر وإلى نظيره آخر من العنصر نفسه " كما ذهب جانب آخر إلى " ر اباعت ه طاقة متحركة في صورة موجات كهرومغناطيسية او جسيمات تتحرك بسرعة عالية جدا ولها القدرة على تغيير الحالة الطبيعية لذرات الجسم فتحولها إلى ذرات مشحونة بحنة كهربائية أي تؤينها .

كما اعتمد فريق آخر من العلماء مفهوم آخر " هو عملية تحلل مكونات النواة أو انقسامها بالتحلل الإشعاعي التلقائي، وينتج عنها انطلاق جسيمات قد تصاحبها موجات كهرومغناطيسية بطاقة نووية، وهذه الجسيمات والموجات هي الإشعاع النووي أو الذري المؤين " .

¹ ابراهيم حداد و ابراهيم عثمان، التلوث الإشعاعي ومصادره وأثره على البيئة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، إدارة العلوم، 1992

أما عند الفيزيائيين فيعرفون الإشعاع النووي " بأنه طاقة تنبعث من مصدر ما وتنقل خلال الوسط المحيط بالمادي وهو إما وسط مادي أو فراغ وقد يكون هذا الوسط المادي أفراد أو سطوح أو أجسام وقد يحدث تفاعل بين هذه الطاقة المنبعثة والوسط المحيط فيمتصها أو يمتص جزءا منها أو تحترقه بدون حدوث تفاعل يذكر بينهما" وينز العلماء بين نوعين من التلوث الإشعاعي على السطوح مهما كان طبيعتها بما فيها الانسان بين تلوث ثابت وآخر غير ثابت ومر ذلك بعض العوامل المصاحبة لعملية التلوث في حد ذاتها وهي عوامل فيزيائية وأخرى كيميائية فعن التلوث الإشعاعي الثابت عرفه " بأنه ذلك التلوث الذي لا يمكن انتقاله من سطح ملوث إلى آخر غير ملوث إذا ما تلامس السطحان بشكل تلقائي". اما عن التلوث غير الثابت فقد عرف هو الآخر "أنه ذلك التلوث الإشعاعي أو النووي الذي يمكن انتقاله من السطح الملوث إلى السطح غير ملوث في حالة تلامس كل السطحين وهو نوع يجب ازالة التلوث بصف نهائية¹

الفرع الثاني: تعريف بالاتفاقيات ذات الصلة بالتلوث النووي

أسهمت العديد من المنظمات الدولية في إبرام اتفاقيات ومعاهدات دولية خاصة بحماية البيئة وتحظى الطاقة النووية باهتمام كبير من جانب الدول المختلفة، لذا فقد كان التنظيم الدولي في هذا المجال متميزا بطابع خاص، وتمثل ذلك في عدد الاتفاقيات الدولية الخاصة بالطاقة النووية والوقاية من أضرارها.

¹ ابراهيم حداد و ابراهيم عثمان ، نفس المرجع السابق ص 193

ومما لا شك فيه أن تطبيق القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية على الأضرار الناتجة عن المواد المشعة التي تستلزم الخطأ، من شأنه أن يضع أمام المضرور عدة عقبات قد تحرمه أو تؤخر حقه في الحصول على التعويض ، فمن الصعوبة بمكان إثبات خطأ المتسبب في الضرر الناشئ عن الحوادث الإشعاعية، إذ الخطأ في هذا المجال له طبيعة فنية عالية أكثر مما يظهره تشغيل بعض المواد.¹

وأهم هذه الاتفاقيات تلك التي وقعت خلال الفترة من 1960 إلى 1971 وهي اتفاقيات دولية تتعلق بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية. وتتناول هذه الاتفاقيات الدولية التي تنظم المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية فيما يلي :

أولاً: اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1960

أبرمت هذه الاتفاقية لوضع القواعد الأساسية للمسؤولية المدنية والتي يجب تطبيقها في الدول - أطراف الاتفاقية - لضمان تعويض عادل للأشخاص ضحايا الأضرار التي تسببها الحوادث النووية مع تجنب العوائق أمام تنمية استخدام الطاقة النووية في الأغراض السلمية وهي تنطبق على الحوادث التي تقع في المنشآت النووية والأضرار التي تترتب عليها.²

وقد صار تطبيق هذه الاتفاقية في فرنسا بالقانون رقم (155) الصادر في نوفمبر 1965 وهكذا أصبحت المسؤولية عن الأضرار النووية ينظمها في فرنسا اتفاقية باريس الموقعة في 28 يوليو

¹ 1 ابراهيم حداد و ابراهيم عثمان، نفس المرجع السابق ص 194

² 2 نعمة الله عيسى، البيئة والإنسان والتلوث الإشعاعي، الطبعة الأولى، دار المنهل اللبناني للطباعة والنشر، بيروت 2008، ص 394

(1960) وملحق الاتفاقية الخاص بما لموقع في يناير 1964 والقانون الصادر في فرنسا في أكتوبر 1968. وقد حددت هذه الاتفاقية المنشآت النووية بأنها:

أ. المفاعلات النووية غير تلك التي تزود كما أية وسيلة للنقل

ب. مصانع تجهيز أو إنتاج المواد النووية .

ج. مصانع فصل عناصر الوقود النووي.

د. مصانع بتجهيز الوقود النووي المشع.

هـ. تجهيزات تخزين المواد النووية غير التخزين اللازم لنقل هذه المواد .

و. أية منشآت أخرى يوجد بها وقود نووي أو نواتج أو نقابات مشعة والتي تحددها من وقت

لآخر لجنة الإدارة التابعة للوكالة الأوروبية للطاقة النووية.¹

ولم تستبعد اتفاقية باريس المنشآت العسكرية إذا كانت هذه الأخيرة تخضع لأحكام هذه

الاتفاقية . غير أنها ما لبثت أن استبعدت بمقتضى إتفاقية بروكسل الموقعة في 31 يناير 1963

المكاملة لاتفاقية باريس 1960 حيث تصرف اتفاقية بروكسل هذه نطاق تطبيقها على المنشآت

ذات الأغراض السلمية ، على أن تتعهد الحكومات الموقعة على هذه الاتفاقية بأن تطبق نظاما

مساويا على الأضرار التي قد تسببها المنشآت النووية ذات الأغراض العسكرية²

¹ سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2007 . ص 114

² المرجع نفسه.

وقد حرصت المذكرة الإيضاحية الاتفاقية باريس على أن الاتفاقية تقرر نظاما استثنائيا بنحدد نطاقه بالمخاطر ذات الطبيعة الاستثنائية التي لا يمكن بالنسبة لها تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية ، بحيث تستبعد من مجال تطبيق الاتفاقية المخاطر التي يمكن إخضاعها عادة لهذه القواعد حتى ولو كانت مرتبطة بالأنشطة النووية .

ثانيا: إتفاقية بروكسل لعام 1962م المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية⁽¹⁾

أدى التطور العلمي والتكنولوجي إلى إستخدام الطاقة النووية في تشغيل العديد من وسائل النقل ، ومنها السفن وبخصوص هذه الأخيرة ، فقد بدأ الوقود النووي أكثر فعالية ، ومن الناحية الفنية ، من مصادر الطاقة التقليدية ، كما هو مفيد إقتصاديا بالنسبة لمشغلي السفن ، حيث لا تكون هناك حاجة إلى تحميل السفينة بعشرات الأطنان من البترول الذي تستخدمه كوقود ، وإستغلال حيز تلك الأطنان ووزنها في زيادة حمولة السفينة بالمواد المنقولة .²

وقد أدركت المنظمة البحرية الدولية ، أن تزايد تسيير السفن النووية ، أي التي تسيير بالوقود النووي ، يحمل مخاطر وقوع أضرار نووية ، قد تكون فادحة في مداها ، بالنظر إلى أن السفينة هي مصدر خطر متحرك ، وتصاحبها تلك الأخطار أينما أبحرت ، وأنه من اللازم تأمين تعويض ضحايا تلك الإضرار وبالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية، عكفت المنظمة منذ عام 1959م ، على دراسة مشكلات المسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار تشغيل السفن النووية بالنسبة للبيئة البحرية

1 - معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي) ، مذكرة شهادة الدكتوراه في القانون العام، ص 213

2 - المرجع نفسه، ص 214

وإنتهت إلى تقديم مشروع إتفاقية إلى المؤتمر الدبلوماسي الذي دعت إليه بلجيكا والوكالة الدولية للطاقة الذرية الذي أقرها وتم توقيعها في 25 ماي 1962 .

ثالثا: اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963

أبرمت هذه الاتفاقية من خلال مؤتمر دولي دعت وأشرفت عليه الوكالة الدولية للطاقة الذرية في 21 مايو عام 1963 بمقرها بفيينا ويدأنفادها في 12 نوفمبر عام 1977. انضم هذه الاتفاقية 32 دولة من بينهم مصر التي صدقت عليها في 5 نوفمبر 1965. وأطرافها من الدول العربية لبنان صدقت عليها في 17 ابريل 1977 ، المغرب وقعت عليها في نوفمبر 1984.

في فبراير عام 1990 أنشأ مجلس المحافظين بالوكالة لجنة دائمة الدراسة المسائل المتعلقة بهذه الاتفاقية واتخاذ ما يلزم من أجل عقد مؤتمر تنقيحي وفقا للمادة 26 من هذه الاتفاقية. وفي أبريل عام 1997 أحالت هذه اللجنة لمجلس المحافظين مشروع بروتوكول التعديل بعض نصوص الاتفاقية ومشروع اتفاقية التمويل التكميلي لعرضها على المؤتمر الدبلوماسي. وتم فتح باب التوقيع على كل من البروتوكول التكميلي لاتفاقية فيينا واتفاقية التمويل التكميلي في 29 سبتمبر عام 1997 ووقعت على كل من البروتوكول التكميلي واتفاقية التمويل التكميلي عدد من الدول (14 دولة) ولكن لم تصدق عليهما أية دولة يعد، ولم يدخل حيز النفاذ بعد دف الاتفاقية إلى وضع نظام عالمي يتضمن قواعد للمسؤولية عن الأضرار التي تحدث من بعض الاستخدامات السلمية للطاقة النووية.¹

¹ محمد حسين عبد العال، المسؤولية المدنية عن الاستخدام السلمي للطاقة النووية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة آسيوط، مصر

رابعاً: إتفاقية بروكسل لعام 1971م المتعلقة بالمسئولية المدنية في مجال النقل البحري

للمواد النووية

لا تترتب الأضرار النووية فقط بسبب الحوادث التي تقع للسفن التي تعمل بالوقود النووي وتؤدي إلى تلويث البيئة البحرية . بل إن هذا التلويث قد يجد مصادره فيما تنقله السفن بأنواعها كافة من مواد نووية بطريق البحر. وقد رأت المنظمة البحرية الدولية ، والوكالة الدولية للطاقة الذرية ، والوكالة الأوروبية للطاقة الذرية ، أن إتفاقية بروكسل لعام 1962م تعجز عن مواجهة حالات التلوث النووي كافة للبيئة البحرية ، وتحقيق حماية كافية للأشخاص والممتلكات التي يلحقها الضرر خصوصاً وأن مشغلي السفن ، بالنظر إلى الأخطار التي يتعرضون لها ومبالغ التعويض الباهظة التي يطالبون بها تعويضاً عن الأضرار النووية ، قد بدءوا يمتنعون عن قبول نقل المواد النووية وهو ما يهدد بتوقف المشروعات والنشاطات النووية .¹

وأمام هذه المصاعب التي أصبحت تعترض طريق تقدم الصناعة النووية وإزدهارها ، فقد سارعت المنظمات المعنية بالإستخدام السلمي للطاقة الذرية سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي بدراسة الموقف ، في محاولة لتجنيب الناقل البحري مسئولية تحمل مخاطر عمليات نقل المواد النووية ، وتركيز هذه المسئولية على القائم بتشغيل المنشأة النووية التابعة لها هذه المواد .²

¹ معلم يوسف ، المسئولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي) ، مذكرة شهادة الدكتوراه في القانون العام، ص 213.
² محمد عبد الله المسيكاني ، حماية البيئة ، دراسة مقارنة بين الشريعة و القانون الكويتي، مذكرة ماجستير، مقدمة في القانون العام ، جامعة الشرق الأوسط ، 2012 ص 76

وكان لا بد من وضع إتفاقية تخفف المسؤولية أو ترفعها عن كاهل الناقل البحري وتحملها على المنشآت النووية والمشروعات ذاتها. وقد إنعقد مؤتمر دولي للنهوض بتلك المهمة ، وذلك بمدينة بروكسل في الفترة من 29 نوفمبر حتى 17 ديسمبر 1971م ، وإشترك في أعماله الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، والوكالة الأوروبية للطاقة الذرية ، وحضره ثمانية وثلاثون دولة منها جمهورية مصر العربية ، وإنتهى المؤتمر إلى إقرار إتفاقية دولية عامة هي الإتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية ، التي فتحت باب التوقيع عليها في 18 ديسمبر 1971 وحتى 31 ديسمبر من نفس السنة في مقر المنظمة الإستشارية البحرية للحكومات في لندن على أن تظل مفتوحة بعد ذلك للإلتزام لكافة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ، وتدخل الإتفاقية حيز التنفيذ بعد مضي تسعين يوما على إيداع وثائق التصديق من خمسة أعضاء على الأقل (المادة الثانية)¹

المطلب الثاني: أحكام التعويض عن أضرار التلوث البحري النووي

إن آثار الإشعاع النووي تكون آثاره بالغة الخطورة ومستمرة في الزمن، فآثارها الضارة لا تكون في لحظة حدوث الكارثة النووية فقط، بل تستمر هذه الآثار لفترات طويلة تمتد لعشرات السنين، ونظرا لعدم توافق قواعد القانون الدولي المتعلقة بالمسؤولية المدنية مع خصوصية خطر التلوث النووي، دفع المجتمع الدولي إلى البحث عن نظام للمسؤولية المدنية يتفق مع خصوصية الضرر الناجم عن الإشعاع النووي. وقد أفرز هذا الاهتمام وجود نظام دولي خاص بالمسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية. (فرع أول)، كما أفرز هذا النظام بالإضافة إلى النظام القائم المتمثل في الإتفاقيات الدولية

¹ معلم يوسف ، نفس المرجع السابق ص 214

المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النووي، نظام تعويض تكميلي في هذا المجال، بالنظر إلى خطورة الإشعاع النووي وامتداده عبر الزمن (فرع ثاني).

الفرع الأول: المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة البحرية النووية

إذا كان الأساس القانوني لقواعد المسؤولية العامة يتمثل في الخطأ، فإن الضرر وحده يكفي لقيام المسؤولية اتجاه الدولة التي تمارس النشاط أو الفعل، شريطة قيام علاقة بسببين: الضرر والنشاط الذي أدى إلى حدوث الضرر¹.

فالضرر هو مناط المسؤولية، وقد أخذ القانون الداخلي بفكرة المسؤولية عن المخاطر، نظراً لأن المسؤولية التقصيرية القائمة على الخطأ لم تعد تسير التقدم الصناعي والتكنولوجي داخل الدولة. تقوم المسؤولية المدنية عن الضرر النووي على من يقوم بتشغيل المرفق النووي،² ويعني ذلك الشخص المعين أو المعترف به بصورة أخرى مقدماً من جانب السلطات الوطنية المختصة، باعتباره الشخص الذي يكون مسؤولاً إذا ما وقعت حادثة في مرفق معين أو أثناء النقل إلى أو من ذلك المرفق. والقائم بالتشغيل مسؤول حتى عن الأحداث التي تقع خلال نقل المواد النووية³، كما قد يكون مالك السفينة، و هو الشخص أو الأشخاص المسجلين باعتبارهم ملاك السفينة، أو إن لم يكن هناك مثل هذا التسجيل، الشخص أو الأشخاص المالكون للسفينة، على أنه في حالة السفينة

¹ - صالح محمد محمود بدر الدين، المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، 2004 ص 34.

² - أنظر المادة 3 من اتفاقية باريس، والمادة الثانية من اتفاقية فيينا.

³ - أنظر المادة 4 من اتفاقية باريس؛ المادة الثانية من اتفاقية فيينا

المملوكة من قبل الدولة والمشغلة من قبل شركة مسجلة في تلك الدولة على أنها مشغل السفينة ، فإن تعبير " المالك " يعني هذه الشركة¹.

يتحمل مستغل المنشأة النووية مسؤولية الأضرار التي يثبت أنها كانت بسبب حادث نووي، وقع في منشأة نووية أو في مفاعل نووي مركب في وسيلة نقل ليكون مصدراً للقوى سواء الدافعة أو المستخدمة لأغراض أخرى أو تلقى مواد نووية من مشغل منشأة نووية أخرى².

أولاً- أساس مسؤولية مستغل المنشأة البحرية النووية.

تنشأ الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الضرر النووي نظاماً للمسؤولية الصارمة عن الضرر النووي، إذ لا يتطلب ذلك وقوع خطأ كشرط مسبق للمسؤولية، فهي تقوم على أساس المخاطر، إذ يتحمل مستغل المنشأة النووية نتائج نشاطاته الخطيرة، وتعويض الأضرار الناجمة عن الإشعاعات النووية. فهي مسؤولية مطلقة، إذ هناك عدد محدود من الإعفاءات من المسؤولية، ويحدث الإعفاء إذا كانت الواقعة ناشئة عن فعل من النزاعات المسلحة أو عن قتال أو عن حرب أهلية أو عن تمرد ، أو عن كارثة طبيعية خطيرة ذات طابع استثنائي، كما هو الحال في انفجار مفاعل "فوكوشيما النووي" في اليابان نتيجة تسونامي الذي ضرب المنطقة³.

ويشمل الضرر النووي :

¹ - أنظر المادة 1 فقرة 3 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد المخطرة والضارة بحرا الموقعة بلندن في 3 مايو 1996 والملحقين الأول والثاني المتعلقين بها.

² - المادة الثانية فقرة ج من اتفاقية فينا لعام 1963

³ - أنظر المادة 9 من اتفاقية باريس والمادة الرابعة من اتفاقية فيينا .

- الوفاة أو الإصابة الشخصية

- فقدان أو تلف الممتلكات

وكل عنصر من العناصر التالية بالقدر الذي يحدده قانون المحكمة المختصة

- الخسائر الاقتصادية الناجمة عن كل فقدان أو التلف الذي يصيب الأشخاص والممتلكات

إذا ما تكبدها شخص يحق له المطالبة بالتعويض عن مثل هذا الفقدان أو التلف؛

- تكاليف تدابير استعادة الأوضاع في البيئة المتلفة، ما لم يكن التلف طفيفاً، إذا كانت هذه

التدابير قد اتخذت بالفعل أو يزعم اتخاذها؛

- فقدان الدخل الناجم عن منفعة اقتصادية من أي استخدام للبيئة أو التمتع بها، المتكبد

نتيجة لتلف شديد يلحق بتلك البيئة.¹

وعليه فإن الضرر الناشئ عن مستغل المنشأة النووية القابل للتعويض، هو كل ما يلحق

بالشخص الطبيعي أو الاموال وكذلك ما يلحق بالعناصر المكونة للبيئة الطبيعية في حد ذاتها.

ثانياً: خصائص مسؤولية مستغل المنشأة النووية:

تتميز المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية بمجموعة من الخصائص فهي مسؤولية موضوعية،

محددة، مركزة، وستتناول هذه الخصائص تباعاً كما يلي:

¹ - أنظر المادة 1 فقرة "و" من اتفاقية التعويض التكميلي عن الأضرار النووية

1- مسؤولية موضوعية

تعتبر المسؤولية في مجال التلوث النووي مسؤولية تقصيرية، فلا يمكن القول بأنها مسؤولية عقدية لانه لا توجد علاقة تعاقدية بين مستغل المنشأة النووية وبين المتضررين من هذه المنشأة، وانما يمارس المستغل للمنشأة عمله بناء على الترخيص الذي تمنحه له الدولة، استناداً الى القوانين التي تصدر من هذه الدولة او تلك. لذا فقد استقر على ان هذه المسؤولية هي مسؤولية تقصيرية تقوم على عمل مستغل المنشأة النووية أو مالك السفينة وضرر يصيب البيئة او الاشخاص وعلاقة سببية بين عمل المستغل والضرر.¹ وكما هو معلوم أن المسؤولية التقصيرية نوعان ، مسؤولية خطئية (سواء خطأ واجب الإثبات أو خطأ مفترض) و مسؤولية بدون خطأ أو موضوعية .وقوام المسؤولية الموضوعية هو الضرر فقط، فلا حاجة إلى الخطأ أو إثباته ، مما يجعل ضمان وحماية وجبر الأضرار الناشئة عن الأنشطة الصناعية والتجارية في مجال الطاقة النووية والنقل الدولي البحري أمراً ممكناً.²

فبالرجوع الى نصوص كل من واتفاقية باريس لعام 1960 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الاضرار النووية واتفاقية و اتفاقية فينا لعام 1963 و اتفاقية بروكسل لعام 1963 المكملة لاتفاقية باريس، واتفاقية فينا لعام 1997 المكملة لاتفاقية فينا، واتفاية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن الذرية، واتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971، والاتفاقية الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضرارة

¹ - وليد كاظم حسين، المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية في ضوء الاتفاقيات الدولية، مجلة أهل البيت، العدد 5، جامعة أهل البيت، العراق، 2007، ص325.

² - حمداوي محمد، نفس المرجع السابق ، ص162.

لعام 1996، فإنها اخذت بالمسؤولية الموضوعية، اذ تقضي هذه الاتفاقيات صراحة بأن مستغل المنشأة النووية يعد مسؤولاً مطلقاً عن الاضرار النووية عندما يثبت ان هذه الاضرار قد وقعت نتيجة حادث نووي¹.

وإذا كان الأصل أن الاتفاقية قد تبنت المسؤولية المطلقة لمشغل المنشأة النووية وحده ، وليس له أن يدفع مسؤوليته بإثبات انتفاء خطئه أو خطأ تابعيه ، أو إثبات أن الضرر يرجع لسبب أجنبي لا يد له فيه ، كإثبات القوة القاهرة مثلاً، فإن الاتفاقية قد مكنته من التخلص من مسؤوليته إذا أثبت أن الضرر النووي قد نجم بشكل كلي أو جزئي بفعل أو إهمال المتضرر ذاته بقصد إلحاق الضرر بنفسه، أو في حالة الحرب أو الثورة.²

كما تعفي اتفاقية بروكسل مالك السفينة أو الناقل من المسؤولية، إذا كان مستغل المنشأة النووية مسؤولاً بموجب اتفاقية باريس أو فيينا أو القانون الوطني.³

¹ - أنظر المادة 4 من اتفاقية باريس المعدلة ببروتوكول 12 فبراير 2004، والمادة 4 من اتفاقية فيينا المعدلة ببروتوكول 29 سبتمبر 1997. و المادة 2 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لعام المتعلقة بمسئولي السفن الدرية. 1962، و دياحة اتفاقية بروكسل بشأن المسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971. والمادة 7 فقرة 1 من والإتفاقية الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة لعام 1996.

² - تنص المادة 9 من اتفاقية باريس المعدلة ببروتوكول 12 فبراير 2004.

Article 9 « L'exploitant n'est pas responsable des dommages nucléaires causés par un accident nucléaire si cet accident est dû directement à des actes de conflit armé, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection. »

- وسعت اتفاقية فيينا لعام 1963 في المادة 4 من حالات الإعفاء من المسؤولية التي تنص " لا تقع على المشغل مسؤولية عن الأضرار النووية الناجمة عن حادثة نووية ترجع مباشرة على كارثة طبيعية خطيرة ذات طبيعة استثنائية...."، وفي نفس السياق ذهبت اتفاقية بروكسل لعام 1962 في مادتها الثامنة.

³ - تنص المادة 01 من اتفاقية بروكسل بشأن بشأن المسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971

كما أعفت اتفاقية مسؤولية مشغل السفينة النووية من المسؤولية في حال وقوع الحادث النووي قبل تسلمه الوقود النووي أو بعد تسليمه الوقود النووي أو المنتجات المشعة أو النفايات المشعة إلى شخص آخر مرخص له قانوناً بذلك وعندئذ يصبح هذا الأخير مسؤولاً عن الأضرار الناتجة بفعل ما سلم إليه¹.

كما تضمنت الإتفاقية الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة لعام 1996 مجموعة من الإعفاءات، في حالة ما إذا أثبت مالك السفينة أن الضرر الواقع قد حدث نتيجة لفعل حربي أو تمرد أو قتال، أو نتيجة لظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تفاديه ولا مقاومته، أو بسبب طرف ثالث أو بسبب إهمال حكومة أو سلطة حكومية أخرى مسؤولة عن حفظ الأنوار أو غير ذلك من مساعدات الملاحة.²

« toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicables dans le domaine du transport maritime, est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est exonérée de sa responsabilité:

a. si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou

b. si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu d'une loi nationale relative à la responsabilité pour de tels dommages, à condition que cette loi soit à tous égards aussi favorable aux personnes pouvant subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne. »

¹ - أنظر المادة 2 فقرة 4 من اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسئولي السفن الدرية.

² - أنظر المادة 7 فقرة 2 و3 من الإتفاقية الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة لعام 1996.

2- مسؤولية محددة:

قررت الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن اضرار الطاقة النووية (اتفاقية باريس لعام 1960 واتفاقية بروكسل لعام 1963، واتفاقية فينا 1963، واتفاقية فينا المتعلقة بالتعويض التكميلي عن الأضرار النووية 1997) تحديد هذه المسؤولية بمبالغ معينة وحددت هذه الاتفاقيات الحد الأدنى والحد الأقصى للمبالغ الخاصة بتغطية الأضرار الناتجة عن واقعة نووية واحدة. وبموجب اتفاقية باريس الأصلية، كان الحد الأقصى لمسؤولية القائم بتشغيل المنشأة النووية محددًا بـ خمسة عشر مليون من حقوق السحب الخاصة¹ كحد أقصى، و خمسة مليون من حقوق السحب الخاصة كحد أدنى، حسب طبيعة المنشأة النووية والمواد المستعملة.² أما فيما يتعلق بنقل المواد النووية فنصت الاتفاقية أنه لا ينبغي أن يقل الحد الأدنى المحدد عن ثمانون (80) مليون أورو.³ أما اتفاقية بروكسل لعام 1962 فقد حددت المبلغ بـ 1500 مليون فرنك بوان كاريه (أي ما يعادل 100 مليون دولار) عن كل حادث ذري، حتى ولو كان الحادث قد وقع بخطأ شخصي من مستغل السفينة.⁴

¹ - تعني "حقوق السحب الخاصة" DTS : الوحدة الحسابية كما يحددها صندوق النقد الدولي ويستخدمها في عملياته وتعاملاته ويقدر 1 فرنك ذهب بحوالي 15 وحدة حسابية. أنظر المادة 1 الفقرة "ج" من اتفاقية فينا المتعلقة بالتعويض التكميلي لعام 1997.
² - أنظر المادة 07 من اتفاقية باريس المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية لعام 1960.
³ - أنظر المادة 7 فقرة 2 من البروتوكول المعدل لاتفاقية باريس لعام 2004.
⁴ - أنظر المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية السفن الدرية.

أما اتفاقية بروكسل المكملة لاتفاقية باريس لعام 1963 فتبنت نفس الحدود لمسؤولية القائم بتشغيل المنشأة النووية ، بحيث أضافت تعويضات إضافية تتمثل في صندوق الضمان من قبل دولة مكان الحادث، وصندوق ضمان بمساهمة الدول الأطراف في اتفاقية بروكسل.

أما اتفاقية فينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1963، فحددت الحد الأدنى لمسؤولية القائم بتشغيل المنشأة النووية بخمسة مليون دولار عن كل حادثة نووية، وتركت الحد الأقصى للدول الأطراف.¹

حسن بروتوكول تعديل اتفاقية فينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، حيث رفعت من الحد الأدنى لمسؤولية القائم بتشغيل المنشأة النووية على النحو التالي:

- إما 300 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة

- إما 150 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة بشرط أن توفر هذه الدولة فيما

يتجاوز هذا المبلغ وحتى حد أقصى لا يقل عن 300 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة أموالاً عامة لتعويض الأضرار النووية.

- إما مبلغ انتقالي لا يقل عن 100 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لمدة

أقصاها 15 سنة من تاريخ بدء نفاذ هذا البروتوكول، فيما يتعلق بالحادثة النووية التي تقع في غضون هذه المدة . ويجوز تحديد مبلغ أقل من 100 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة،

¹ - أنظر المادة 05 من اتفاقية فينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1963.

بشروط أن تتيح تلك الدولة أموالاً عامة للتعويض عن الأضرار النووية تسد الفارق بين ذلك المبلغ الأقل والـ 100 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة.

كما حسنت اتفاقية فينا بشأن التعويض التكميلي من الحد الأدنى لمسؤولية القائم بتشغيل المنشأة النووية، حيث حددت الحد الأدنى بـ 300 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة. أما بالنسبة للتشريعات الداخلية فقد اختلفت تشريعات الدول في تحديد الحد الأدنى والأقصى الخاصة بتعويض الأضرار الناتجة عن استغلال المنشأة النووية فقد ذهبت بعض الدول إلى عدم تحديد المسؤولية بالحد الأدنى أو الأقصى كسريلانكا في حين ذهب البعض إلى تحديد الحد الأدنى والأقصى كالاتحاد الأوروبي.

في حين نجد فرنسا قد وضعت مبلغاً أعلى مما تم تحديده من قبل الاتفاقية المذكورة فنجد قانون 30 أكتوبر لعام 1968 المعدل في عام 1990 قد حدد مبلغ 600 مليون فرنك فرنسي كحد أقصى للتعويض بصرف النظر عن عدد منشآت المستغل داخل نفس المكان وهذا المبلغ يقل ليصبح 150 مليون فرنك فرنسي بالنسبة للمنشآت التي تحوز كميات قليلة وفقاً للقانون وعندما تتجاوز قيمة الأضرار الناتجة عن هذا الحد فإنه يجب على الدولة أن تتدخل لتكملة التعويض المستحق وتدخل الدولة في هذه الحالة محدد بمبلغ 2500 مليون فرنك فرنسي وذلك عندما يتجاوز التعويض المستحق مبلغ 600 مليون فرنك فرنسي وعندما يتجاوز التعويض الحد الأقصى لتدخل الدولة

(2500 مليون فرنك) فان الاضرار الجسدية يتم تعويضها اولاً ثم يتوزع المتبقي من المبلغ حسب نسب الاضرار المادية التي تلحق بالمضرورين.¹

ومع ذلك تظل هذه المبالغ المخصصة للتعويض عن الأضرار غير كافية بالنظر إلى النتائج الناجمة عن الحوادث النووية وامتدادها آثارها الخطيرة عبر الزمن.

3- مسؤولية مركزة

مقتضى هذه الفكرة من المسؤولية، هي أن كافة الاضرار التي تنشأ عن الحادث النووي يجب أن تقع على شخص واحد، أي ذمة مالية واحدة ، دون غيرها، وهو مستغل المنشأة النووية بالنسبة للحوادث التي تقع بسببها

لذلك تعد الدولة المسؤول الوحيد اتجاه المتضرر من الاشعاعات النووية والناجحة عن الحادث النووي، ولا يجوز أن تقام دعوى على غيره لطلب التعويض.²

امام تعدد المسؤولين المحتملين عن احداث الاضرار الناجمة عن استعمال المنشآت النووية ومن اجل رفع الحواجز التي قد تواجه طالبي التعويض عمدت القواعد الاتفاقية بشأن المسؤولية المدنية في الميدان النووي الى تحديد المسؤول القانوني عن هذه الاضرار من خلال اقرارها مبدأ تركيز المسؤولية.

وبقصد تسهيل دعوى المضرور، وسهولة معرفة مالك السفينة بالرجوع إلى سجلات السفن ، وهو الشخص الذي تكون السفينة مسجلة باسمه، مقابل صعوبة معرفة مشارطات إيجار السفن،

¹ - وليد كاظم حسين، مرجع سابق، ص 328

² - دنون يونس صالح المحمدي و مصطفى صباح جمعة، خصوصية مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث الإشعاعي النووي (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة تكريت، المجلد 2، العدد 2، الجزء 2، 2017، ص 175.

¹فأن المسؤولية تكون مركزة على مستغل المنشأة النووية لتعويض المضرور عما لحقه من ضرر بسبب استغلال المنشأة النووية سواء اكانت هذه الاضرار أضرار بيئية او اضرار تصيب الاشخاص بانفسهم او ممتلكاتهم.²

فكل الاتفاقيات المتعلقة بالمسولية المدنية عن الأضرار النووية، تلقي المسؤولية على مستغل المنشأة النووية، فاتفاقية فينا لعام 1963 تنص في مادتها الثانية " يتحمل مشغل المنشأة النووية مسؤولية الأضرار النووية التي يثبت أنها كانت بسبب حادثة نووية: - وقعت في منشأته النووية. - أو تنطوي على مواد نووية واردة من منشأته أو متولدة داخلها."

كما ركزت اتفاقية مشغلي السفن لعام 1962 المسؤولية على مستغل السفينة النووية دون سواه، إذ تنص المادة الثانية فقرة 4 على " باستثناء ما هو منصوص عليه في الاتفاقية ، لا يتحمل أي شخص غير المشغل مسؤولية هذا الضرر النووي "، والغرض من تركيز المسؤولية هو إعفاء باقي العمال في السفينة من المسؤولية ومن عقد التأمين الذي يخضع له مالك السفينة.

وتمتد حتى بالنسبة للأضرار الناجمة عن حوادث النقل البحري للمواد النووية ، إذ تقع المسؤولية على عاتق مستغل المنشأة النووية المرسلة للمواد النووية ، أو في ذمة مستغل المنشأة النووية المستلمة لتلك المواد.³

¹ - حمداوي محمد، مرجع سابق، ص 169.

² - وليد كاظم حسين، مرجع سابق، ص 328.

³ - المادة الثانية من اتفاقية فينا لعام 1963.

غير أنه إذا كانت المنشأة النووية التي تنقل منها المواد الذرية المشعة ليست على إقليم دولة طرف ، فإن المستغل للمنشأة الموجودة على إقليم دولة طرف التي وصلت إليها الشحنة يعتبر مسؤولاً منذ لحظة الشحن على وسيلة النقل المستخدمة لمغادرة إقليم الدولة غير المتعاقدة . أما إذا كانت المنشأة المستقبلية للمواد المشعة موجودة على إقليم دولة ليست طرفاً متعاقداً ، فإن مستغل هذه المنشأة يكون مسؤولاً حلاً لحظة تفريغ هذه الشحنة في الدولة غير المتعاقدة.¹

وفي حالة تعدد مستغلي المنشآت النووية يتم توجيه المطالبة اليهم جميعاً على وجه التضامن، ووفقاً لمبدأ تركيز المسؤولية فعندما لا تنطبق احكام الاتفاقيات المعتمدة لهذا المبدأ يكون من حق المضرور ان يوجه مطالبته لاي شخص حتى ولو لم يكن هو مستغل المنشأة ما دام انه يتحمل المسؤولية مع حفظ حق هذا الاخير في الرجوع الى المستغل بناء على احكام الاتفاقيات.²

الفرع الثاني: الآليات التكميلية في مجال التلوث البحري النووي

خطورة الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية ، وضخامتها، وتأثيرات المواد الإشعاعية التي تبقى سارية المفعول لعشرات السنين ، إذ يوصف هذا النوع من الحوادث بالكارثة، وأمام تحديد مسؤولية مشغل المنشأة النووية بحد أقصى تقودنا إلى البحث عن مدى تغطيتها للأضرار وكفايتها لتعويض ضحايا التلوث النووي، بالنظر لطبيعة الخطر النووي. وأمام خلو تلك الاتفاقيات من تنظيم مثل هذه الحالة بادرت الدول الأطراف بإبرام اتفاقية بروكسل التكميلية لعام 1963 المكملة لاتفاقية

¹ - حمداوي محمد، مرجع سابق، ص 174.

² - أنظر المادة 2 فقرة 2 من اتفاقية فيينا لعام 1963، والمادة 5 فقرة د من اتفاقية باريس لعام 1960 المعدلة ببرنوكول 2004.

باريس لعام 1960 المعدلة بالبروتوكول التكميلي لعام 2004، واتفاقية فينا بشأن اتفاقية فينا بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية لعام 1997 لسد ذلك النقص و تحسين نظام التعويض الوارد في اتفاقية باريس وفيينا.

تضمنت كل من اتفاقية بروكسل واتفاقية فينا الخاصة بالتعويض التكميلي مسؤولية الدولة التي تقع على أراضيها المنشأة النووية ومسؤولية الدول الأطراف في الاتفاقيتين.

أولا - التعويض التكميلي في اتفاقية بروكسل لعام 1963 المكمل لاتفاقية باريس لعام

1960، المعدل بالبروتوكول الإضافي لعام 2004.

رفع البروتوكول الإضافي لعام 2004 من الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليه في اتفاقية بروكسل، من خلال مساهمة كل من الدولة التي تقع على أراضيها المنشأة النووية و الدول الأطراف في الاتفاقية، حيث اعتمد نظام تعويض عن الأضرار النووية يقدر بمبلغ 1500 مليون أورو موزعة كالتالي:

الحصة الأولى: تلتزم الدولة الطرف الواقع بإقليمها المنشأة النووية بإنشاء وفق تشريعها الوطني

بوضع حدا أدنى لمسؤولية القائم بالتشغيل يبلغ 700 مليون أورو ،، تقدمها أو تضمنها هيئة تأمين أو أية ضمانات مالية أخرى. حسب المادة 10 فقرة "ج" من اتفاقية باريس.¹

الحصة الثانية: يخصص الطرف المتعاقد الذي يوجد في أراضيه المرفق النووي المسؤول، باتحاحة

أموال عامة ، بحيث يصل مجموع مساهمة الطرف المتعاقد ومساهمة القائم بالأشغال 1200 أورو¹.

¹ - أنظر المادة 3 فقرة "أ" من البروتوكول الإضافي الملحق باتفاقية بروكسل لعام 1963.

الحصة الثالثة: تخصص الأطراف المتعاقدة مبلغ قدره 300 مليون أورو من الأموال العامة،² على أساس الإنتاج الداخلي الخام لكل طرف والاناغ الداخلي الخام لجميع الأطراف المتعاقدة، وعلى أساس القوة الحرارية

للمفاعل النووي، حسب ما تنص عليه المادة 12 فقرة "أ" من البروتوكول الإضافي.

ثانياً: التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في اتفاقية فينا لعام 1997.

حسنت اتفاقية فينا لعام 1997 من الحد الأقصى للمسؤولية عن الأضرار النووية من خلال مساهمة كل من الدولة التي تقع على أراضيها المنشأة النووية و الدول الأطراف في الاتفاقية. على النحو التالي:

1- تخصص دولة المنشأة مبلغ 300 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة، أو

مبلغاً

أكبر تكون قد حددته للوديع في أي وقت سابق على وقوع الحادثة النووية.

كما يجوز لأي طرف متعاقد أن يحدد لفترة أقصاها 10 سنوات من تاريخ التوقيع على

الاتفاقية مبلغاً انتقالياً لا يقل عن 150 مليون وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة فيما يتعلق

بأي حادثة نووية تقع خلال تلك الفترة.³

¹ - أنظر المادة 3 فقرة "ب" من البروتوكول الإضافي الملحق باتفاقية بروكسل لعام 1963.

² - أنظر المادة 3 فقرة "ج" من البروتوكول الإضافي الملحق باتفاقية بروكسل لعام 1963.

³ - أنظر المادة 3 فقرة 1 من اتفاقية فينا الخاصة بالتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لعام 1997.

2- تحسب المساهمات التي يقوم الطرف المتعاقد وفقا لها بتخصيص الأموال العامة على النحو

التالي:

- بالنسبة للطرف الذي تقع على أراضيه المنشأة النووية

المبلغ الذي يمثل حاصل ضرب القدرة النووية المنشأة لذلك الطرف المتعاقد في 300 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة عن كل وحدة من وحدات القدرة المنشأة. يضاف إليه المبلغ الذي يتم تحديده بتطبيق النسبة بين معدل الاشتراك في الأمم المتحدة المقرر على ذلك الطرف المتعاقد في العام الذي يسبق العام الذي وقعت فيه الحادثة النووية وبين مجموع معدلات الاشتراك المقررة على جميع الأطراف المتعاقدة، على 10 % من مجموع المبالغ المحسوبة بالنسبة لجميع الأطراف المتعاقدة. شريطة عدم مطالبة الدول التي تدفع الحد الأدنى من معدل الاشتراك في الأمم المتحدة والتي لا توجد لديها مفاعلات نووية بتقديم مساهمات.¹

- بالنسبة للطرف المتعاقد في الاتفاقية

يجب أن لا تتجاوز المساهمة القصوى التي يجوز تحميلها على أي طرف متعاقد، غير دولة المنشأة، لكل حادثة نووية النسبة المئوية المحددة له من مجموع مساهمات جميع الأطراف المتعاقدة التي تقع على أراضيه المنشأة النووية.

وتكون النسبة المئوية المحددة لطرف متعاقد بذاته مناظرة لمعدل اشتراكه في الأمم المتحدة محسوبا آنسبة مئوية مضافا إليه 8 نقاط مئوية . فاذا كان اجمالي القدرة المنشأة لدى الأطراف في هذه

¹ - أنظر المادة 4 فقرة 1 /أ، ب، من اتفاقية فينا الخاصة بالتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لعام 1997.

الاتفاقية في وقت وقوع الحادثة يساوي أو يتجاوز 625000 وحدة السحب الخاصة، فان هذه النسبة المئوية تزداد بمقدار نقطة مئوية واحدة . وهي تزداد بمقدار نقطة مئوية واحدة اضافية لكل شريحة زيادة مقدارها 75000 وحدة فوق مستوى القدرة البالغ 625000 وحدة.¹

والصيغة هي وحدة واحدة لكل ميغاواط من القدرة الحرارية بالنسبة لكل مفاعل يقع في أراضي الطرف المتعاقد؛ وتحسب الصيغة على أساس القدرة الحرارية للمفاعلات النووية، المبينة وقت وقوع الحادثة النووية في القائمة المعدة والمستوفاة وفقا للمادة الثامنة².

تستخدم الأموال للتعويض عن الأضرار النووية التي تحدث في أراضي طرف متعاقد، أو تحدث داخل أو فوق مناطق بحرية خارج البحار الإقليمية لطرف متعاقد: كأن تحدث على متن سفينة تحمل علم طرف متعاقد أو تلحق بمثل هذه السفينة، أو تحدث ، على متن طائرة مسجلة في أراضي طرف متعاقد أو تلحق بمثل هذه الطائرة، أو تحدث في جزيرة اصطناعية أو في منشأة أو بنية تخضع للولاية القضائية لطرف متعاقد أو تلحق بمثل هذه الجزيرة أو المنشأة أو البنية، أو تحدث داخل أو فوق المنطقة الاقتصادية الخالصة لطرف متعاقد أو في الجرف القاري لطرف متعاقد فيما يتصل بالتنقيب عن الموارد الطبيعية لتلك المنطقة الاقتصادية الخالصة أو لذلك الجرف القاري، أو باستغلال تلك الموارد باستثناء الأضرار التي تحدث داخل أو فوق البحار لدولة ليست طرفا في هذه الاتفاقية.

¹ - أنظر المادة 4 فقرة 1 / ج من اتفاقية فينا الخاصة بالتعويض التكميلي عن الأضرار النووية لعام 1997.

² - Voir Art 4 alinea 2 « La clé de répartition est, pour chaque réacteur situé sur le territoire de la Partie contractante, 1 unité par MW de puissance thermique.

La clé de répartition est calculée sur la base de la puissance thermique des réacteurs nucléaires indiqués à la date de l'accident nucléaire dans la liste établie et tenue à jour conformément à l'article VIII.

الخاتمة

إذا كان التلوث البحري من الظواهر التي لم يتم ملاحظتها دوليا من قبل ، إلا أنه أصبح اليوم من أكثر مشاكل العصر حديثا، حيث أصبحت أضرار هذا التلوث تمس البشرية نتيجة لظهور الأنشطة المسببة للتلوث والعبارة للحدود حيث يلزم التعويض عنها وتقرير المسؤولية بشأنها. وعليه فان المسؤولية عن البيئة قد شملت تطور حاصلأ أدى الى ضرورة تغيير الوظائف التقليدية للمسؤولية المدنية، فأصبحت لها أهمية أكثر مما كانت عليه، لاسيما فيما يتعلق لحماية المضرور وتقرير حقه.

لذا يجب البحث عن الحلول المناسبة بغرض الوصول إلى تغطية الأضرار البيئية و تعويضها، و هذا يتطلب نظاما خاصا مستقل بذاته يقوم على المسؤولية الموضوعية التي اساسها الضرر ، للحصول على التعويض، أو من حيث صياغة المعايير العلمية و التقنية التي يتعين على القاضي أن يستند عليها لتحديد قيمة التعويض، و ذلك منذ وقوع الضرر – أو حتى قبل وقوعه- مرورا بمختلف الإجراءات التي يتعين استيفاؤها إلى غاية الحصول على التعويض و تحديد الأشخاص الذين لهم الصفة في المطالبة.

فمن خلال دراستنا لهذا النظام في مجال تغطية الأضرار البيئية نستنتج ان هناك عدة مزايا يقدمها هذا النظام والتي تظهر الدور التي تلعبه صناديق التعويض في مجال التلوث البحري فهي تلعب دورا تكميليا في حالات عدم حصول المضرور عن تعويض كامل.

وعليه فان نظام التعويض لا يهتم بمدى اعتبار هذا التلوث ناجما عن نشاط قانون أو غير قانوني، أم إذا كان الضرر جسيم أو غير جسيم، إرادي أو غير إرادي، وإنما يكفي أن يكون هناك ضرر حتى يعطيه هذا الضمان.

أما فيما يخص التعويض وإعادة المناطق إلى حالتها الأصلية وهو الأمر يكاد يكون شبه المستحيل في حالة الضرر النووي، فإننا ندعو أولا إلى إنشاء صندوق تعويض على المستوى الداخلي للدولة لتعويض ضحايا الإضرار النووية وتغطية برامج التطهير وتأهيل المناطق المشعة في كل دولة. كما ندعو الأمم المتحدة لإنشاء صندوق دولي تساهم فيه الدول الأعضاء في النظام الأساسي للوكالة الدولية للطاقة الذرية مخصصا أولا للتعويض عن الأضرار النووية وثانيا ليغطي برامج تخلص الأمن من النفايات النووي ويمول كذلك برامج المناطق المشعة عبر العالم.



قائمة المصادر والمراجع

1- المصادر:

- القرآن الكريم

- السنة النبوية الشريفة

2- الكتب:

1. ابراهيم حداد و ابراهيم عثمان، التلوث الاشعاعي ومصادره وأثره على البيئة، المنظمة العربية

للتربية والثقافة والعلوم، إدارة العلوم. 1992

2. أحمد محمد موسى الخدمة الاجتماعية وحماية لبيئة 'المكتبة العصرية للنشر والتوزيع' المنصورة

'ط1' 2007

3. أحمد محمود سعد، إستقرأ لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى،

دار النهضة العربية، القاهرة، 1994

4. خالد عنانزة: النفايات الخطرة و البيئة، الأهلية للنشر و التوزيع، ط، 2002

5. خالد مصطفى فهمي ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية

والاتفاقيات ، دار الفكر الجامعي ، دراسة مقارنة ، ط 2011

6. خالد مصطفى فهمي ، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية

والاتفاقيات ، دار الفكر الجامعي ، دراسة مقارنة ، ط 2011

7. د . احمد عبد الكريم ، سلامة قانون حماية البيئة ، مكافحة التلوث وتنمية الموارد الطبيعية ، دار النهضة العربية 2002
8. د . محمد بزاز ، حماية البيئة البحرية د ط منشأة المعارف الاسكندرية ، 2006
9. د. سمير محمد فاضل، المسؤولية الدولية عن الأضرار الناتجة عن إستخدام الطاقة النووية وقت السلم عالم الكتب ،القاهرة،1976 .
10. د. ليلى الجنابي ، الجزاءات القانونية لتلوث البيئة ، دراسة مقارنة ،2014 م
11. د. محمد سعيد عبد الله الحميدي ، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها ،وفقا لقانون دولة الإمارات المتحدة ، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية، دار الجامعة الجديدة ، الطبعة الأولى 2008
12. د.جمال مهدي،النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية ، الطبعة الأولى 1436هـ 2015م
13. د.جمال مهدي،النظام القانوني الدولي لحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن الأسلحة النووية ، الطبعة الأولى 1436هـ 2015م
14. د.خالد العراقي، البيئة تلوثها و حمايتها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2011
15. د.صلاح محمد سليمة تامين المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض دار الفكر الجامعي طبعة 2007 ، الإسكندرية
16. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، سنة 2007

17. سيد عاشور احمد : التلوث البيئي في الوطن العربي واقعه وحلول معالجته الشركة الدولية للطباعة، 2006
18. صالح محمد محمود بدر الدين، المسؤولية الموضوعية في القانون الدولي، دار النهضة العربية، 2004
19. عامر محمود طراف، ارهاب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2002، ب ط
20. عباد قادة ، المسؤولية المدنية عن الإضرار البيئية ، دار الجامعة الجديد للنشر والتوزيع ، الاسكندرية 2016
21. عبد القادر الشيخلي ، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الادارة و التربية و الاعلام، منشورات الحلب لبنان، ط1، 2009
22. ماجد راغب الحلو، قانون البيئة في ضوء الشريعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، طعامر محمود طراف، ارهاب التلوث و النظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، لبنان، 2002، ب ط
23. محمد الصيرفي : السياحة و البيئة ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ط1 '2007
24. محمد أمين محمود عامر ،مصطفى سليمان: تلوث البيئة مشكلة العصر ،دار الكتاب الحديث الإسكندرية، 1999

25. محمد أمين محمود عامر ،مصطفى سليمان: تلوث البيئة مشكلة العصر ،دار الكتاب الحديث الإسكندرية، 1999

26. محمد امين يوسف عبد اللطيف ،مسؤولية الدولة عن أضرار التلوث البيئي النووي والإشعاعي، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، مصر، 2016

27. محمد مرسى، الإسلام والبيئة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، الرياض، 1999

28. مدحت عباس خلوصى ، السفينة و القانون البحري ، ب ط ، المملكة المتحدة ، 1999

29. مروان يوسف صباغ، البيئة وحقوق الإنسان ، كمبيو و نشر للدراسات و الاعلام و النشر و التوزيع، بيروت، 1992، ط1

30. نبيلة إسماعيل رسلان، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2007

31. نعمة الله عيسى، البيئة والإنسان والتلوث الإشعاعي، الطبعة الأولى، دار المنهل اللبناني للطباعة والنشر، بيروت 2008

3- الرسائل والمذكرات:

أ- رسائل الدكتوراه

32. حمداوي محمد، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم - تخصص: علوم قانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الجيلاي اليابس سيدي بلعباس، 2014-2015

33. حميدة جميلة، النظام القانوني للضرر البيئي و آليات تعويضه (رسالة دكتوراه)، جامعة الجزائر، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2006/2007

34. د. سامر أنور عاشور لوث البحار ومسؤولية مالك السفينة رسالة دكتوراه، كلية الحقوق بجامعة دمشق 2001

35. د/ خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة (أطروحة دكتوراه) ، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق - بن عكنون - السنة الجامعية 2011-2012

36. معلم يوسف ، المسؤولية الدولية بدون ضرر (حالة الضرر البيئي) ،مذكرة شهادة الدكتوراه في القانون العام

ب- مذكرات ماجستير

37. بلقاسم فطيمة ، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات (مذكرة ماجستير)، جامعة الجزائر ، كلية الحقوق - بن عكنون - ، السنة الجامعية

38. عباس ابراهيم دشتي، الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، مذكرة لنيل شهادة

ماجستير في قانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الاوسط، الاردن، 2010/2009

39. عبد الصمد عقاب ، المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية بالنفط ،(مذكرة ماجستير)

جامعة سعد دحلب البليدة ، كلية الحقوق

40. محمد حسين عبد العال ، المسؤولية المدنية عن الاستخدام السلمي للطاقة النووية ، مذكرة

ماجستير ، كلية الحقوق جامعة آسيوط، مصر، 2006

3/- المقالات:

41. دنون يونس صالح المحمدي و مصطفى صباح جمعة، خصوصية مسؤولية الدولة عن

أضرار التلوث الاشعاعي النووي (دراسة مقارنة)، مجلة جامعة تكريت، المجلد 2، العدد2،

الجزء2، 2017

42. وليد كاظم حسين، المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة النووية في ضوء الاتفاقيات

الدولية، مجلة أهل البيت، العدد 5، جامعة أهل البيت، العراق، 2007.

4/- الاتفاقيات:

1- اتفاقية باريس المتعلقة المسؤولية المدنية في مجال الطاقة النووية، المعتمدة في باريس، بتاريخ 29

جويلية 1960.

2- اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مستغلي السفن النووية، المعتمدة ببروكسل، بتاريخ 25 ماي

1962.

3- اتفاقية بروكسل المكملة لاتفاقية باريس لعام 1960 المعتمدة في بروكسل، بتاريخ 31 جانفي 1963.

4- اتفاقية فينا بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، المعتمدة في فينا، بتاريخ 21 ماي 1963.

5- اتفاقية بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية، المعتمدة ببروكسل، بتاريخ 02 ديسمبر 1971.

6- اتفاقية فينا بشأن التعويض التكميلي عن الأضرار النووية، المعتمدة في فينا، بتاريخ 12 سبتمبر 1963.

7- اتفاقية لندن الخاصة بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضرارة، المعتمدة بلندن بتاريخ 03 ماي 1996.

8- البروتوكول الإضافي الملحق باتفاقية بروكسل لعام 1963 ، المكملة لاتفاقية باريس لعام 1960، المعتمد بباريس، بتاريخ 12 فبراير 2004.

5/ المراجع باللغة الأجنبية:

1. Christophe Priou , Mission « FIPOL », Group n° 3 , Rapport final – 6 Septembre 2014, pp 14-15

فهرس المحتويات

فهرس المحتويات

شكر وتقدير

إهداء

02.....	مقدمة
	الفصل الأول : أساس المسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري
08.....	تمهيد
09.....	المبحث الأول: ماهية البيئة والتلوث
09.....	المطلب الأول : مفهوم البيئة و التلوث
09.....	الفرع الأول: تعريف البيئة
11.....	الفرع الثاني: تعريف التلوث
12.....	الفرع الثالث: عناصر التلوث
14.....	المطلب الثاني : مفهوم البيئة البحرية
15.....	المطلب الثالث : مفهوم التلوث البحري وصوره
17.....	الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري
17.....	الفرع الثاني: صور التلوث البحري

- أولاً : صور التلوث من حيث نطاقه الجغرافي.....17
1. التلوث عبر الحدود.....18
2. التلوث المحلي.....18
- ثانياً: صور التلوث من حيث القصد.....18
1. التلوث العمدي (الإرادي).....18
2. التلوث غير العمدي (العرضي).....19
- الفرع الثالث : مصادر التلوث البحري.....19
- أولاً: مصادر حسب نوع الملوثات.....20
- 1- الملوثات الجرثومية.....21
- 2- الملوثات الكيميائية.....21
- 3- الملوثات الإشعاعية:.....22
- 4- الملوثات الحرارية.....23
- ثانياً: مصادر حسب مصدر التلوث.....24
- 3- التلوث الناجم عن مصادر أرضية.....24
- 4- التلوث الناجم عن مصادر بحرية.....26
- ت- التلوث الناجم من أنشطة استغلال قاع البحار.....26

ث- التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحر.....27

ج/- التلوث الناجم عن السفن.....28

د/- التلوث الناجم من الجو.....29

ثالثا: مصادر حسب عملية التلويث.....30

4- التلوث المقصود.....30

5- التلوث غير المقصود.....31

6- التلوث المرتبط بالعمليات العسكرية.....32

المبحث الثاني : المسؤولية المدنية الموضوعية عن التلوث البحري وتطبيقاتها في الاتفاقيات

لدولية.....35

المطلب الأول : مفهوم المسؤولية الموضوعية.....35

المطلب الثاني: الأسس التي تقوم عليها النظرية الموضوعية.....39

الفرع الأول : نظرية المخاطر المستحدثة.....39

الفرع الثاني : نظرية العدالة.....40

الفرع الثالث : نظرية العرم بالغرم.....40

المطلب الثالث : خصائص والتشريعات المسؤولية الموضوعية.....41

الفرع الاول : خصائص المسؤولية الموضوعية.....41

أولاً: خاصية الموضوعية.....41

ثانياً: تمرد الشخص المسئول.....42

ثالثاً: ذات تعويض محدد.....42

الفرع الثاني : موقف بعض التشريعات من الأخذ بالنظرية الموضوعية في المجال البيئي

.....44

المطلب الرابع : المسؤولية المدنية الموضوعية في إطار الاتفاقيات الدولية...45

الفصل الثاني : آليات التعويض التكميلي في مجال التلوث البحري

تمهيد.....52

المبحث الأول : الصناديق الدولية كآلية لتعويض اضرار التلوث البحري بالنفط والمواد الضارة

الخطيرة.....53

المطلب الأول : مفهوم صناديق التعويض وانواعه.....53

الفرع الأول: تعريف صناديق التعويض.....54

الفرع الثاني : انواع صناديق التعويض بالنفط والمواد الضارة الخطيرة.....55

المطلب الثاني: شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري

بالمحروقات.....61

الفرع الأول: سيتم تخصيصه لدراسة شرطي السفينة والمحروقات المتسببة في

التلوث.....62

أولاً: شرط السفينة.....63

أ) الناقلات الفارغة.....64

ب) السفن المختلطة.....65

ثانياً: شرط المحروقات.....66

الفرع الثاني: ضرر التلوث و مكان وقوع الضرر.....68

أولاً: ضرر التلوث كشرط لتدخل الصندوق.....69

أ) تكاليف إجراءات إحياء و تجديد البيئة البحرية.....71

ب) فوات الكسب الناشئ عن الضرر البيئي.....73

ثانياً: مكان وقوع ضرر التلوث.....73

المطلب الثالث : الصناديق الدولية لتعويض اضرار التلوث البحري بالنفط.....75

الفرع الأول : اتفاقية صندوق 1971 الخاص بالتلوث بالنفط.....76

الفرع الثاني : اتفاقية صندوق 1992.....79

الفرع الثالث : الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003.....81

- المطلب الرابع: اتفاقية لندن لعام 1996 الخاصة بالمواد الضارة والخطيرة84
- الفرع الأول : مفهوم اتفاقية لندن 1996.....85
- الفرع الثاني: شروط تدخل الصندوق.....87
- المبحث الثاني : آلية التعويض التكميلي في مجال التلوث البحري النووي87
- المطلب الأول : تعريف التلوث النووي والاتفاقيات المبرمة87
- الفرع الأول: : مفهوم التلوث البيئي النووي لغويا و علميا.....88
- أ . المفهوم اللغوي للإشعاع النووي كمادة ملوثة.....88
- ب . مفهوم التلوث النووي (العلمي للإشعاع النووي).....93
- الفرع الثاني: تعريف بالاتفاقيات ذات الصلة بالتلوث النووي.....90
- أولا: اتفاقية باريس بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار النووية لعام 1960....91
- ثانيا: إتفاقية بروكسل لعام 1962م المتعلقة بمسئولية مشغلي السفن النووية....93
- ثالثا: اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية 1963.....94
- رابعا: إتفاقية بروكسل لعام 1971م المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري
للمواد النووية.....95
- المطلب الثاني: أحكام التعويض عن أضرار التلوث البحري النووي.....96
- الفرع الأول: المسؤولية المدنية لمستغل المنشأة البحرية النووية.....97

- أولاً - أساس مسؤولية مستغل المنشأة البحرية النووية.....98
- ثانياً: خصائص مسؤولية مستغل المنشأة النووية.....99
- 1- مسؤولية موضوعية.....100
- 2- مسؤولية محددة.....103
- 3- مسؤولية مركزة.....106
- الفرع الثاني: الآليات التكميلية في مجال التلوث البحري النووي.....108
- أولاً - التعويض التكميلي في اتفاقية بروكسل لعام 1963 المكملة لاتفاقية باريس لعام 1960، المعدل بالبروتوكول الإضافي لعام 2004.....109
- ثانياً: التعويض التكميلي عن الأضرار النووية في اتفاقية فيينا لعام 1997.....110
- خاتمة.....114
- قائمة المصادر والمراجع.....117