

العنوان:

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت

مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر في الحقوق

تخصص: القانون الدولي والعلاقات الدولية

- إشراف:

الدكتور مبخوتة أحمد

- إعداد :

منصوري مختار

قدوش حسام الدين

لجنة ارييسا

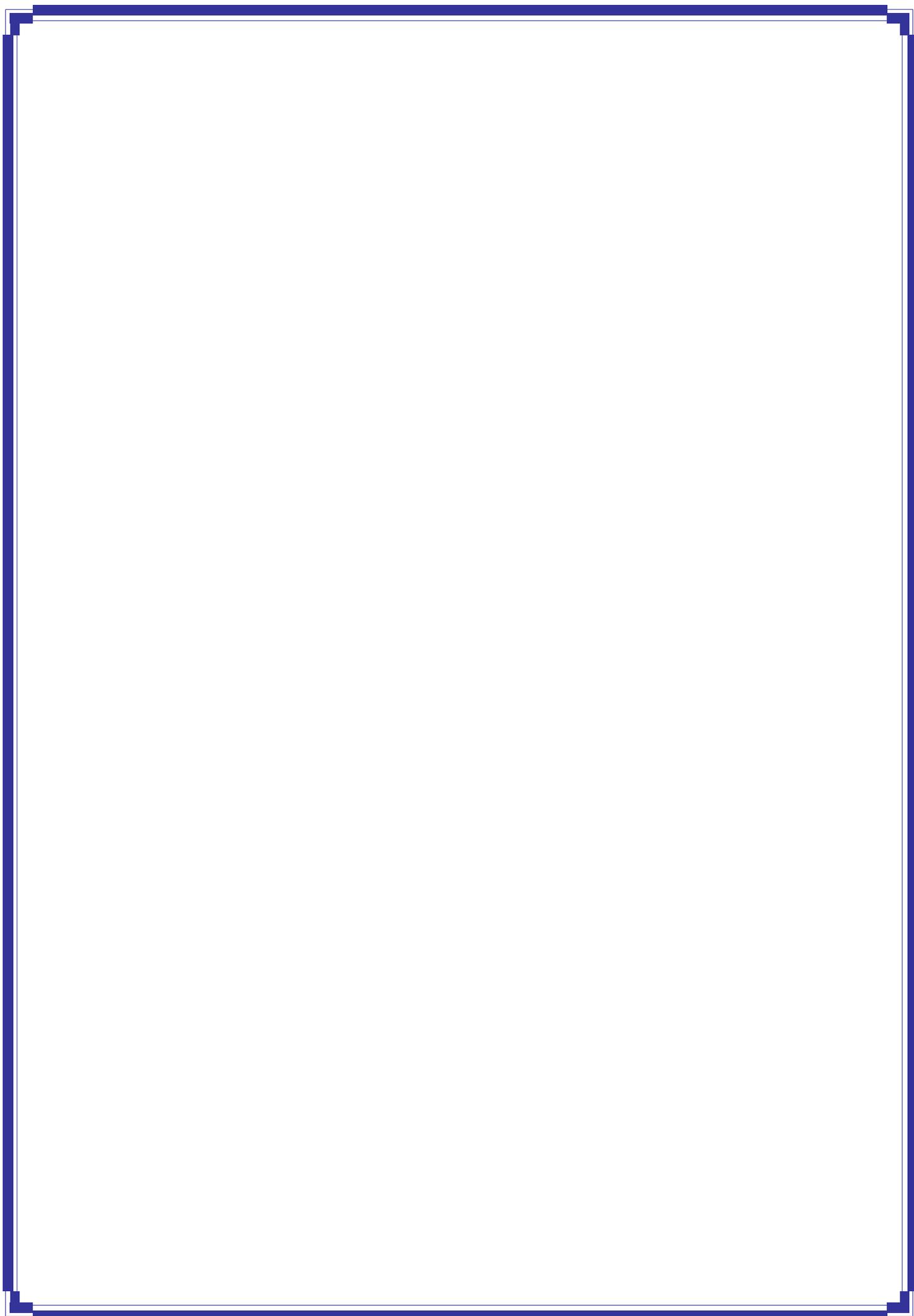
مقررا

مناقشا

1- الأستاذ

2- الأستاذ

السنة الجامعية: 2016/2017



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الصفحة	الموضوع
	شكر
	إهداء
	خطة البحث
01	مقدمة
04	الفصل الاول : ماهية تلوث البيئة البحرية
06	المبحث الأول : المفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية والاتجاهات الخاصة بحمايتها
06	المطلب الأول : المفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية
07	الفرع الأول : البيئة البحرية
07	أولا : : ماهية البيئة البحرية
11	ثانيا : أهمية البيئة البحرية
14	ثالثا : نطاق البيئة البحرية
15	الفرع الثاني : تلوث البيئة البحرية
18	أولا : ماهية التلوث البحري
18	ثانيا : صور التلوث البحري
19	المطلب الثاني : الاتجاهات الخاصة لحماية البيئة البحرية
20	الفرع الأول : المؤتمرات والمعاهدات الدولية
22	الفرع الثاني : مكافحة تلوث البيئة البحرية في التشريعات العربية
23	أولا : العراق
24	ثانيا : إيران
24	ثالثا : الكويت
24	رابعا : الإمارات العربية
25	خامسا : قطر
25	الفرع الثالث : حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء الشريعة الإسلامية
25	أولا : القرآن الكريم
27	ثانيا : السنة النبوية
28	المبحث الثاني : تجريم التلوث البحري بالزيت
	المطلب الأول : أركان جريمة التلوث
28	الفرع الاول : الركن المادي لجريمة التلوث

29	أولا : القيام بالعمل
29	ثانيا: إلتزام سلمي بالامتناع عن اداء عمل
29	الفرع الثاني : الركن المعنوي
29	أولا : القصد الجنائي
29	ثانيا : نفي القصد الجنائي
29	المطلب الثاني : تجريم التلوث البحري بالمحروقات في القوانين الداخلية والجزائر
30	الفرع الاول : تجريم التلوث البحري بالمحروقات في القوانين الداخلية
30	أولا : دول الخليج
30	ثانيا : مصر
31	ثالثا : سوريا
31	رابعا : سلطنة عمان
33	الفرع الثاني : تجريم التلوث البحري بالمحروقات في الجزائر
37	الفصل الثاني : التلوث البحري بالمحروقات
38	المبحث الاول : ماهية تلوث البيئة البحرية بالمحروقات
39	المطلب الأول : ماهية التلوث البحري بالمحروقات
39	الفرع الأول : أسباب الكوارث النفطية
39	اولا : كوارث الإنتاج
40	ثانيا : كوارث النقل
41	ثالثا : الكوارث النفطية المتعمدة
42	الفرع الثالث : أساليب مكافحة الكوارث الطبيعية
42	أولا طبيعة الإجراءات الوقائية
43	ثانيا : الطرق الميكانيكية
44	رابعا : الطرق الحيوية
48	الفرع الاول : مضمون قانون التلوث بالزيت oil polution act
49	الفرع الثاني : الوضع القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث قبل صدور قانون التلوث بالزيت oil polution act
49	اولا: القانون الفيدرالي للسيطرة على تلوث المياه FEDERAL WATER POLLUTION

50	ثانيا : قانون أنابيب ألاسكا THE TRANCE ALASCA PIPELINE AUTHORIZATION
51	ثالثا : قانون الموانئ ذات المياه العميقة
51	رابعا : قانون الصندوق الكبير
52	خامسا : قانون الجرف القاري الخارجي
52	سادسا : تشريعات الولايات والشريعة العامة
54	الفرع الثالث : نطاق قانون التلوث بالزيت oil polution act
54	أولا : النطاق المكاني لقانون التلوث بالزيت oil polution act
55	ثانيا : النطاق الشخصي لقانون التلوث بالزيت oil polution act
59	ثالثا : النطاق الموضوعي لقانون التلوث بالزيت oil polution act
60	رابعا ك نطاق الأضرار التي يغطيها نظام قانون التلوث بالزيت oil polution act
62	الفرع الرابع : إنعكاسات قانون التلوث بالزيت oil polution act
63	المبحث الثاني : المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات
64	المطلب الاول : طبيعة و أساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات
64	الفرع الاول : عناصر المسؤولية
64	أولا : حادث التلوث
64	ثانيا : ضرر التلوث
65	الفرع الثاني : طبيعة المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات
66	أولا : مسؤولية خطيئة او مسؤولية بدون خطأ
67	الفرع الثالث : اساس المسؤولية المأخوذ بها في مجال التلوث بالمحروقات
67	أولا : المسؤولية بدون خطأ عن التلوث بالزيت ونظرية تحمل التبعية المستحدثة
68	ثانيا : المسؤولية بدون خطأ عن التلوث بالزيت ونظرية الضمان
68	الفرع الرابع : حالات الاعفاء من المسؤولية
69	أولا : اعمال الحرب واستبعاد السببية القصيرة
69	ثانيا : الظاهرة الطبيعية
69	ثالثا : الفعل العمدي للغير
70	رابعا : إهمال الحكومة
70	خامسا : خطأ المضرور

71	المطلب الثاني : تعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات
72	الفرع الأول : شروط قبول دعوة تعويض
72	أولاً : أهلية الادعاء
73	ثانياً : المصلحة
74	الفرع الثاني : أنظمة ضمان المقدمة في مجال التلوث البحري بالمحروقات
74	أولاً : فكرة التأمين الاجباري
76	ثانياً : صناديق التعويض في مجال التلوث البحري بالزيت
79	خاتمة

مقدمة :

تعد مشكلة تلوث البيئة من أهم المشاكل البشرية في العصر الحديث فهي تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره المتقدم منه والمتخلف على حد سواء في قضية من أعقد قضايا العصر وأولها بالعناية و الاهتمام فمنذ درج الانسان على الأرض ، وهو دائم الإضرار بالبيئة واستنزاف ثروتها الطبيعية وتلويث جوها وأرضها ومائها والى حد بات يؤذن الآن ، لا بخراب بيئي شامل فقط وإنما يهدد أيضا بقاء الجنس البشري وانعدام وجوده على الارض .

ولقد ادرك الانسان - ولكن مؤخرا - أن مصيره في البقاء مرتبط بمصير الكوكب الذي يعيش فيه من هنا أخذت تتعالى الصيحات وتتعدد المؤتمرات ، من أجل تنبيه الانسان من غلقه ودفعه إلى الحفاظ على بيئته وإنقاذ نفسه وحضارته قبل أن تنهار .

ولكن واقع الامر أن القضية ليست سهلة ، فنحن نعيش في عالم تتشابه فيه المشاكل وتتعلق على أرضه الصعوبات ، فمن تزايد سكاني مضر بالبيئة ، دون سيطرة للإنسان عليه ، إلى ثورة صناعية تعجز عن توفير النقاء للبيئة ، ولا يستطيع الانسان أن يكبح جماحها او يوقفها ، إلى تقدم تقني يأتي في كل لحظة بما يعجل في تدمير البيئة ولا يملك الانسان أن يعيق تقدمه ، أو الوقوف به منتصف الطريق وإذا كان الإضرار بالبيئة قد اصبح وباء انتشر في الارض والماء والهواء ، فإن الضرر الذي أصاب المحيطات والبحار ، هو أخطر هذه الأضرار جميعها ، بل يمكن اعتبارها المجموع الحسابي لكل أشكال التلوث التي يعرفها الانسان الآن .

ذلك أن كافة ملوثات البيئة التي تنطلق في الهواء وعلى الأرض ، ينتهي بها الأمر إلى المحيطات ، التي ظلت منذ القدم المستودع العام للملوثات التي خلفتها الحضارة الانسانية ، ولما كانت المحيطات والبحار تغطي ما يزيد على 70 % من سطح الأرض ، وتقوم بدور حاسم في بقاء الانسان والحيوان ، فقد نشط خبراء البيئة من مختلف التوصيات لمواجهة التلوث ، والحفاظ على سلامة البحار والمحيطات .

وتتجلى أهمية الدراسة في عدة إعتبارات أهمها تزايد المخاطر التي تتعرض إليها البيئة البحرية بسبب التقدم العلمي والصناعي وحوادث البحرية التي تصيبها باضرار خطيرة الأمر الذي إستوجب تدخل القانون من أجل كفالة حق الانسان والحيوان والنبات في العيش في بيئة نظيفة وصحية .

كما تزيد أهمية الدراسة تناول البيئة البحرية على وجه الخصوص كون المساس بها يمثل خطر كبير على العالم كله ، ولأن البحار تجمع أغلب الدول زيادة على كون أكبر المدن تقع على السواحل وعلى هذا الأساس قادة لهذه الدراسة أهمية كبيرة بالنسبة للدول البحرية والنفطية في نفس الوقت منها الجزائر حيث تشترك مع دول البحر المتوسط بساحل طوله 1200 كلم ويرتاد موانئ هذه الدول الكثير من السفن التجارية والناقلة للنفط والتي ترمي النفايات في البحر وهذا يسبب تلوث هذه السواحل والمياه الإقليمية . كما ان اهم أسباب إختيار هذا الموضوع كونها تعالج موضوعات لم تأخذ حظها الوافر من البحث العلمي من قبل الباحثين والمتخصصين في القانون وخاصة الجزائر | ، كما انها لم تحظى بالإهتمام الكافي الذي يتناسب مع البيئة البحرية

وبالطبع ونظرا لأن سيادة مياه البحار والمحيطات تخضع في بعض مناطقها إلى السيادة الإقليمية لمختلف دول العالم وأن أعالي البحار تقع خارج نطاق التشريعات الوطنية ، لذا كان من أن تذهب القضية برمتها إلى أيدي فقهاء القانون الدولي لوضع القواعد والأنظمة الكفيلة بإقامة تعاون دولي متبادل يضمن عدم المساس بسلامة البيئة البحرية والحفاظ عليها

وقد ركزنا في موضوعنا هذا ظاهرة تلوث البحار بالزيت وذلك لأنها تعد من المشكلات الهامة والخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره بما في ذلك إنعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين فيها من جهة ، والاهتمام البالغ لعديد من الباحثين في هذا الموضوع من جهة أخرى .

ولدراسة موضوعنا هذا أرتأينا أن نمهد له بالتعريف بالتلوث البحري بصفة عامة قبل التخصيص بظاهرة التلوث البحري بالمخروقات ، فما المقصود إذن بالتلوث البحري ؟ ولمعرفة ذلك هذا المدلول سنقوم بدراسة طبيعة التلوث البحري (الفصل الأول) . ونظرا لأن المخروقات تشكل أكبر صورة المساس بسلامة البيئة البحرية في الوقت المعاصر، ففهم تكمن خطورة هذا النوع من التلوث ؟ وباعتبار هذا الأخير من

قبيل الأفعال الضارة فما هي الآثار المترتبة عليه ؟ والاجابة على هذا التساؤل تقتضي الدراسة بالتفصيل لهذه الظاهرة وذلك من خلال التطرق إلى التلوث البحري بالمحروقات (الفصل الثاني).

فمما سبق يدفني لصياغة الإشكالية التالية :

إلى أي مدى يمكن تكريس الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في القوانين الدولية ؟ وفيما تتمثل هذه الحماية ؟

ونظرا لأن أضرار هذه الظاهرة لم تقصر على دولة دون غيرها كان من الواجب علينا أن ندرس اتجاهات الحماية في مختلف هذه الدول ، هذه الدراسة تقرض علينا إتباع المنهج المقارن باعتبارها أنسب منهج لها .

خطة البحث

الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت

مقدمة

- ❖ **الفصل الأول : ماهية التلوث البيئية البحرية .**
- **المبحث الأول : المفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية والاتجاهات الخاصة بحمايتها .**
 - **المطلب الأول : المفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية .**
 - **المطلب الثاني : الاتجاهات الخاصة بحماية البيئة البحرية .**
- **المبحث الثاني : تجريم التلوث البحري بالزيت .**
 - **المطلب الأول : أركان جريمة التلوث البحري بالزيت .**
 - **المطلب الثاني : تجريم التلوث البحري بالمحروقات في القوانين الداخلية والقانون الجزائري .**
- ❖ **الفصل الثاني : التلوث البحري بالمحروقات**
- **المبحث الأول : ماهية تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ودور قانون OPA في حمايتها .**
 - **المطلب الأول : ماهية التلوث البحري بالمحروقات .**
 - **المطلب الثاني : قانون OPA ودوره في حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات .**
- **المبحث الثاني : المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات .**
 - **المطلب الاول : طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات .**
 - **المطلب الثاني : التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات .**

خاتمة

الفصل الأول: طبيعة التلوث البحري بالمحروقات.

بالرغم من أن التلوث البحري ليس هو الخطر الوحيد الذي يهدد البيئة إلا أنه تلك الأخطار على الإطلاق ، ولذا فإن فكرة التلوث هي مفتاح قانون حماية البيئة لما لها من أثر في تعيين الأدوات القانونية المناسبة لمكافحة وترتيب المسؤولية عليه .

لقد تعددت التعريفات النوعية الفنية فيما يتعلق بتلوث البيئة البحرية، فقد عاجلها الاتفاقيات الدولية و كتابات الفقهاء.

ومن ذلك التعريف الذي أورده مجموعة العمل للحكومات عن تلوث البحار ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الإنسانية في ستوكهولم عام 1972 والذي جاء فيه أن التلوث هو : " إدخال الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة لمواد الطاقة في البيئة البحرية ، يكون لها آثارا ضارة كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية ، أو تقرض الصيد أو لإفساد خواص مياه البحر من وجهة نظر استخدامه والإقلال من منافعه " .

وهذا التعريف بينه بعض الشراح بقولهم أن تعبير التلوث البحري يشمل دون أن يقتصر على إدخال الانسان مباشرة أو بطريق غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار على نحو يلحق الآثار الضارة بالمواد الحية أو المخاطرة بالصحة الإنسانية والحياة والملكية في البحر ، والمناطق البحرية المغلقة وشبه المغلقة والتأثير على نوعية استخدام ماء البحر وإضعاف خواصه بما في ذلك استخدام الموانئ.

وعند إعداد الاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982 م وضعوا الاتفاقية على وضع نص يجمع بين المحاولات السابقة للتعريف مؤداه " أن التلوث البيئة البحرية هو إدخال الانسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصاب الأنهار ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، مواد أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية ، مثل الإضرار بالموارد والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية لأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار والخط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويج"¹

لقد تعددت واختلفت المفاهيم الخاصة بالتلوث البحري، فما المقصود بالتلوث البحري ؟

¹ أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة من التلوث البحري في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية ، منشأة دار المعارف ، الاسكندرية ، ص 29-30.

للإجابة عن هذا الاشكال ارتأينا أن نتطرق للمفهوم الشامل للبيئة البحرية ثم بالضرورة إلى الاتجاهات الخاصة بحمايتها (مبحث 1)

وباعتبار التلوث فعل ضار مرتب للمسؤولية تعرضنا للتلوث البحري كجرمة (مبحث 2)

- المبحث الأول: المفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية والاتجاهات الخاصة بحمايتها

للبيئة البحرية أهمية خاصة تميزها عن كافة نطاقات البيئة الانسانية ومبعث هذه الأهمية ما تتمتع به هذه البيئة من خصائص تنفرد بها ، وجعلتها محور الاهتمام الانساني من أقدم العصور لإيجاد الحلول الناجحة لحمايتها ، فما المقصود بالبيئة البحرية ؟ وماذا نعني بالتلوث البحري ؟ وما هي الجهود المبذولة لحماية البيئة البحرية من ضرر التلوث ؟

هذا ما سنتطرق إليه بالتفصيل من خلال التعرض للمفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية (مطلب 1)
الاتجاهات الخاصة بحماية البيئة البحرية (مطلب 2)

المطلب الأول: المفهوم الشامل لتلوث البيئة البحرية:

إن اتساع مفهوم تلوث البيئة البحرية يقتضي التعرض إلى كل ما يتعلق بهذا الموضوع من عناصر، فما هو المفهوم الشامل للبيئة البحرية ؟ سنجيب عن هذا الاشكال بالتفصيل من خلال التطرق إلى ماهية البيئة البحرية ، أهميتها ، نطاقها بالإضافة إلى صور المساس بسلامة البيئة البحرية (فرع 1) .
ثم نتعرض الى المقصود الى المقصود بتلوث البيئة البحرية فندرج من خلاله : ماهية التلوث البحري ، تقديره وأخيرا صورته (فرع 2) .

الفرع الأول: البيئة البحرية.

التفصيل في هذا العنصر يستلزم الامام بالبند التالية :

أولا : ماهية البيئة البحرية . ثانيا: أهمية البيئة البحرية .

ثالثا: نطاق البيئة البحرية

أولا: ماهية البيئة البحرية:

نبادر بتعريف البيئة البحرية لأنها النظام البيئي المعني بالحماية في هذه الدراسة ويعتبر مصطلح البيئة البحرية MARINE ENVIRONNEMENT أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي ، فقد درج هذا القانون على استعمال مصطلح (البحر) للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح ، والمتصلة فيما بينها دون عوائق ، حيث عرّف البحر بأنه : مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدروغرافي واحد .

أو بأنه : مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا طبيعيا " وتعتبر هذه التعريفات عن نظرة الفقه الدولي التقليدي للبحار ، إلى إعتبارها مجرد نطاق جغرافي ، وسبيل للملاحة البحرية ، لذلك اهتم هذا الفقه بتنظيم حقوق وواجبات الدول بشأنه ، ضمانا لسيادتها على بعض اجزائه وتأمينا لسلامة الملاحة البحرية على حين أبدى هذا الفقه اهتماما قليلا بتنظيم الصيد في هذه البحار .

وظل هذا المفهوم التقليدي للبحار سائدا في فقه القانون الدولي حتى كانت أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام 1978 ، حيث تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية من كافة صور الكائنات الحية والنباتية التي تعيش في البحار ، بالإضافة إلى مياه هذه البحار وقيعائها ، وباطن تربتها بما تحويه من ثروات طبيعية .

ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي أبرمت عام 1982 فضاغت هذا المفهوم الحديث للبيئة البحرية ليصبح علامة بارزة في فقه القانون الدولي ، إذ نظرت الاتفاقية الدولية إلى البيئة البحرية على أنها : " نظام بيئي أو مجموعة من الأنظمة البيئية في مفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف على دراسة وحدة معينة ، في الزمان والمكان بكل ما تحويه عليه من كائنات حية في ظل الظروف المناخية ، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات بعضها ببعض ، وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها.¹

¹ صلاح هشام ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، القاهرة 1991، ص 14-15.

ورغم الوضوح الذي اتسم به هذا المفهوم البيئي للبحار ، والذي عبرت عنه الاتفاقية الدولية لقانون البحار ، فقد شاب القصور عن التعريف بالبيئة البحرية الذي أوردته مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة من التلوث إذ عرفت البيئة البحرية بأنها " المنطقة البحرية التي تمتد في مجاريها المياه على حدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة " .

وهذا التعريف اهتم بتحديد النطاق المكاني للبيئة البحرية دون أن يتناولها من منظور بيئي لذا من الأفضل أن تعرف البيئة البحرية بأنها " مسطحات الماء المالح المتصلة فيما بينها اتصالا حرا طبيعيا وقاعها وباطن تربتها وبما تحويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملًا ."¹

¹ صلاح هشام ، المرجع السابق ، ص 15.

ثانيا: أهمية البيئة البحرية:

قال الله تعالى : ((وجعلنا من الماء كل شيء حي))¹ في هذه العبارة البليغة عبر القرآن الكريم عن أهمية البيئة البحرية ، إذ أن الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية ، مما يجعله لا غنى عنه لاستمرار الحياة على الأرض ، فالأرض كما قيل عنها بحق (عالم مائي) تشغل البحار حوالي 70 % من مساحتها . ولزمن طويل ظلت هذه البحار لغزا غامضا شغل حيزا كبيرا من تفكير الانسان وجهده لكشف أسراره وخبائاه رغم بقاء الانسان لفترة طويلة وهو لا ينظر إلى البحار إلا على أنها مصدر للغذاء ، وسبيل للمواصلات بينما ظلت ثروات البحار زمنا وهي خافية على الانسان إلى أن أتاح له العلم كشف خباياها وسبل استغلال ثروتها ومنذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية ، وبدأ النظر إليها كجزء من المجال الحيوي ، له أهميته الحيوية والاقتصادية كما بدأ في نفس الوقت صراع الدول وتسابقها لاستغلال الثروات الكاملة في هذه البيئة .

أولا : الأهمية الحيوية للبيئة البحرية :

تتميز البيئة البحرية باتصال أجزائها اتصالا حرا طبيعيا ، يتيح سرعة التفاعل بين أرجائها فضلا عن أن انتشار البحار وإحاطتها باليابسة جعل البحار تؤثر في اليابسة وفيما يعلوها من طبقات الجو في إطار نظام كوني بالغ الكمال ، مما يحقق التوازن المناخي في البيئة الانسانية ويغذي مساحة شاسعة من الكرة الأرضية بالأمطار ويحد من زيادة غاز ثاني أكسيد الكربون وذلك بامتصاصه من الجو .

1/ دور البيئة البحرية في تحقيق التوازن المناخي :

تسم البحار بارتفاع حرارتها النوعية مما مكنها من أن تؤدي دور (الآلة الحرارية الكبرى) في البيئة الإنسانية وهي خاصية تتيح للبحار من ان تمتص قدرا كبيرا من كميات الحرارة التي تصل إليها من الطاقة الشمسية ، ودون أن يؤثر ذلك في درجة حرارة البحار ، كما تستطيع البحار أيضا أن تفقد كثير من حرارتها دون أن تنخفض درجة هذه الحرارة انخفاضاً كبيراً ، كما أن التيارات البحرية تجعل درجة حرارة البحار والمحيطات تتوزع توزيعاً متجانساً ، فالبحر يمتد ليتخلل أو يحيط باليابسة فيخفض حرارتها ويلطف مناخها العام².

¹ سورة الأنبياء الآية 30.

² صلاح هشام ، مرجع سابق ، ص 19.

2/ البيئة البحرية مصدر للأمطار على سطح اليابسة:

يقول الله تعالى : ((وهو الذي أرسل الرياح نشرًا بين يدي رحمته وأنزلنا من السماء ماءً طهورًا لنحيي به بلدة ميتة ونسقيه مما خلقنا أنعامًا وأناسا كثيرا))¹.

زهكذا يؤدي تعرض مياه البحار والمحيطات إلى أشعة الشمس ودرجات الحرارة المرتفعة إلى تبخر هذه المياه بتأثير الحرارة فترتفع ذراتها إلى الأعلى في صورة بخار الماء بفعل الرياح الصاعدة ، تتجمع على هيئة سحب تندفع في اتجاه اليابسة تحت تأثير الرياح والعوامل الجوية الأخرى محدثة الأمطار مصدر الماء العذب .

وقد تتجمع مياه المطر في بعض المناطق في بحيرات كبرى كالبحيرات الاستوائية مكونة الأنهار التي تندفع في مجراها على اليابسة، ناشرة الحياة الخصب والنماء، ثم تعود مياهها فتصب في البحار مرة أخرى لتحافظ على منسوب مائها ثابتا نسبيا.

3/ قدرة البيئة البحرية على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون :

تتميز البحار والمحيطات أيضا بقدرتها الهائلة على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو ، وذلك من خلال عملية التمثيل الكلوروفيلي التي تقوم بها البلاكتون النباتي العالق في مياه البحار بكميات وفيرة فتتفصل ذرات الكربون إلى المواد العضوية وينطلق غاز الاكسجين ليذوب في الماء ، فتتنفس به الكائنات الحية في البحر .

وتتزايد قدرة البحار على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون ، بفعل التيارات البحرية الناشئة عن تحرك مياه المحيطات الباردة في القطبين ، وهبوطها إلى القاع نحو المناطق الاستوائية فتتولد التيارات الدافئة بسبب اندفاع الماء الدافئ على السطح ، وتتقلب مياه المحيطات فتزيد قدرتها على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون .

وإذا علمنا أن معدل تولد هذا الغاز في الجو يتزايد بدرجة كبيرة ن أمكننا ان ندرك أهمية ما تقوم به البيئة البحرية في هذا المجال إذ يقدر ما افرز من هذا الغاز الخامل خلال النصف الأول من هذا القرن بحوالي 12 % من جملة الغازات في الجو ، ويتوقع العلماء أن ترتفع هذه النسبة إلى 70 % من كميته الحالية خلال مائة عام القادمة ، نتيجة لتزايد عمليات الاحتراق والتوسع في استخدامات الطاقة العضوية.²

¹ سورة الفرقان الآيات 48-49

² صلاح هاشم ، مرجع سابق ، ص 20-21.

ولما كان لغاز ثاني اكسيد الكربون وغيره من الغازات دورها الهام في تدفئة الجو ، يكون من الخطر أن تتزايد كمية هذا الغاز بمثل هذه المعدلات الكبيرة إذ أن ذلك يؤدي إلى إرتفاع حرارة اليابسة و المحيطات ، وهذا ما يقلل من حركة التيارات البحرية ويؤدي في النهاية إلى تقليل قدرة البيئة البحرية على امتصاص هذا الغاز ، خاصة وأن متابعة التغيرات المناخية من بداية هذا القرن تشير إلى أن الارتفاع العالمي في درجات الحرارة بمقدار 105 غلى 4.5 درجة مئوية يمكن أن تؤدي إلى ارتفاع مستوى سطح البحار بحوالي 20 إلى 140 سنتمترا وهو ما يضر بالمناطق الساحلية ومصبات الأنهار وعلى الاخص في الدول التي تكون مناسب اراضيها الآن في مستوى سطح البحر أو أقل ، على أنه من غير المرجح حاليا أن تؤثر هذه التغيرات المناخية في إذابة أجزاء من طبقة الجليد في القطب الجنوبي ، ولكن يخشى ان يحدث ذلك مستقبلا.¹

ثانيا: الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية :

كما أن البيئة البحرية أهميتها الحيوية فإن لها كذلك اهمية اقتصادية تنفرد بها عن غيرها من البيئات الاخرى وعلى النحو المبين فيما يلي :

1/ البيئة البحرية كمصدر للغذاء :

قال الله تعالى ((وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون))² فالبحار كما أوضحنا من قبل تحتوي على كميات هائلة من انواع متباينة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية أهمها الأسماك ، فلقد سخر الله البحر ليأكل منه الانسان لحما طريا ، وفي ظل أزمة الغذاء العالمية ، وافتقار الدول على الحبوب والحاصلات الزراعية التي تحتوي على الأحماض الأمينية يزداد لجوء الإنسان إلى البيئة البحرية للحصول على تلك العناصر الغذائية الهامة . وفي عام 1970 لم يكن إجمالي محصول الصيد العالمي يتجاوز 62 مليون طن ثم تزايد معدل الصيد في الاعوام التالية ليبلغ حوالي 73.50 مليون طن عام 1977 م .

استخدم الانسان منها حوالي 50.9 طن كغذاء له ، وبالرغم من ان هذه الكمية لا تمثل إلا 1% من غذاء الانسان إلا انها تبلغ حوالي 10% من احتياجاته من البروتين الحيواني .³

¹ صلاح هاشم ، مرجع سابق، ص 22

² سور النحل ، الآية 14.

³ صلاح هاشم ، المرجع سابق ، ص23.

وفي الفترة من 1980 إلى 1985 تزايد صيد الاسماك بدرجة كبيرة إذ بلغ متوسط الزيادة السنوية من المحصول الصيد العالمي من الاسماك البحرية حوالي 2.3 % وبلغ إجمالي المنتج 1985 م حوالي 83 مليون طن ، وهي زيادة تدل على مدى تزايد أهمية البيئة البحرية .

2/ صناعات هامة من البيئة البحرية :

لا تنحصر أهمية البيئة البحرية في انها مصدرا للغذاء فحسب بل أن ثلث محصول الصيد السمكي غالبا ما يستخدم كغذاء للحيوانات بعد تصنيعه ، وإعداده كدقيق سمكي أو استخدامه في صنع السماد كما ان الثدييات البحرية وأهمها الحيتان تعتبر مصدرا هاما للزيوت التي تستخدم في صناعة الدهون ويستخلص منها بعض الفيتامينات كما تدخل هذه الزيوت كذلك في صناعة الصابون والأدوية فضلا عن أنه يستخلص من الحيتان مادة العنبر المستخدمة في صناعة العطور

3/ البيئة البحرية كطريق للمواصلات :

أدرك الإنسان منذ القدم أهمية البحار كطريق عظيم الفائدة من طرق المواصلات، فمن أجل ذلك شيد السفن والأساطيل البحرية، وبواسطة البحر اكتشفت الأراضي والقارات. ورغم اختراع الطائرات ، وما وفرته من سرعة النقل ، واقتصاد في الوقت إلا أن الغلبة ظلت للبحر وناقلاته بسبب قلة التكاليف وإمكانية نقل الحمولات الكبيرة والأوزان الثقيلة التي تعجز عن حملها الطائرات ، وبنمو حركة التجارة الدولية تزداد يوما بعد يوم أهمية البحر كطريق للمواصلات .

4/ البيئة البحرية كمصدر للطاقة :

يحتوى قاع البيئة البحرية على كميات هائلة من النفط والغاز الطبيعي إذ تؤكد الأبحاث التي أجريت على نحو ثلث المخزون العالمي منها يوجد في باطن البحار في مناطق القارية من الشواطئ.¹ ولقد تزايدت أهمية النفط في العالم منذ نهاية القرن الماضي حتى أصبح المحرك الاساسي لعجلة الصناعة وحركة النقل والتنمية الاقتصادية بكافة جوانبها ، الدول الساحلية التي اكتشفت النفط في جوفها القاري ، أمكنها أن ترفع معدلات التنمية بها لدرجة كبيرة ، ولا ادل على ذلك من الوضع الذي تطورت عليه دول الخليج العربي ، مستفيدة من ثرواتها البترولية وبالرغم من الصعوبة البيئية في البحث عن النفط واستخراجه من المناطق البحرية ن فإن استخراج النفط من البحار يتزايد بمعدلات كبيرة عن النفط واستخراجه من المناطق البحرية ، فإن

¹ صلاح هاشم ، مرجع سابق ، ص 26.25.24.

استخراج النفط من البحار يتزايد بمعدلات كبيرة ففي حين لم يكن إجمالي ما يستخرج من البحار لا يتجاوز 12% من حجم الانتاج العالمي عام 1954 م فإن البحار تمد العالم حاليا بما يتجاوز 20% من احتياجاته منه.

كذلك فإن الغاز الطبيعي يتزايد إنتاجه من البحار ، إذ بلغ المنتج منه من البيئة عام 1973 م ما يعادل 10% من حجم الانتاج العالمي وهي نسبة تتضاعف بمعدلات متزايدة حاليا وعلى صعيد آخر فقد أمكن الحصول على الطاقة من البيئة البحرية من مصادر أخرى غير عضوية اعتمادا على الظواهر الطبيعية . فقد استطاع العلماء الفرنسيون من توليد الكهرباء من حركة المد والجزر ومن فرق في درجة ماء البحر ، وأخيرا من حركة الامواج ، والتيارات البحرية ، باستخدام ما يسمى بالمحرك (الموجي).

5/ البيئة البحرية كمصدر للثروة المعدنية :

إذا كان النفط يعد أهم الثروات المعدنية في البيئة البحرية ، فهذه البيئة زاخرة أيضا بكميات كبيرة من المعادن والأملاح الذائبة ولقد قدرت كمية هذه الأملاح بحوالي 1669 مليون طن في الميل المكعب من مياه البحار والملح عنصر شديد الأهمية في حياة الانسان إذ يدخل في تركيب أنسجة الجسم ، ويحفظ نسبة الماء فيه في معدلها الطبيعي ، كذلك يدخل الملح في عمليات الصناعة المختلفة ، ويقدر استهلاك العالم منه بما يزيد عن 35 مليون طن سنويا.

كذلك يعتبر المغنيزيوم من الأملاح الهامة الذائبة في مياه البحار ، وتقدر كميته بما بنحو 26 مليون طن وهو يستخدم في أغراض متعددة وتحصل الولايات المتحدة على كل احتياجاتها منه .

6/ البيئة البحرية كمورد للماء العذب :

فضلا على أن البيئة البحرية هي مصدر للأمطار التي تصب في الأنهار وتمدنا بماء العذب فقد توصل العلماء إلى الحصول مباشرة على هذا الماء زمن نفس المصدر ، وذلك بتقطير الماء أو تجميده أو كنتاج لعملية التحليل الغشائي والكهربائي لماء البحر فحلت بذلك مشكلة كثير من الدول التي تعاني من نقص في مواردها من المياه العذبة .

بالإضافة إلى ما تقدمه تظل للبحار والمحيطات أهمية كبيرة أخرى مكملة للسباحة ورياضات الماء وغيرها من الاستخدامات البشرية المتنوعة ، الأمر الذي يدلنا على أهمية البيئة البحرية لحياة الانسان و مدى حاجته على الحفاظ على هذه البيئة والوقوف في صور المساس بسلامتها التي تتزايد بها يوما بعد يوم .¹

ثالثا: نطاق البيئة البحرية :

بناء على ما سبق اوضحنا في التعريف للبيئة البحرية من انها تمثل مجموع المساحات المغطاة بالمياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالا حرا يمكننا تحديد نطاق تلك البيئة من انها .

1/ المياه الداخلية:

يقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية، التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم دولة ، وتشمل الموانئ والمرافئ والمراسي ومياه البحار الداخلية ، أي المغلقة وشبه المغلقة مثل الخلجان والمضائق والبحيرات والقنوات وتحددها اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحر لسنة 1982 في المادة الثامنة بأنها : (المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الاقليمي).

والمياه الداخلية تحكمها ذات القواعد التي تحكم الاقليم البري للدولة بمعنى أن الدولة تباشر عليها حقوقا انفرادية وامانة لا تشاركها فيه سلطة أو هيئة أخرى ولا يرد على ذلك قيد أو استثناء ومن أهم المياه الداخلية الأكثر تعرضا للتلوث في العالم قناة السويس في مصر .²

2/ بيئة المنطقة المتاخمة :

وسمى متاخمة لأنها تتاخم أو تناسق البحر الاقليمي باتجاه البحر العالي وهي تعني إعطاء الدولة الساحلية بعض السلطة على جزء من البحر العالي يتاخم البحر الإقليمي ، أي مجموع مسافة البحر والمنطقة المتاخمة 24 ميلا بحريا تقاس من خطوط الأساس وسبب إقرار هذه المنطقة ما أثبتته التجربة من أن الدولة الساحلية لا تستطيع حماية مصالحها إذا إقتصرت نشاطها على البحر الإقليمي خاصة وأن بعض السفن كانت لا تقصد الرسو في الميناء وإنما تغافل السلطات لتفرغ شحنتها أو تشحن بضائع مهربة وهو ما يسمى (بالذئاب البحرية) . لذلك أعطيت هذه السلطات لتقي نفسها من الأنشطة المخلة بانظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد.

¹ صلاح هشام ، مرجع سابق ، ص 26-239-241

² أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 24.

وإن الدولة الساحلية ملزمة بالحفاظ على البيئة البحرية في المنطقة المتاخمة أن تتحدد بالتعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية جميع التدابير اللازمة لمراقبة التلوث ومنعه وخفضه والسيطرة عليه.¹

3/ بيئة المنطقة الاقتصادية الخالصة:

طبقا للمادة الخامسة من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 م فإن المنطقة الاقتصادية الخالصة هي منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له ، يحكمها النظام القانوني المميز المقرر في هذا الجزء ، وبموجبه تخضع حقوق الدولة الساحلية وولايتها وحقوق الدولة الأخرى وحرياتها للحكام ذات الصلة بهذه الإتفاقية .

وطبقا للمادة 56 من نفس الإتفاقية فإن للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوق سياسية لفرص استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية وولاية على الوجه المنصوص عليه في الأحكام ذات الصلة بهذه الإتفاقية فيما يتعلق بحماية البيئة والحفاظ عليها

وتنص المادة 57 من الإتفاقية على أن المنطقة الاقتصادية الخالصة تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من الخطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ، ومن ثم فإن الدولة الساحلية لها أن تمارس حق الولاية فيما يتعلق بحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة والحفاظة عليها من التلوث في ضوء الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية.²

4/ بيئة الجرف القاري :

وهو يعني قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تقع خارج البحر الإقليمي للدولة الساحلية في جميع أنحاء امتداد إقليمها حتى الطرف الخرجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميلا بحريا من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي ، ووصفت إتفاقية قانون البحار الجديدة حدا أقصى للجرف القاري أقصاه 350 ميلا بحريا .

ويلاحظ أن هناك تداخلا في مفهوم المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري لدرجة التطابق ولا يفرق بينهما إلا كون الجرف القاري يمكن أن يمتد إلى مسافة 350 ميلا بحريا ، كما أن ذات السلطة السيادية التي يمارسها الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة تمارسها على الجرف القاري والمتمثلة في استكشاف واستغلال

¹ جيلاني عبد السلام ارحومة ، حماية البيئة بالقانون ، دراسة مقارنة للقانون البيئي ، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان ، 2000 ، ص 140 ، 141 .

² احمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 25-26 .

الموارد الطبيعية وإقامة المنشآت اللازمة والتركيبات الصناعية والاستفادة من الطاقات الموجودة ومع نفس القيود الواجبة المراعات والمتمثلة في وجوب التعاون مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية في أعمال البحث العلمي المتعلقة بمعرفة بيئة البحر وحمايتها.¹

5/ بيئة البحار الأرخيلية :

عرفت المادة 46 من الاتفاقية الجديدة لقانون البحار الأرخيل والدولة الأرخيلية بمايلي :

- أ- تعني الدولة الأرخيلية الدولة التي تتكون من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزر أخرى
- ب- يعني الارخبيل مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر المياه الواصلة بينهما والمعلم الطبيعية الأخرى ، التي يكون الترابط فيما بينهما وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر و المياه والمعلم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته ، أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا .

ومن الأمثلة الدولة الأرخيلية الفيليبين وتتكون من 7104 جزيرة وأندونيسيا التي تتكون من 13000 جزيرة ، وبيئة الأرخيل تعتبر من الإضافات الجديدة البالغة الأهمية لقانون البحار الجديد لسبب مطالب وضغوط الدول الأرخيلية بفرض سيادتها على المياه التي تحيط بالجزر التي يتكون منها الأرخيل ، وذلك برسم خطوط الأساس على نحو تشمل وتحيط تلك الخطوط الجزر التي يتكون منها الأرخيل واعتبار تلك المياه مياها داخلية ، وبالتالي فإن الدولة الأرخيلية مسؤولة عن حماية هذه البيئة من التلوث .²

6/ بيئة أعالي البحار :

طبقا للمادة 86 من إتفاقية 1982 يقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر الداخلية التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي لدولة ما أو تشملها المياه الارخبيلية لدولة أرخبيلية.³

كما نص القانون على أن أعلي البحار خارج الولاية الإقليمية للدول ، وهي تراث مشترك للإنسانية جمعاء تنتقي السيادة الوطنية في هذه الحال ولا يجوز الاستيلاء عليها ، ولكن يحق للدول بالتساوي ممارسة حرية الملاحة وحرية الصيد وحرية البحث العلمي ، والتحليق في أجواء البحر العالي ، ووضع الكابلات وخطوط الأنابيب وغير ذلك إلا أنه ألزم هذه الدول جميعا بأن لا تأتي من الانشطة ما يضر بالبيئة البحرية ، وبالتالي فإن الدولة الأرخيلية مسؤولة عن حماية هذه البيئة من التلوث .

¹ جيلاني عبد السلام أرحومة ، مرجع سابق ، ص 142-143.

² نفس المرجع ، ص 143.

³ أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 27.

/ بيئة اعالي البحار :

طبقا للمادة 86 من اتفاقية 1982 يقصد بأعالي البحار جميع أجزاء البحر الداخلية التي تشملها المياه الارخبيلية لدولة أرخبيلية .

كما نص القانون على أن أعالي البحار خارج الولاية الإقليمية للدول ، وهي تراث مشترك للإنسانية جمعاء ، تنتقي السيادة الوطنية في هذه الحال ولا يجوز الاستيلاء عليها ، ولكن يحق للدول بالتساوي ممارسة حرية الملاحة وحرية الصيد وحرية البحث العلمي، والتخليق في أجواء البحر العلي ، ووضع الكابلات ، وخطوط الأنابيب وغير ذلك ، إلا انه ألزم هذه الدول جميعا بأن لا تأتي من الأنشطة ما يضر بالبيئة البحرية ، وبالتالي فإن حماية البيئة البحرية لأعالي البحار هو واجب يقع على عاتق المجتمع الدولي برمته بحسبان أن هذه البيئة تراث مشترك للإنسانية جمعاء .¹

/7 بيئة الأنهار والمحيطات :

وتتميز هذه البيئة عن بيئات البحار السابقة باحتوائها على الماء العذب الصالح للشرب والزراعة ثم أن الدول التي تمر بها الأنهار أو توجد بها البحيرات تستمد منها معظم حاجيات من المياه العذبة ، وأن لها فوائد أخر غير الامداد بالمياه العذبة ، فهي تستخدم في الملاحة بين الدول إذا كان النهر أو البحيرة يمران بدولتين أو أكثر ، كنهر النيل الذي يصل مصر بالسودان وأوغندا وأثيوبيا ودول أخرى وكبحيرة فيكتوريا التي تربط بين أوغندا وكينيا وتنزانيا ، كما أنها يمكن أن تستخدم في الملاحة الداخلية عندما يكون النهر أو البحيرة داخل إقليم الدولة كنهر الميسيسيبي بالولايات المتحدة وبحيرة بايكال بروسيا ، والأمر المهم في الأنهار أنها أصبحت أهم مصدر للطاقة وما يعنيه ذلك من علاقة بالتنمية والتطور للدولة النهرية ، ويقابل هذه المزايا أن الدولة ملزمة بالحفاظ على البيئة المائية للنهر أو البحيرة فينبغي عليها أن تتمتع عن أي نشاط يفسد تلك البيئة أو يضر بمواردها .²

الفرع الثاني : تلوث البيئة البحرية .

التفصيل في هذا العنصر يستلزم التطرق إلى البنود الآتية :

- أولا: ماهية التلوث البحري
- ثانيا: تقدير التلوث البحري
- ثالثا : صور التلوث البحري.

¹ جيلاني عبد السلام أرحومة ، مرجع السابق ، ص 144.

² ، نفس المرجع ، ص 145-146.

اولا : ماهية التلوث البحري:

إن وضع المياه البحرية يزداد تآزما إذا استمرت وتيرة التلوث على الآن حيث تتضافر مجموعة من العوامل وأهمها النفط لتحويل مياه البحار والمحيطات والأنهار بل وحتى المياه الجوفية إلى ترسانة ملوثات ، وقد لا نغالي إذا قلنا أن حوالي 80% من المياه في العلم أصبحت ملوثة.¹

والتلوث البحري يمكن تعريفه استنادا لمعاهدة منع التلوث من السفن 1973 بأنه " أي حدث يتضمن أفرغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لهذه المادة "²

ثانيا : صورة التلوث البحري:

نقصد بصورة التلوث البحر بأشكال التلوث والتي يمكن أن نقسمها من حيث مدى تأثيرها إلى تلوث عابر للحدود وتلوث عابر الوطن، ومن زاوية أخرى يمكن تقسيمها إلى تلوث عمدي وآخر عرضي.

1/ التلوث عبر الحدود :

" هو التلوث الذي ينشأ في بلد ما ، ويحدث تأثيراته في دولة أخرى " أو كما عرفته لجنة القانون الدولي بأنه يقصد به " التلوث الذي ينشئ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقبته ويسبب أضرارا داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقبته " أي أنه التلوث الذي ينبعث مصدره من إحدى الدول أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة وتتسبب في تلويث أو إحداث أضرار بالبيئة البحرية داخل نطاق إقليم دولة أخرى أو في المنشآت تابعة لدولة أخرى أو خارج نطاق ولايتها الإقليمية .

فهو إذا التلوث الذي ينشأ إقليم إحدى الدول أو تحت رقبته ويسبب أضرار في مناطق من البيئة البحرية خارج نطاق السيادة الإقليمية للدول في أعالي البحار ، أي أنه التلوث الذي يأتي مصدره من إحدى الدول أو من سفينة أو طائرة تحمل علم هذه الدولة ، أثناء تواجدها خارج إقليم الدولة وينجم عن هذا التلوث أضرار بالبيئة البحرية في مناطق من أعالي البحار ، خارج نطاق الولاية الإقليمية للدول .

2/ التلوث العرضي (غير العمدي) :

هو التلوث الذي يلحق بالبيئة البحرية بعوامل غير إرادية وكا نتيجة مترتبة وملازمة لبعض مظاهر النشاط الإنساني ، يشير الفقيه (هاندل) إلى أن مثل هذا التلوث " تكون احتمالاته وقوعه ضعيفة " .

¹ فتحي دردار ، البيئة في مواجهة التلوث ، طبعة منقحة ، نشر مشترك ، المؤلف ودار الأمل ، ص 120.

² أحمد محمود الجمل، مرجع سابق ، ص 32.

3/ التلوث العمدي:

فهو يعني تسبب إراديا في تلويث البيئة البحرية وإلحاق الضرر به أو هو " التلوث الناجم عن أنشطة من المعلوم أو من المفترض العلم بأنها تسبب آثارا ضارة مادية ملموسة ، والذي يتحقق في حلة ما تكون سلطات الدولة على علم أو من المفترض انها تعلم بوجود تلوث مستمر عابر للحدود الوطنية ولكنها لا تفعل شيئا لإيقافه"¹

المطلب الثاني : الاتجاهات الخاصة بحماية البيئة البحرية :

لقد ظلت قضايا البيئة تشكل هاجسا وهما لكل ذي بال بل تطوعت وسائل الإعلام الحديثة وباتت تنقل إلينا عبر كل سائحة صغيرة الأحوال والكوارث التي يخلفها التلوث البيئي وبالذات الناتج عن الكوارث الطبيعية والإنسانية سواءا كان الأمر مقصودا أو غير مقصود.

وأصبحت أمم تقطن البحار والأنهار تعاني من التلوث الي البحري ، على المدى القريب إنتبه العالم أجمع وزاد اهتمامه بموضوعات حماية البيئة البحرية من التلوث وغيرها من الأخطار التي باتت تهدد سلامتها وتعرضها للمزيد من الارهاق والاستنزاف² وهي تفعل ذلك بمختلف الطرق وتستخدم جميع الوسائل وتسخر كل الإمكانيات وتستعين بمختلف العلوم كالعلوم الكيميائية والفيزيائية والذرة والطب والقانون وغيرها ، فأقامت المعامل المختلفة وأنشأت الأجهزة الفنية والمنظمات الدولية وجندت الدول على المستويين الدولي والوطني إمكانياتها لمواجهة الموقف كما أصدرت التشريعات القانونية المتعدد وانعقدت المؤتمرات الدولية والندوات العلمية المختلفة.³

فما هي أهم الاتجاهات التي حاولت مكافحة التلوث في البيئة البحرية ؟

هذا سنجيب عليه بالتفصيل من خلال ذكر أهم الإتجاهات وهي : المؤتمرات والمعاهدات الدولية. (فرع 1).

ثم نتطرق إلى مكافحة تلوث البيئة في التشريعات العربية (فرع 2).

¹ صلاح هاشم ، مرجع سابق ، ص 38

² الصحافة الديمقراطية والوحدة والسلام وأسستها ن عبد الرحمان مختار في 1961 ، العدد 0319-2006/4589 / بحث في الأخبار مقال عقيد شرطة

فوراوي.

³ جيلاني عبد السلام أرحومة ، مرجع سابق ، ص 9

وأخيراً إلى الشريعة الإسلامية محاولاً الإجابة على سؤال مهم هو الشريعة الإسلامية التي جاء بها القرآن منذ 14 قرن من الزمان نظمت أحكاماً في موضوع لم يعرفه المجتمع الدولي إلا حديثاً. (فرع 3).

الفرع الأول : المؤتمرات والمعاهدات الدولية :

لقد سعى المجتمع الدولي إلى حماية البيئة البحرية باعتبارها كنزاً للموارد الطبيعية وملكاً للإنسانية من خلال العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي استهدفت الحد من ظاهرة التلوث البحري بالزيت حيث يمثل هذا النمط من الاتفاقيات الجانب الأعظم من الاتفاقيات الدولية والإقليمية لحماية البيئة البحرية.¹ ولقد بدأت الجهود الدولية لمكافحة تلوث البيئة منذ مؤتمر واشنطن 1926 حيث تم إقرار مشروع إتفاقية دولية لمكافحة التلوث في مياه البحر والمحيطات الناتج عن زيت البترول

وتطرق المشروع إلى حالة المسؤولية عن إنتهاك أحكام الاتفاقية بالرغم من أن المشروع الاتفاقية السالفة الذكر لم يخرج إلى حيز التنفيذ إلى أنه نبه الأذهان إلى ضرورة مكافحة التلوث ، كما ان بعض ناقلات البترول قد التزمت اختياراً بما جاء بمشروع الاتفاقية وبدأت الدعوات توجه من قبل اتحادات ملاك السفن في عدد من الدول لإتباع بعض قواعد المشروع وذلك للشعور بالأهمية الإنسانية للمحافظة على البيئة . وقد توالى الجهود لمحاولة تقنين قواعد مكافحة تلوث البيئة إلا أن تم التوقيع على إتفاقية لندن 1954، والتي أصبحت نافذة اعتباراً من 26 يوليو 1958.²

* إتفاقية لندن 1954:

والتي كانت بدع ومن الحكومة البريطانية إلى عقد مؤتمر بمدينة لندن مثل فيه السكرتير العام للأمم المتحدة وحضرته وفود تمثل 43 دولة لمناقشة مشكلة تلوث البحار بالنفط وقعتها 20 دولة وقد أوكل للحكومة البريطانية القيام بالمهام الموكلة إليها بموجب هذه الإتفاقية للمنظمة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية (imco) إلى حين التصديق على وثيقة إنشاء هذه المنظمة.³

¹ جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2001، ص 4.

² عبد المنعم محمد د اوود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، الطبعة الأولى ، منشأة المعارف بالإسكندرية 1999، ص 342-343.

³ صلاح هاشم ، مرجع سابق ، ص 201.

لقد حظرت اتفاقية لندن وتعديلاتها إلقاء زيت البترول أو في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة 100 ميل بحري كما تنطبق أحكام تلك الاتفاقية على حالات التلوث العمدي والغير العمدي ولكنها لا تنطبق على التلوث الناتج عن الحوادث والتلوث الذي لا يمكن تجنبه.¹

أما عن الجزاء على مخالفة أحكام الاتفاقية فإنه يتم تحديده من قبل القانون الوطني لدولة تسجيل السفينة ، ولا يجوز ان يقرر هذا القانون عقوبات تزيد عن العقوبات المقرر عند التلوث بالزيت في البحر الإقليمي بمعنى ان عقوبة المخالفة في اعالي البحار لايجب أن تزيد عن عقوبة المخالفة في الإقليمي .

وتم تعديل هذه الإتفاقية خلال مؤتمر عقد في لندن في أبريل 1962 والتي أصبحت سارية المفعول اعتباراً من 19 ماي 1967 كما تم إجراء تعديل آخر عامي 1969-1971 .

* إتفاقية بروكسل:

وحضر هذا المؤتمر 48 دولة منهم دولتان عربيتان هما مصر وسوريا ، وأسفر هذا المؤتمر عن عقد إتفاقتين هما :

- الإتفاقية الخاصة في اعالي البحار في أحوال حوادث التي تؤدي إلى التلوث بزيت البترول .
- الإتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيت البترول.

ويمكن أن نلخص المبادئ الرئيسية في الإتفاقية في ما يلي :

1- يمكن للدول الشاطئية أن تتدخل في البحر والظروف التي تسمح للدولة بالتدخل قاصرة على التلوث الذي يمكن أن يرتب آثار كبيرة الأضرار ، إذا فليس كل تلوث بالزيت أو تهديد بالتلوث يعتبر كافياً لتتخذ الدول الشاطئية إجراء، بل لابد من قدر من الجدية والخطورة للضرر المتوقع .

2- يشترط لتدخل الدولة عدة شروط تسبق التدخل هي:

أن تدخل الدولة في مشاورات مع الدول الأخرى التي تتأثر بالكارثة البحرية أما بعد التدخل فإن على الدولة الشاطئية ان تحظر الدول والأشخاص المعروفين المعنيين وكذا الأمين العام للهيئة البحرية للحكومات أما في الحالات الاستعجالية فعلى الدولة أن تتخذ الإجراءات العاجلة دون مسبق مشاورات أو إخطار فالدولة ملزمة بأن تبذل أقصى جهدها لتجنب أي مخاطر في الحياة البشرية .

¹ عبد المنعم محمد داوود ، المرجع سابق ، ص 343.

3- تنفيذ الدولة في ما تتخذه من إجراءات بقاعدة نسبية أي أن تكون الإجراءات متناسقة مع الضرر الحالي

4-4- تلتزم الدولة التي تتخذ إجراءات مخالفة لنصوص معاهدة فتسبب ضررا للغير بأن تعوض عن ذلك الضرر وعلى المتضرر ان يثبت أن الإجراء المخالف قد سبب له ضررا وأن الضرر قد تحقق من إجراءات تتجاوز ما هو لازم عقلا لتحقيق الغاية .¹

* إتفاقية بروكسل لصندوق تعويض أضرار التلوث بالزيت لسنة 1971 م :

دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد اتفاقية مكملة لاتفاقية 1969 م و أبرمت اتفاقية جديدة بتاريخ 18-12-1971 م ببروكسل .

نظرا لأن إتفاقية الصندوق لسنة 1971 مكملة لاتفاقية بروكسل 1969 م فإن الأعضاء المنظمين لهذه الاتفاقية الأخيرة هم وحدهم الذين لهم الحق في الانضمام إلى إتفاقية الصندوق .

وتدفع الدول المتعاقدة حصصها على أساس كميات البترول التي يتم استيرادها ، والقصد منها مساعدة ملاك السفن وتخفيف الأعباء المالية التي يتحملونها في مواجهة مسؤولياتهم عن أضرار التلوث ، ويجب أن تستخدم حصيلة هذا الصندوق لتغطية نفقات تنظيم وغزالة التلوث البترولي ،

والتعويض عن الأضرار المترتبة عنه ، هذا وبالإضافة إلى الإتفاقية التكميلية الخاصة بشركات البترول لسنة 1971 م في شأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث بالزيت المعروفة باسم كريستال .²

وبما ان تلك البحار التي تطل عليها الدول العربية تكاد تكون شبه مغلقة ولا تتجدد مياهها إلا بشكل بطيء وتكثر الملوحة فيها بالإضافة إلى قلة الأعماق مقارنة مع غيرها الأمر الذي يؤدي إلى سرعة تلوث مياه تلك البحار ، وهذا ما دفع الدول العربية إلى المبادرة بالتصديق على الاتفاقيات الخاصة بمنع التلوث ومنها اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية الناتجة عن اضرار الزيوت واتفاقية 1978 الخاصة بالمحافظة على البيئة في الخليج العربي.³

الفرع الثاني : مكافحة تلوث البيئة البحرية في التشريعات العربية :

¹ عبد المنعم داوود ، مرجع سابق ، ص 343 .

² أحمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 136-137 .

³ عبد المنعم داوود ، المرجع سابق ، ص 338 .

تأتي مكافحة التلوث في البحار العربية من الطبيعة الهشة لطبيعة تلك البحار وسرعة تآثرها بعوامل التلوث على النحو السالف الذكر ، ولأن البحار العربية تعد موردا هاما من موارد الثروة الغذائية تستلزم المحافظة عليها بالإضافة إلى الأهمية الأخرى لتلك البحار في كونها نقطة وصل بين الشرق والغرب وتمثل أهمية خاصة لنقل النفط العربي إلى الدول المستهلكة في أوروبا وأمريكا.

وبالتالي فإنه من المهم ضرورة مكافحة التلوث في البحار العربية على المستوى الوطني والإقليمي والدولي لأن في حالة حدوث تلوث جسيم لأحد البحار التي تطل عليها الدول العربية فإن أيا منها لن تستطيع إتمام إجراءات المكافحة بصفة منفردة لعدم توفر الإمكانيات المادية أو التقنية لذلك ، الأمر الذي يدفع على ضرورة التكاتف الإقليمي والدولي في هذا الشأن.¹

وكون المناطق المغمورة من حوض الخليج العربي تحتوي على أعني مكامن النفط في العالم ونظرا لضخامة نشاطات الاستثمار التي تبشر في حوض الخليج ، فإن حوادث التلوث الضخمة البناجمة عن تلك العمليات لا يمكن استبعادها ، ولا يمكن استبعاد الأضرار الخطيرة التي ستلحقها حوادث التلوث ببيئة الخليج وبالبحر نفسه الذي تسببه انفجارات حقول النفط في سواحل الولايات المتحدة الأمريكية و قد تزيد وبذلك تكتسب التشريعات العربية التي تضمن اتخاذ التدابير الوقائية للمحافظة على بيئة الخليج من التلوث أهمية خاصة في هذا الشأن ومن أمثلتها :

أولا : العراق :

تضمنت عقود امتيازات النفط بين الشركات الأجنبية والحكومة العراقية نصوصا عامة بخصوص اعتماد الشركة المستغلة للإجراءات الوقائية التي تحول دون تبديد النفط وحصول التلوث ، كما صدر قانون رقم 229 لسنة 1970 الخاص بصيانة الثروة النفطية الذي يشمل عمليات استخراج واستثمار النفط في البحر الإقليمي والجرف القاري ، جاء بأحكام دقيقة تهدف إلى الحفاظ على الثروات النفطية من التبديد والضياع . ورغم حاجة هذا التشريع إلى مزيد من التطور الذي يواكب المستوى الذي بلغته تشريعات الدول المتطورة في هذا الخصوص.²

¹ عبد المنعم داوود ، المرجع سابق ، ص 100

² عباس هاشم الساعدي ، حماية البيئة من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي دراسة قانونية ، دار المطبوعات الجامعية ، الجامعية ، الاسكندرية

وقد بني التشريع العراقي على ثلاث دعائم أساسية هي :

- إلزام الشركة المستغلة في اعتماد المعايير الفنية المعترف عالميا بفعاليتها في ميدان الصناعة النفطية .
- إلزام بتزويد الوكالة الحكومية المختصة بتفاصيل كاملة تغطي كافة مظاهر نشاطها لكي يتسنى للوكالة الحكومية ممارسة الرقابة والإشراف الفعال على تلك النشاطات
- النص على جزاءات فعالة نتيجة لعدم التزام الشركة بالقواعد والمعايير التي أوردتها التشريع .

ثانيا: إيران:

لم يرد في التشريع الإيراني الصادر في سنة 1957 م الذي يحكم عمليات استكشاف الموارد النفطية واستثماره في الجرف القاري نصوصا صريحة تتعلق بالتلوث البحري ، إنما وردت الإشارة فقط إلى وجوب التزام الجهة المستغلة بمعيار الممارسة السليمة في صناعة النفطية.

ثالثا: الكويت :

تضمنت عقود إمتيازات النفط المعقودة بين الشركات الاجنبية وحكومة الكويت إشارة عامة إلى مشكلة التلوث البحري فقد فرضت المادة 3 من الاتفاق الموقع سنة 1961 م بين أمير الكويت وشركة شيل بتروليوم الذي يشمل استثمار المواد النفطية في البحر الإقليمي والجرف القاري إلزاما على الشركة في أن تباشر أعمالها بصورة بارعة وفقا للوسائل العلمية المتاحة ، كما عليها أن تتخذ كافة التدابير المناسبة لمنع تلوث البحر ، بالإضافة إلى نص القانون الصادر سنة 1964 م الخاص بخطر تلويث المياه القابلة للملاحة بالنفط على حظر تلويث المياه الوطنية والإقليمية الكويتية نتيجة لتصريف النفط.

رابعا : الإمارات العربية :

إتسمت النصوص التي تضمنتها عقود إمتيازات النفط المعقودة مع حكومة أبوظبي بالعموم والتجريد في الأمور التي تتعلق بمنع إلحاق البيئة بالأضرار الناجمة عن التلوث ، فقد صدر قانون سنة 1967 م المتعلق بإستثمار النفط في قاع البحر الإقليمي والجرف القاري .

وفيما يتعلق بالنصوص الخاصة بمنع التلوث فرضت المادة 8 إلزاما على الشركة المستغلة ان تباشر أعمالها ضمن منطقة الامتياز باحتراس وفقا للمعايير المقبولة في صناعة النفط.¹

¹ عباس هاشم الساعدي ، مرجع سابق ، ص 102.100

خامسا: قطر

لا يوجد لدى قطر تشريع خاص يحكم عملية الإستكشاف و استثمار النفط إنما تتولى عقود إمتيازات النفط تنظيم تلك العمليات فقد صدر قانون سنة 1952م المعقود بين شركة شيل للإستكشاف عبر البحار مع الحكومة القطرية حيث ورد في عقود الإمتياز نصوص عامة أوجبت إتخاذ تدابير وقائية لمنع إعاقاة ممارسة النشاطات الأخرى في البحر ومن ضمنها الاضرار الحاصلة للبيئة البحرية جراء عملية الأستثمار فقد ألزمت المادة 14 من الاتفاقية المذكورة الشركة المستغلة بأن تباشر أعمالها بمنح الإعتبار المناسب للقوانين والأعراف التي تحكم البحر العالي والملاحة فيه.¹

وبالإضافة إلى دول الخليج العربي قامت الدول العربية الأخرى بإصدار تشريعات في هذا الخصوص منها:

- ليبيا القانون رقم 07 سنة 1982

- عمان قانون رقم 10 سنة 1982

- تونس القانون رقم 91 سنة 1983

- مصر القانون 04 سنة 1994

- الجزائر القانون رقم 03 سنة 1983

وقد وصفت هذه القوانين الأسس والقيود لحماية البيئة على اختلاف عناصرها.²

الفرع الثالث: حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء الشريعة الإسلامية

إن المجتمع الدولي لم يتحرك في إطار دولي لحماية البيئة إلا بعد الحرب العالمية الثانية عند تفاقم الملوثات وظهور أثارها السلبية على البيئة .

ثم أخذت الدول على المستوى الخاص تصدر تشريعاتها المختلفة لحماية البيئة على النطاق الإقليمي .

اولا : في القرآن الكريم :

1/ تنبؤ القرآن بظاهرة التلوث:

قال الله تعالى ((ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون))¹.

¹ عباس هاشم الساعدي ، مرجع سابق ، ص 104

² جيلاني عبد السلام أرحومة ، مرجع سابق، ص 54.

وإن المتأمل لهذه الآية ليلحظ عجباً وسبحان الله فكأنما هي آية نزلت الآن وليس منذ أربعة عشر قرناً ، فهي بظهور الفساد في الأرض والبحر ، وأن هذا الفساد ضخم وخطر لشموله البحر والبر وأن سبب هذا الفساد هو الإنسان .

وإنه سوف يجني ما فعلت يده ، ولا شك أن فساد البيئة وتلوثها هو الفساد الذي تعنيه هذه الآية أو على الأقل هو من ضمن ما عنته هذه الآية لذلك تقول الآية ((بما كسبت أيدي الناس)) ذلك أن فساد البيئة كما سبق القول حصل بفعل الإنسان وتهوره واندفاعه وأنه سوف يعاني من مشاكل هذا التلوث سواء في الصحة أو في الغذاء على الكائنات الأخرى إلخ .

2/ نهي القرآن عن الفساد في الأرض :

إن التلوث هو من ضمن الإفساد في الأرض ، وقد نهى الله عن الإفساد في الأرض في آيات كثيرة نذكر منها قوله تعالى ((يا بني ندم خذوا زينتكم عند كل مسجد وكلوا واشربوا ولا تسرفوا إنه لا يحب المسرفين))² ، وكان الإسراف يؤدي إلى الفساد أو هو الفساد ، أما الإنسان فقد يكون تصرفه مفسداً وهو لا يعلم ومن ثم يسبب الضرر لنفسه ، فكان عليه أن يضمن النجاة لنفسه بإتباع شرع الله .

3/ إشارة القرآن إلى التوازن البيئي :

إن كتاب الله يزخر بالآيات التي تتناول هذا الموضوع ونذكر بعضها قال الله تعالى ((إن الله بالغ أمره قد جعل الله لكل شيء قدراً))³.

وقال الله تعالى ((وكل شيء عنده بمقدار))⁴ وقال الله تعالى ((وخلق كل شيء فقدره تقديراً))⁵ هذه الآيات تبين أن كل شيء محكم صنعه محدداً مقداره فلا إفراط ولا تفريط ولا عبث ومقتضى هذا المعنى أن جميع عناصر الكون الطبيعية التي خلقها الله محددة المقدار ، وبتنسيق و تكامل محكم بينها بقدرته الله تعالى ، والماء

¹ سورة الروم ، الآية 41

² سورة الأعراف ، الآية 31.

³ سورة الطلاق ، الآية 3.

⁴ سورة الرعد ، الآية 8

⁵ سورة الفرقان ، الآية 2

والغازات المختلفة والحيوانات والنباتات وغير ذلك من الكائنات الحية ، كلها موزونة القدر والمقدار ، تنسجم وتتكامل مع بعضها في تناسق عجيب يدل على إبداع الحكيم وقدرة الخالق .¹

4/ أمر القرآن بالوسطية والترشيد في استعمال موارد البيئة:

إن التلوث بمعناه المباشر يعني التعكير أو التكدير ، وذلك بامتزاج شئ معين بآخر غريب عنه فيسبب الضرر، وهو يشمل الإستعمال السيئ لموارد البيئة لذلك كانت كلمة الفساد التي جاء بها القرآن هي أشمل معنى وأدل على المقصود.²

والذي نعنيه في هذا البند هو الإفساد البيئي الناتج عن الاستعمال السيئ والمسرف لموارد البيئة أي مخالفة الاعتدال والوسطية في الإستعمال ومما لا شك فيه أنه لو إتبعنا الشرع القرآني وإلتزمنا بنهجه القويم الذي يقوم على الاعتدال والوسطية وعدم الإسراف والإستعمال الراشد لموارد البيئة لاستمرت البيئة سليمة ومتوازنة يقول تعالى ((ولاتبذر تبذيرا إن المبذرين كانوا إخوان الشياطين وكان الشيطان لربه كفورا))³ وهكذا كان المنهج وسطيا فهو لا يدعو إلى الرهينة كما أنه لم يترك الأمور على مصاريعها بل طلب من الإنسان أن يتمتع بنعم الله ولكن بدون إسراف وذم المسرفين.

ثانيا: في السنة النبوية :

إن السنة النبوية المطهرة هي الأخرى قد حفلت بالكثير من الأحكام والمبادئ السامية ذات العلاقة المباشرة بحماية البيئة والتي لو طبقناها مع أحكام القرآن لتوصلنا إلى بيئة سليمة طاهرة .⁴

ذلك ان نبينا محمد صلى الله عليه وسلم لا ينطق عن الهوى فيما يصدر منه:

ونبهننا غلى ضرورة وأهمية النظافة بصفة عامة فقال صلى الله عليه وسلم : ((الظهور شطر الإيمان))⁵ كما نبهننا إلى ضرورة المحافظة على البيئة ومواردها من التلوث فإنه صلى الله عليه وسلم أنكر على تلويث البيئة سواء مصادر المياه أو الظل أو الطريق واعتبار فعلها من الأمور التي تجلب اللعنة.

¹ جيلاني عبد السلام ارحومة ، مرجع سابق ، ص 56.

² جيلاني عبد السلام ارحومة ، مرجع سابق ، ص 61.59

³ سورة الاسراء الآية 26.

⁴ جيلاني عبد السلام ارحومة ، المرجع السابق ، ص 62.

⁵ صحيح مسلم ، الجزء الثالث ، كتاب الطهارة ، الحديث رقم 1

اتجاه المصطفى عليه أفضل الصلاة وأزكى التسليم في التعامل مع البيئة هو إتجاه يقوم على مبدأ الوسطية والرشد والإقتصاد في إستعمال موارده ، ويفرض الأفساد والإسراف فيها ، إتجاه يحث على نظافة الموارد المائية والوقاية من اسباب المرض والضرر.¹

المبحث الثاني : التلوث البحري بالنزيت .

أن الجرائم البيئة البحرية باتت تهدد العلم كله ولذا توجب أن يتحد العالم ليكبح جماحها لأن اثر الجريمة ليس محدودا وعليه فقد تنادت دول العالم بحثا عن القواعد الخاصة لمكافحة انتهاكات البيئة البحرية على مستوى الدولي.

فجرائم البيئة البحرية أمرا واقعا ولها ميزتها الخاصة وتختلف عن الإجرام التقليدي في العديد من الأوجه ، وازدياد حجم المخاطر التي تقع نتيجة الإجرام البيئي واستمرار آثار الأفعال التي تنتهك البيئة البحرية وحددت ضررا بيئيا يضرر آخر ناتجا عن الضرر البيئي وهو ما يعرف بضرر البيئي .

كما أن العديد من المبادئ القانونية التقليدية مثل مبدأ الإقليمية (ومبدأ اشتراط توفر عنصر القصد الجنائي) وغيرها من المبادئ التقليدية لم تعد تواكب التدابير الخاصة بحماية البيئة البحرية .²

ومن الملاحظ أن اغلب الدول تتفق على تجريم التلوث البحري وخاصة التلوث البحري بالنزيت ، فما هي أركان هذه الجريمة ؟ ولهد سنتطرق إلى اركان جريمة التلوث (المطلب الأول) ، وما هي نظرة القوانين الداخلية إلى هذا النوع من الجرائم ؟ وسنجيب عن هذا الاشكال من خلال التطرق إلى تجريم التلوث البحري في القوانين الداخلية بالتركيز على الجزائر (المطلب الثاني) .

المطلب الأول : أركان جريمة التلوث .

من المتعارف عليه أنه لكل جريمة اركان والتلوث كغيره من الجرائم يقوم على ركنين ففيما يتمثل هذان الركنان ؟ وللإجابة على هذا الاشكال نتطرق إلى الركن المادي (الفرع الأول) ، ثم نعرض على الركن المعنوي (الفرع الثاني) .

الفرع الأول : الركن المادي لجريمة التلوث :

¹ جيلاني عبد السلام أرحومة ، مرجع السابق ، ص 66.65.63.

² www.albayan.c.o.ae/albayan/2017/04/19/mhl.bhtm.37k.

قد يتخذ الركن في جريمة التلوث صورة نشاط إيجابي (قيام بعمل) وقد يكون في صورة سلبية (امتناع عن العمل).

أولا : قيام العمل :

سواء تعلق البحار أو المياه العذبة أمام القضاء ، فتلوث البحر الإقليمي والشواطئ يتم عن طريق غلقاء مخلفات السفن وخاصة تلك التي تعمل في نقل المواد البترولية ومعظم أفعال إلقاء النفايات مجرم بنصوص القوانين المختلفة ، بل إن التجريم يشملها حتى ولو كان الألقاء في عرض البحر ، ولكن بالقرب من المياه الإقليمية بصورة تسمح بوصول هذه المخلفات إلى شواطئ وتلويثها .

ثانيا: إلتزام سلمي بالامتناع عن أداء عمل :

هناك التزام عن العمل في مجال المياه فجريمة التلوث يمكن أن تتم بسلوك سلمي كالامتناع عن تنظيف الأفران.

الفرع الثاني : الركن المعنوي :

نستعرض من خلاله القصد الجنائي (بند1) ثم نفيه (بند2):

أولا : القصد الجنائي :

جريمة التلوث هي من الجرائم العمدية التي تستلزم قصدا جنائيا في إتيان هذا الفعل والقصد الجنائي في هذا الجرائم هو القصد الجنائي العام.

ثانيا : نفي القصد الجنائي:

إن كل ما يتطلبه في الجرائم التلوث هو القصد الجنائي العام ، والقوى القاهرة والحادث لها أثر في نفي القصد بالنسبة للقوى القاهرة والحادث الفجائي فيمكن دائما أن تنفي القصد لأنها تعدم الإرادة التي صاحبت القصد ، فمثلا إذا اضطرت إحدى السفن لتفريغ حمولتها بالقرب من شاطئ الدولة بسبب عطب أو حريق شب بها ، فلا يمكن بطبيعة الحال مساءلة ربانها عن جريمة تلويث مياه البحر .¹

المطلب الثاني: تجريم التلوث بالمحروقات في القوانين الداخلية والجزائر.

كما ذكرنا سابقا أن التلوث البحري والمحروقات خاصة مجرم في معظم الدول فما هي نظرة القوانين الداخلية لهذه الجريمة؟ وهذا ما سنجيب عنه من خلال تجريم التلوث البحري بالمحروقات في القوانين الداخلية (الفرع

¹ احمد محمود الجمل ، مرجع سابق ، ص 77.78.79.

الأول) وكيف تعاملت الجزائر مع ظاهرة التلوث البحري بالمحروقات؟ وهذا ما سنتعرض إليه من خلال التطرق على تجريم التلوث البحري بالمحروقات في الجزائر (الفرع الثاني) .

الفرع الأول: تجريم التلوث البحري بالمحروقات في القوانين الداخلية:

يعتبر القانون من إحدى الوسائل التي لجأ إليها المجتمع الدولي في مكافحة التلوث البحري والسيطرة عليه وبهذا الصدد ركزنا على بعض القوانين الداخلية التي جرمت التلوث البحري بالمحروقات.

أولاً: دول الخليج:

الخليج يستحوذ على 30% من التلوث النفطي البحري العالمي، وكشف تقرير حديث أن نسبة التلوث النفطي التي أصابت الخليج تصل إلى 30% من إجمالي التلوث البحري العالمي وبين التقرير أن عدد السفن المرتادة للمنطقة تبلغ حوالي 12 ألف سفينة سنويا متوقعا زيادتها إلى الضعف خلال السنوات العشرة المقبلة نظرا لتنامي الإقتصاد الإقليمي والعالمي الذي يعتمد على 56% من الطاقة المستوردة من المنطقة ويشار إلى أن السعودية تقدمت بطلب التعويضات عن أضرار البيئة التي لحقت بها من جراء حرب الخليج الثانية عام 1991م وتمثل التلوث في حرق مئات من آبار النفط الخام في مياه الخليج .

ويعتقد أن شواطئ السعودية تأثرت بتلوث نفطي يقارب 11 مليون برميل ليشكل ذلك أكبر تلوث نفطي شهده العالم.¹

ثانياً : مصر :

شاركت مصر في المنتدى الأوروبي المتوسطي بموناكو والذي ناقش موضوعا رئيسيا يتناول التلوث البحري بالمواد الخطرة تم التركيز على الموضوعات التالية :

1- تحديات المرور البحري بالبحر المتوسط

2-2- مسألة التلوث البحري

3- عملية التفريغ غير القانونية .

وقد اتخذت الحكومة المصرية إجراءات لإبطال النقل غير المشروع للمواد الخطرة الكيماوية والنفايات عبر الموانئ المصرية وذلك حفاظا منها على البيئة البحرية في البحار ، وعن مدى هذه الاجراءات وخصوصا أن مصر بها

¹ Arabic .peopledaily.con.cn/2017/04/22/ 69775 12 k html

قناة السويس والتي تعتبر ممرا أساسيا لعبور السفن من وإلى جميع أنحاء العالم ، انطلاقا من الشعور بالمسؤولية نحو حماية البيئة البحرية من التلوث فدائما ما تسارع جمهورية مصر العربية إلى الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية والمعاهدات التي تساعد على الحد من التلوث البحري وأيضا إنشاء وزارة مختصة للشؤون البيئية والتي تتعاون بشكل كفاء وفعال من خلال التنسيق بين الجهات المعنية.¹

وقد سطرت مصر برنامجا لحماية مياه نهر النيل وذلك من خلال مايلي :

- وضع خطة شاملة لمواجهة الكوارث البيئية البحرية واتخاذ التدابير اللازمة لمواجهتها في زمن السلم والحرب وذلك بتعاون مع مراكز العمل الأخرى ومختلف الأجهزة المعنية بالدولة .
- المشاركة في الجهات ذات العلاقة في تنفيذ خطط الطوارئ للتلوث بالنفط.
- التعاون مع الإدارات المختصة في إصدار النشرات الدورية والأعلامية عن مصادر تلوث البيئة البحرية والعوامل المؤثرة في انتشارها والحلول المناسبة للحد منها
- تنفيذ الالتزامات المترتبة عن الاتفاقيات الإقليمية والدولية لرصد مصادر ومعدلات تلوث مياه البحر.²

ثالثا: سوريا :

لقد أصدر السيد الرئيس بشار الأسد القانون رقم 09 لعام 2006 الخاص بمنع التلوث البحري يتضمن القانون أبوابا تشمل التعاريف الخاصة وقواعد الضبط والابلاغ عن حوادث التلوث في المياه الإقليمية السورية وتحديد المسؤولية عن الحوادث التلوث البحري بالزيت (النفط) والغرامات والتعويضات المترتبة عليها ، والشروط الواجب تطبيقها من قبل المنشآت والشركات الصناعية الواقعة على الشاطئ والمسؤولية عن إدارة محطة تكرير أو ضخ الزيت كما تضمن القانون الشروط الواجب توفرها في السفن والناقلات الموجودة داخل المياه الإقليمية السورية وقواعد منع التلوث البحري الناجم عن السفن وناقلات الزيت.³

رابعا: سلطنة عمان :

¹ .www .emdle/gow.ey/arabic.

² . www.epa.kw/arabic/py.dept.11020k .

³ www.moex.gow.sy/modules.ph.p30

تعتبر سلطنة عمان من أكثر مناطق العالم ازدحاما بالحركة الملاحة البحرية التي تعبرها السفن العالمية لذلك تقدمت بفكرة إنشاء مرافق لاستقبال السفن والناقلات بمنطقة الخليج حيث اتخذت اجراءات الوقاية لمواجهة حوادث الانسكاب النفطي.

وقد أشرف وزير النفط والغاز (محمد بن حمد الرمحي) افتتاح مؤتمر مكافحة تلوث البحار الذي نظمته منظمة التعاون المشترك لشركات النفط العالمية في الخليج وشركة تنمية نفط عمان .

- إن سلطنة عمان حرصت ومازالت تحرص على حماية بيئتها من أخطار التلوث البحري مشيرا إلى أن الحكومة الرشيدة عملت على وضع خطط عمل وطنية لمكافحة كل أشكال التلوث البحري خاصة ذلك الناجم عن التسرب النفطي وقد مدت جسور التعاون مع سائر المنظمات البحرية الدولية والإقليمية لمكافحة هذه المخاطر .

- كما أن السلطنة نظمت في عام 1995 م أول مؤتمر لمنع الناقلات من تفرغ النفايات و حماية البيئة البحرية وذلك بالتعاون مع منظمة التعاون المشترك لشركات النفط العالمية في الخليج حيث دعت من خلال هذا المؤتمر إلى إنشاء مرافق استقبال للسفن والناقلات بمنطقة الخليج كخطوة عملية لمواجهة هذه المشكلة .

- كما عملت سلطنة عمان على تعزيز آفاق التعاون والعمل المشترك للحد من أخطار التلوث النفطي وتطوير التشريعات الوطنية والإقليمية¹ .

ويعتبر النفط في سلطنة عمان القوة التي تحرك النمو الاقتصادي في المنطقة لعدة عقود وقد أسفر النمو في

الصناعة النفطية عن نقل كميات كبيرة من خام النفط ومنتجاته عبر ممرات في الخليج مما يمثل تهديد خطر للبيئة

- ولهذا اتخذت الاجراءات الوقائية لمواجهة هذه التهديدات ومن بينها الدعوة إلى تعديل السياسات المنظمة بما

يمكن مؤسساتها من وضع تنفيذ الخطط والبرامج التي من شأنها أن تقوم بمواجهة حوادث الانسكاب النفطي .

- ويسعى مؤتمر مكافحة تلوث البحار إلى تبني أفضل الممارسات في إنتاج النفط من العمليات البحرية وفي

نقلها عبر البحار ويركز على مكافحة تلوث البحار من النفط وجعل المياه الاقليمية نظيفة وقادرة على تحقيق

التنمية المستدامة .

- ويجدر بالذكر أن منظمة التعاون المشترك لشركة النفط العاملة في الخليج قد تأسست في عام 1972 م

ومقرها مملكة البحرين¹ .

¹ www.aboalcam.com

الفرع الثاني: تجريم التلوث البحري بالمحروقات في الجزائر :

في هذا الصدد انعقدت الجلسة العلنية الثانية والعشرون يوم الأحد 24 ماي 1998 م برئاسة نائب رئيس مجلس الأمة السيد عبد الله الحاج أحمد وتمثيل وزير النقل السيد أحمد بوليل وذلك للمناقشة والمصادقة على القانون المعدل والمتم لأمر 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 م والمتضمن القانون البحري وقد توصلت هذه الجلسة إلى الأحكام التالية :

إن الكوارث الأيكولوجية التي يمكن أن يتسبب فيها تلوث البيئة خاصة بالمحروقات لها أثر على الثروة النباتية والحيوانية وبالتالي على صحة الانسان ، لهذا فحماية البيئة ضد التلوث أواوية ومسألة حيوية زيادة على ذلك فإن حماية البيئة أصبحت عاملا أساسيا يؤخذ بعين الاعتبار في كل الدراسات والحسابات في نفس المرتبة مع العوامل التقنية والاقتصادية .

إن الجزائر على غرار العديد من الدول وقعت ووافقت على كل الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالوقاية وحماية ومحاربة تلوث البيئة وذلك منذ 1963 م.

وقد أكدت هذه الجلسة على خصوصية البواخر البترولية التي تلجأ للمحافظة على توازنها لعملية تقنية تتمثل في ملأ وتفريغ خزاناتها بمياه البحر ، والتي من المفروض أن تتكفل بها محطات مينائية مختصة تسمى : Station Déballastage لكن هذه المحطات والبواخر عادة ما تقصر في عملها لعدة أسباب خاصة عدم خضوعها للقوانين التي تبدو كأنها غير صارمة ، وبالتالي تفرغ البواخر محتواها من المياه الملوثة في نفس الوقت مباشرة في البحر ، لهذا يستحسن أن يكون القانون الحاتلي دقيقا فيما يخص حماية الموانئ البترولية من التلوث ، خاصة وأنها عادة ما تكون محاذية للأماكن والشواطئ المستعملة من طرف المواطن للاستحمام والراحة وتنص المادة 22 الموجودة على الصفحة الرابعة عشر والتي تعدل المادة 215 من الأمر 76 - 80 على أنه ((كل إسالة لمواد ملوثة في البحر يجب أن تكون موضوع رخصة مسبقة تمنح طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما)) إذا كانت هذه المواد ملوثة فعلا فيجب فقط منع إسالتها في البحر .²

وقد انعقدت جلسة أخرى يوم الاثنين 25 ماي 1998 م برئاسة نائب مجلس الأمة السيد عما زواوي وتمثيل وزير النقل ، وتوصلت هذه الجلسة إلى الأحكام التالية :

¹ www.aboalcam.com

² www.majliselouma.dz./arabe/jod/01-98./jelsa.n.11.98.htm.316 k.

تحديد المسؤولية التي تنص عليها المشروع تتماشى مع الاتفاقيات الدولية بخصوص النقل البحري الداخلي أو النقل البحري على السواحل الوطنية ، فإن القانون يسند هذا النقل إلى السفن التابعة لأسطول الوطني فقط ويشمل حاليا بصفة أساسية نقل المحروقات ، لأن نقل المحروقات الآن يحول بين الموانئ ويتسع تطوره المقبل إلى نقل المسافرين ، هذا القانون يكرس نقل المسافرين مابين الموانئ الجزائرية كما أن الاستثمار في هذا المجال يجب أن يأخذ في الحسبان الاحتياجات .

نظام السلامة البحرية (ISM) التي تبنتها المنظمة البحرية الدولية (I'IMO) غجراءات ولوائح جديدة تتعلق بإدارة أمن السفن من طرف مجهزي السفن .

تعد حماية البيئة من التلوث من انشغالات المجموعة الدولية البحرية وخاصة المنظمة الدولية (I'IMO) والتي اتخذت جملة من القرارات والتعليمات لوقاية البيئة البحرية من التلوث .
من بين الاجراءات :

- تجهيز السفن بوسائل المكافحة
- تفضيل إنشاء مراكز جهوية لمكافحة التلوث في البحر.
- وضع برنامج لتعزيز هذه المراكز بالإمكانات اللازمة للتدخل الفعال كذلك تكوين المستخدمين المشرفين على هذه المراكز.

أما حول التلوث وحماية البيئة في الموانئ فقد بادرت وزارة النقل من 1993 م إلى إعداد بعض الدراسات المرتبطة بهذا الجانب حيث أظهرت هذه الدراسات أن أهم مصدر للتلوث على مستوى الموانئ الوطنية ناتج عن تدفق المحروقات الناتجة عن السفن التي تصل إلى موانئها والذي يعتبر أقل خطورة نظرا للرقابة الدائمة والتطبيق الصارم للنظام الوطني والدولي ، مع العلم ان هذا النوع من التلوث يكون خطيرا في حالة وقوع حادث .

وفي إطار مكافحة التلوث البحري بالمحروقات أشارت الجلسة إلى ضرورة إعداد برنامج ذي أولوية من طرف وزارة النقل والذي تقدر تكلفته ب: 7 ملايين دولار أمريكي يمولى بتبرع من صندوق البيئة العالمي.¹
ومن بين الاجراءات المتخذة في هذا البرنامج

¹ www.majliselouma.dz/arabe/jod/01-98./jelsa.n.11.98.htm.316 k.

اقتناء وسائل المكافحة ضد هذا النوع من التلوث وهي حواجز البترول ومواد مفرقة أى تفرق الطبقة الزيتية بين النفط والمواد وتفرق وسائل الاعادة ، كذلك يتضمن هذا البرنامج إقامة ثلاث محطات لمساعدة الملاحة في المناطق المينائية في كل من ميناء الجزائر ، أرزيو ، سكيكدة ، لأن هذا الأمر يخص الموانئ النفطية وهذه الوسائل تسمى (VTS) كذلك إعادة إصلاح استقبال المياه المتدفقة من حاملات النفط بميناء أرزيو كذلك إعداد أربعة مخابر لمراقبة حالة التلوث على مستوى الموانئ النفطية بأرزيو ، الجزائر ، سكيكدة ، بجاية .

وأخيرا ينبغي التذكير بضرورة تدعيم الردع للمخالفات في هذا المجال المتوقع في القانون البحري الجديد ، ومن بين الأحكام الجزائية تلك التي مان يقصد من ورائها مبلغ الغرامة المفروضة على جميع المخالفات بالإضافة إلى ضرورة إضافة مخالفات جديدة لم تتم المعاقبة عليها من قبل والتي تهدف إلى حماية البيئة البحرية فضلا عن أضرار التلوث والشرطة المينائية .

كما يعاقب هذا المشروع على ضرر يصيب البيئة البحرية (المادة 492).

عدم إخطار السلطات المختصة عن نقل حمولة المحروقات او مواد خطيرة والأضرار التي قد تصيب البيئة في حالة وقوع حوادث المادة 495-499.¹

¹ www.majliselouma.dz/arabe/jod/01-98./jlsa.n.11.98.htm.316 k.

الفصل الثاني: التلوث البحري بالمحروقات.

تعتبر ظاهرة تلوث البحار والمحيطات بالزيت من المشكلات الهامة والخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره، بما في ذلك من انعكاسات وتأثيرات ضارة على البيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين فيها.

ويعتبر تلوث البيئة البحرية بالزيت نتيجة طبيعة لاعتماد العلم على البترول لاشباع حاجات المختلفة باستخدامات الطاقة ، إذ أن هناك كميات هائلة من البترول الذي يتسرب للبحار سنويا أثناء عمليات نقل البترول من الدول المنتجة إلى الدول المستهلكة ، وأيضا ما يتسرب منه بسبب عمليات التنقيب و أنابيب البترول ومعامل التكرير وغيرها من الأنشطة الأخرى .¹

وقد نالت مشكلة تلوث البيئة البحرية بالزيت بوجه خاص ، من اهتمام و المنظمات الدولية والهيئات العلمية ما لم تنله مشكلة اخرى من مشكلات التلوث ، ويرجع السبب في ذلك من جهة إلى ان البحر لم يعد ينظر إليه على أنه طريق للنقل والمواصلات بل ينظر إليه أيضا باعتباره مخزنا هائلا للثروات والموارد الطبيعية ، ومن جهة أخرى ، فإن تلوث البيئة البحرية يعني في الحقيقة ، تلوث الكرة الأرضية بأسرها فبالبحار والمحيطات تمثل النسبة الغالبة منها حوالي 71 % من مجموع ذلك المسطح الكلي.

وأخيرا فإن الزيت يعتبر من اهم مصادر التلوث البحري حيث أن حوالي 8 ملايين من البترول يتسرب سنويا إلى البحار والمحيطات من الناقلات وغيرها من السفن ، إلى جانب ما يتسرب من عمليات لالتنقيب وانايب البترول ومعمل التكرير وبعض الأنشطة ومشكلة التلوث البحري بالزيت هي من أشد المشاكل تعقيد ، فالمجتمع الانساني في حاجة ماسة إلى الزيت ، باعتباره أكبر مصدر للطاقة وهو في ذات الوقت في حاجة إلى بيئة بحرية نظيفة لكونها بما تحتويه من ثروات طبيعية تمثل إحدى صور جذب السياحة وأحد أكبر مصادر الدخل القومي في العديد من الدول الساحلية .²

فما المقصود إذ بالتلوث البحري بالمحروقات ؟ وهذا ما تعرضنا إليه من خلال ماهية التلوث البيئة البحرية بالمحروقات ودور قانون OPA في حمايتها (مبحث أول) ، وهل يترتب عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات مسؤولية ؟ هذا سنتطرق إليه ضمن المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات (مبحث الثاني).

¹ جلال وفاء محمدين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2001 ، ص 43.

² محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، 2000 ، ص 5.

المبحث الأول : ماهية تلوث البيئة البحرية بالمحروقات ودور قانون O.P.A في حمايتها :

مشكلة تلوث البيئة البحرية بالزيت مشكلة حديثة نسبيا لم يستشعرها المجتمع الدولي إلا في العشرينات فكما سبق وأن ذكرنا فإن هذه المشكلة تنال أكبر قسط من الاهتمام على المستوى الدولي لما لها من تأثير سلبي بالغ على سلامة البيئة البحرية ، والتي صارت حمايتها أمر واجبا ومقدسا يجب على الفرد والمجتمع الإطلاع به ولا نقول الجماعات الدولية والإقليمية فقط ، ففيم يتمثل التلوث البحري بالمحروقات ؟

وهذا ما سنجيب عنه في إطار ماهية التلوث البحري بالمحروقات (مطلب 1):

وما هي أهم الجهود الدولية المبذولة لمواجهة هذه المشكلة ؟

كل هذا سنفصل فيه من خلال دراستنا لقانون ودوره في حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات (مطلب 2).

المطلب الأول: ماهية التلوث البحري بالمحروقات.

إن النفط يوجد مدفوناً تحت طبقات الأرض فبمكّان معينة محاطاً بالماء والغاز أو بهما معاً وتوجد هذه المكّان في اليابسة أو مغمورة في أعماق البحار والمحيطات وتتم عملية إنتاج النفط وتصنيعه بمراحل مختلفة ، من تنقيب واستكشاف وحفر وضخ ونقل وتخزين تليها عمليات تقنية من فصل وتكرير وتصنيع ، ويتكف هذه المراحل بعض المخاطر التي تجعلها عرضة لوقوع حوادث تختلف في شدتها من تسرب بسيط للنفط وحوادث وانفجارات محدودة يمكن السيطرة عليها ، إلى كوارث كبيرة يصعب التغلب عليها وينجم عنها خسائر كبيرة في الأرواح والأموال.

فكيف تحدث هذه الكوارث النفطية ؟ هذا ما سنتناوله من خلال ذكر أسباب الكوارث النفطية (فرع 01) وفيما تتمثل أهم أنواعها ؟ وهذا ما سنتطرق إليه من خلال أنواع الكوارث النفطية (فرع 2) ونظراً لخطورة هذه الكوارث اقترحت بعض الأساليب لمكافحتها ، فما هي أهم الأساليب ؟ ولذلك تعرضنا إلى أساليب المكافحة (فرع 2).

الفرع الأول : أسباب الكوارث النفطية :

على الرغم من الحيلة الشديدة والعناية التامة واتخاذ أفضل الأساليب الوقائية وسبل السلامة الصارمة أثناء عمليات إنتاج النفط وتصنيعه إلا أنه قد تحدث بعض الكوارث نتيجة لأسباب طبيعية يصعب التحكم فيها مثل هبوب الرياح الشديدة وانعدام الرؤية بسبب الغبار أو المطر أو الزلازل أو الأعاصير أو نتيجة لأخطاء فنية بشرية مثل الإهمال وسوء الصيانة وعدم توخي الحذر أو بسبب الأخطاء البشرية المعتمدة التي تتمثل بصفة أساسية في الحروب بين الدول ، وقد تؤدي هذه الأسباب أو تلك الأخطاء إلى إصابات وحوادث نفطية تتمثل في الانفجارات أو الانفجارات أو التسربات النفطية مؤدية إلى خسائر مادية وأضرار بيئية بالغة

الفرع الثاني: أنواع الكوارث النفطية.

تتمثل الكوارث النفطية بصفة أساسية في ثلاث أنواع هي:

أولاً: كوارث الإنتاج:

يمكن أن تحدث بعض الكوارث أثناء عملية إنتاج النفط من الآبار وذلك إما لأسباب طبيعية أو صناعية .¹

ومن أشهر كوارث النفط ما يلي :

¹ مجلة العلوم والتقنية (الكوارث غير الطبيعية) ' العدد الثالث والثلاثون ، محرم 1416 هـ الموافق ليونيو 1995.

- تسرب النفط في شواطئ كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1969 م وتدفعه في مياه المحيط الهادي بمعدل 20 الف لتر يوميا لمدة 12 يوم ، مكونا طبقة رقيقة من النفط فوق سطح الماء لمسافة طولها 12874 كلم راح ضحيتها أعداد كبيرة من الكائنات البحرية وطيور البحر .
- انفجار منصة إنتاج النفط في إيكوسك في بحر الشمال في 22 أبريل م وتسرب 475 ألف طن من النفط في مياه الخليج .
- انفجار أحد الحقول النفطية البحرية بالخليج العربي (حقل الحصاء) بالمملكة العربية السعودية في أوائل أكتوبر 1980 على بعد يقارب 100 كلم من ساحل الخليج وتدفع نحو 80 ألف برميل من النفط وانتشاره في منطقة طولها حوالي 95 كلم واستمر تدفق النفط طيلة أسبوع كامل¹.
- تدمر منصة أحد آبار حقل النوروز الإيراني 1983 م بسبب الرياح الشديدة وتسرب حوالي 2000 برميل من النفط يوميا على مياه الخليج .

ثانيا : كوارث النقل :

- تحدث كوارث عند نقل النفط بواسطة الناقلات أو الانابيب بعد إنتاجه من الآبار إلى مراكز الاستهلاك أو التكرير أو التصنيع أو التصدير ومن أمثلة هذه الكوارث مايلي ك
- تحطم ناقلة النفط العملاقة توري كانيون في عام 1967 م على الشاطئ الجنوبي لإنجلترا و تسرب نلاف الأطنكان من النفط وتلوث شواطئ إنجلترا وفرنسا .
- تحطم ناقلة النفط العملاقة أموكو كاديز في مارس 1978 م وانشطارها لإلى نصفين وتسرب حمولتها 228 طن من النفط الخام وتلويث الشواطئ بطول 200 كلم
- تحطم ناقلة نفط بساحل ري ودي جنيرو في البرازيل 30 ديسمبر 1988 م وتسرب 200 ألف طن من النفط الخام .
- جنوح ناقلة النفط العملاقة أكسون فاليز في آلاسكا في 24 مارس 1989 م وتسرب 36 ألف طن من النفط في مياه المحيط الأطلسي وتكوين بقعة من النفط لمسافة 286 كلم وتسببت الرياح في انتشار النفط لمسافة 200 كلم في وسط وجنوب آلاسكا.

¹ مجلة العلوم القانونية ، مرجع سابق ص 18.

■ إحتراق ناقلة النفط الإيرانية عام 1989م بالقرب من سواحل المغرب تسرب 70 ألف طن من النفط في مياه المحيط الأطلسي وتكوين بقعة من النفط لمسافة 236 كلم وتسرب النفط من الناقلات البحرية العملاقة أثناء عملية التخزين أو التفريغ أو أثناء تحركها في المياه يعد مصدرا كبيرا لتسرب النفط وتلويث البحار، ويوجد النفط في هذه المياه بحو 1,5 كلغ في كل متر مكعب، وتشير الإحصائيات إلى أن معدل متوسط انتشار البقع النفطية المتسربة من ناقلات النفط في الفترة ما بين 1974م إلى 1989 م حوالي 250 ألف طن سنويا وهي في تزايد مستمر، ومن أهم أسباب تسرب النفط من أنابيب النقل مايلي:

1. تلف المواد المصنوع منها الأنبوب إما للخلل في التصميم أو في نوعية المادة المصنوع منها أو تقادمها أو تآكل جزء منها نتيجة لعوامل التعرية أو التآكل.
2. خطأ في التشغيل، يعرض الأنابيب إلى ضغوط لا تتحملها.
3. التدخل نتيجة للأعمال الإنشائية من طرق وبناء وغيرها دون سابق تنسيق من الجهات المعنية، ومن أمثلة كوارث أنابيب نقل النفط مايلي:

* تسرب النفط في منطقة سانتا باربارا في ولاية كاليفورنيا بالولايات المتحدة الأمريكية عام 1969 م بسبب كسر الأنبوب الناقل للنفط.

* تسرب النفط من الأنابيب الناقله له من حقل شعب علي بخليج السويس في صيف عام 1983م نتيجة تآكل جزء من هذه الأنابيب وتسرب كمية كبيرة من النفط في مياه الخليج.

ثالثا: الكوارث النفطية المعتمدة:

ترجع أسباب حدوث الكوارث النفطية المعتمدة بصفة أساسية إلى الحروب التي تنشأ بين الدول خاصة الؤل النفطية المجاورة لبعضها والتي يصل مدى أسلحتها إلى آبار إنتاج النفط أو مواقع تخزينه وتكريره.

ومن أشهر أمثلة الكوارث النفطية المعتمدة مايلي :

■ كارثة تدمير حقل النيروز الإيراني التي وقعت في مارس 1983م من قبل القوات العراقية إبان الحرب العراقية الإيرانية وتدفق مايقارب 500 ألف برميل في مياه الخليج العربي.

■ كارثة نفط الكويت التي قامت بها العراق في 23 يناير 1991م بحيث تم تفريغ كميات هائلة من النفط من خزانات ميناء الأحدي ومن ناقلات نفط راسية في الخليج العربي وقد قدرت كمية النفط المتسربة بحوالي 5 ملايين برميل وتشكلت بقع نفطية طولها 130 كلم وبعرض 5 إلى 25 كلم، ويعد تحديد كمية النفط المتسرب عملية تقديرية لصعوبة معرفة سمك بقعة النفط ومساحتها بدقة.¹

فرع 3: أساليب مكافحة الكوارث النفطية:

تتمثل أفضل أساليب مكافحة الكوارث النفطية في معرفة مصادر الكوارث والعمل على منع حدوثها وكيفية مواجهتها والقضاء عليها.²

فوسائل المكافحة تختلف من دولة إلى أخرى وداخل الدولة من منطقة إلى أخرى، إذ أنه يصعب على سبيل المثال المساواة بين دولة متقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية بما لديها من إمكانيات مادية ضخمة تتيح لها القيام بعمليات المكافحة بوسائل متطورة واتخاذ إجراءات وقائية باهضة التكاليف ودولة نامية ذات إمكانيات مادية ضئيلة لا تساعدها إلا على إتخاذ إجراءات محدودة في وسائلها وفي تكلفتها.

أولاً : طبيعة الإجراءات الوقائية:

تحدد أهمية لإجراءات الوقائية وتكلفتها الضخمة في حوادث التلوث الناشئة عن نقل البترول في أن بعض القوانين الداخلية كالقانون الأمريكي الصادر عام 1970م وبعض الإتفاقيات الدولية الخاصة كإتفاق توفالوب لم تشغل إلا بهذه الصورة من الضرر.³

وإنطلاقاً من تلك الأهمية الكبيرة التي تحتلها الإجراءات الوقائية بتكاليفها الضخمة القابلة للزيادة في المستقبل لا سيما أن التطور التكنولوجي قد يخفي وراءه أدوات ووسائل مقاومة للتلوث أكثر كلفة من ذي قبل، كان منطقياً أن تأتي إتفاقية توفالوب، ويعد الإجراء الوقائي لغرض هذه المعاهدة وهذا الإتفاق طبقاً لما نص عليه المشرع الدولي: ((كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث لمنع التلوث أو للحد منه))، مثل هذا هذا الهدف في الواقع له أهمية كبيرة ومزدوجة

¹ مجلة العلوم التقنية ، مرجع سابق. ص 18-19.

² نفس المرجع. ص 20.

³ محمد السيد الفقي ، بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، 2000 ، ص 111 ، 112

في حوادث التلوث بالبترول على وجه الخصوص فهو يميز بين الإجراءات الوقائية من ناحية وإجراءات الإنقاذ أو عمليات المساعدة من ناحية أخرى، والتمييز بينهما واجب لإختلاف أساس التعويض عن كل منهما، وعن تحديد معنى المعقولية فقد سكتت المعاهدة وإتفاق توفالوب عن تحديد المقصود من ذلك واقتصر على تطلب المعقولية في الإجراءات الوقائية.

وذلك لأن تحديد مفهوم ماهو معقول من الإجراءات الوقائية وماليس كذلك في كافة حوادث التلوث هو أمر يصعب التسليم به، حيث يشهد الواقع بإستحالة ذلك، فحادث التلوث الذي يعد نقطة إنطلاق الإجراءات الوقائية يختلف في ظروفه من حالة إلى أخرى، وبناء عليه فالإجراءات المتخذة إثر حادث ما والمعتبرة ومعقولة قد لاتعد كذلك، إذ ما اتخذت إثر حادث آخر، فمفهوم المعقولية إذن مفهوم نسبي، يختلف باختلاف الحادث وظروفه، والإجراءات الوقائية يجب أن تكون معقولة من جهة ونظر موضوعية في ضوء المعلومات المتيسرة وقت اتخاذها، كما يجب أن ترى التهديد الموجود آنذاك، كما تتعلق هذه المعقولية بالوسائل المستخدمة والظروف التي استخدمت فيها أكثر من تعلقه بالنتيجة المتحصلة ، فلا شك أن تعليق مسألة معقولية الاجراءات على مجرد النتيجة المتحصلة بواسطة المنقذ تعتبر ظالمة ، فالتيارات والرياح ومد البحر وجزره هي فقط التي تقرر هذه النتيجة ، كما أن وقوع الكارثة فجأة وعلى غير سابق ميعاد وتصور مدى وخطورة الضرر التي يمكن أن تهدد بها يستوجب سرعة التدخل والتصرف وعدم البطء في اتخاذ القرارات والاجراءات حيث أن كل دقيقة بل وكل ثانية لها ثمنها وآثارها الخطيرة وبالتالي فإن العدالة تقضي التركيز على الظروف التي اتخذ فيها الاجراء أكثر من التركيز على النتيجة لبيان مدى معقولية الإجراء.¹

ومن بين طرق المكافحة :

ثانيا :الطرق الميكانيكية :

وتتمثل في عدة أنواع :

1-أحزمة لتجميع النفط في منطقة محدودة ومنع انتشاره، تهيئته لمعالجته ويجب أن تكون هذه

الأحزمة قابلة للطفو بشكل مستمر، وأن يكون لها غاطس عميق يمنع تسرب النفط من تحتها

وأن تستطيع مقاومة الرياح والأمواج.

¹ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 110.109

2-2- مواد مائعة لحركة النفط: مثل الصوف الزجاجي الذي ينشر في منطقة البقعة النفطية للحد من انتشارها وتدفعها في منطقة أوسع.

3-3- كاشطات لسحب النفط المنتشر استعدادا لسحبه بمضخات خاصة.

4-4- الاحزمة الناقلة وهي عبارة عن أحزمة معدنية يلتصق بها النفط ويتم نقله إلى منطقة أخرى حتى يمكن التخلص منه.

ثالثا: الطرق الكيميائية :

وتتمثل في استخدام عدة انواع من المواد الكيميائية مثل :

1- مواد كيميائية مشتتة للنفط كالمذنبات العضوية الهيدروكاربونية مثل الكحول مضاف إليه من 15 % إلى 25 % من منشطات السطوح تعمل على تحليله إلى قطرات صغيرة تعلق في الماء وتوزع في مساحات شاسعة مما يسهل تحللها نهائيا بواسطة البكتيريا التي تعيش على سطح البحر.

2-2- مواد كيميائية تعمل على حرق النفط ذي اللزوجة المنخفضة .

3-3- مواد كيميائية تعمل على امتصاص النفط مثل رغوة البولي يوريثين ومادة الهيدروسول المسامية ورغوة البيرلايت¹.

رابعا :الطرق الحيوية :

وتتم عن طريق التنقية الذاتية للبحر التي تقوم بها الكائنات الحية الدقيقة التي تعيش في البيئة البحرية متمثلة في عملية الأكسدة الغشائية (التحليل الحيوي للنفط المتسرب) كما يمكن تعزيز القوى الذاتية لهذه الكائنات بمدها بالأكسجين وتوفير المواد الغذائية لها خاصة النتروجين والفوسفور عن طريق مركبات زيتية تحتوي على نسب عالية من هذين العنصرين غير انه يصعب تحلل المكونات الثقيلة للنفط كالرانتجات والمواد الإسفلتية حيويا وعليه ينبغي إزالتها إما ميكانيكيا أو باستخدام مواد كيميائية تساعد على حيوتها . ومع تزايد خطورة التلوث البحري حرصت أغلب الدول المتحضرة على إقامة هيئات فنية في مجال حماية البيئة ، تقوم بدراسة كافة السبل بالحفاظ على سلامة البيئة ودفع التلوث عنها .

¹ مجلة العلوم التقنية ، مرجع سابق ، ص 20.

وتتمتع هذه الهيئات في بعض الدول بجانب من صلاحيات السلطة العامة ، ويطلق عليها تسميات متعددة منها لجنة أو مجلس أو وكالة أو إدارة أو هيئة حماية البيئة ، ومن هذه الهيئات وكالة حماية البيئة بالولايات المتحدة الأمريكية ن ومن أمثلة هيئات حماية البيئة في الدول العربية جهاز شؤون البيئة بمصر ومصلحة الارصاد وحماية البيئة بالسعودية ومجلس حماية البيئة بالكويت والهيئة الاتحادية للبيئة بالإمارات ولجنة حماية البيئة بالبحرين .

ومن اختصاصات هذه الهيئات :

- 1- اقتراح السياسة العامة لحماية البيئة بجميع عناصرها متضمنة المعايير العلمية والصحية والتي يجب مراعاتها عند اتخاذ أي قرار او القيام باي نشاط في الدولة .¹
 - 2-2- التنسيق بين مختلف الجهات المعنية بحماية البيئة خاصة الجهات الحكومية حتي لا يقع تعارض أو ازدواج في الاختصاصات المتصلة بحماية البيئة .
 - 3- دراسة المشاكل الناتجة عن تلوث البيئة والكشف عن اسبابها واقتراح الحلول المناسبة لها.
 - 4- دراسة الآثار البيئية للمشروعات العامة والخاصة قبل إنشائها وإبداء الرأي فيها .
 - 5- وضع المشروعات القوانين واللوائح الخاصة بحماية البيئة ودراسة الاتفاقيات الدولية المتصلة بحماية البيئة وإبداء الرأي بشأن الانضمام إليها.
 - 6- جمع المعلومات القومية والدولية المتعلقة بالبيئة وكذلك طلب البيانات التي تراها ضرورية من أي جهة عامة أو خاصة تمارس نشاطا يمكن أن يلوث البيئة .
 - 7- وضع خطة لتدريب الكوادر الفنية اللازمة لتنفيذ أنظمة حماية البيئة وبرامج التثقيف البيئي المناسب لتوعية الناس.²
- كما ان الاعلام الجيد وتطوير الوثائق وكذلك الدراسات والابحاث مع تطوير متماسك في خدمة أخصائي التلوث وكل ذلك يجب أن يساهم في أن لا يتفاقم التلوث وتزداد خطورته.³

¹ ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2004. ص 54.20.56.

² ماجد راغب الحلو ، مرجع سابق ، ص 57.

³ محمد يعقوب ، تلوث المياه ، منشورات عويدات ، بيروت ، لبنان ، ص 123.

ولقد تطور الاعلام في هذا المجال حيث إترحت برامج التدريب بواسطة الحاسب الآلي لمكافحة التلوث النفطي والتي تمد الملخص التنفيذي لتدريب المسؤولين كالمديرين وقادة الشركات والهيئات العامة والحكومة بالمعلومات عن القضايا الهامة في مجال مكافحة التلوث النفطي ، يتضمن البرنامج مقدمة قصيرة عن اساليب إدارة مكافحة تسرب النفط طرق معالجة التلوث ، المسؤولية والتفاعل المناسب مع الوكالات الدولية ، المؤسسات الحكومية والأعلامية ، ويتضمن هذا البرنامج وحدات تدريب تتضمن الموضوعات التالية :

- تأثير العوامل الطبيعية على بقع النفط
- تعريف ووصف بقع النفط في البحر
- تنظيم رد تسرب النفط وطرق المكافحة.
- خلط الطوارئ لمكافحة التلوث بالنفط .
- عمليات معالجة الشواطئ من بقع النفط.
- مكافحة التلوث بالنفط في الأنهار والأماكن البرية.
- التخلص من المخلفات والسلامة أثناء عمليات مكافحة التلوث بالنفط.

وفي مجال الوقاية من هذه الأضرار تناول المشرع الجزائري مجموعة من الإجراءات الوقائية من خلال المادة 52 من القانون المتعلق بالتنمية المستدامة والتي تنص على أنه : ((مع مراعاة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بحماية البيئة البحرية يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري كل صب أو غمر أو ترميد للمواد من شأنها :

- الأضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية .
- عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري .
- إفساد المياه البحرية من حيث استعمالها.
- التقليل من القيمة الترفيهية والحماية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتها الساحلية.¹

¹ المادة 52 من قانون المتعلقة بالتنمية المستدامة الصادر بتاريخ 20 جمادى الأولى 1424هـ الموافق ل 20 يوليو 2003 العدد 43-15-16.

وتنص المادة 56 من قانون التنمية المستدامة على أنه ((في حالة وقوع أي حادث في المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري لكل سفينة أو طائرة أو آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه ومن طبيعته غلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة باتخاذ كل التدابير اللازمة لوضح حد لهذه الأخطار وإذا ظل هذا الإعدار دون جدوى أو لم يسفر عن النتائج المنتظرة في الأجل المحدد أو في حالة الاستعجال تأمر السلطة المختصة بتنفيذ التدابير اللازمة عن نفقة المالك)).

أم المادة 57 من القانون فقد نصت على انه : ((يتعين على ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو سامة أو ملوثة وتعبّر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها أن يبلغ عن كل حادث ملاحى يقع في مركبة ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية)).
وتحدد كفاءات تطبيق هذه المواد عن طريق التنظيم.¹

¹ المواد 56-57. من قانون التنمية المستدامة بتاريخ 20 جمادى الأولى 1424 هـ الموافق ل 20 يوليو 2003 - العدد 43 ص 16.

المطلب الثاني: قانون OPA ودوره في حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات:

. لاقت اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 م ترحيبا عالميا ، إذ قامت بالتصديق عليها 66 دولة كما قامت 44 دولة بالتصديق على اتفاقية الصندوق ، رغم ذلك رفضت الولايات الأمريكية التصديق على هاتين الاتفاقيتين بدعوى أن المبالغ التعويضية المتاحة بمقتضى أحكامها لا تقدم الحماية الكافية للمضرورين في حوادث التلوث البحري بالمحروقات .¹

ولقد تلاشى الأمل تماما في التحاق الولايات المتحدة الأمريكية بالاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات وذلك بعد وقوع أكبر حادث تلوث بالمحروقات في البحار الأمريكية في 24 مارس 1989 م عند تسرب النفط في مكان حيوي وبيئة طبيعية هامة في ولاية ألاسكا ولقد أحدثت هذه الكارثة الفجيعة في الرأي العام ، كما ألهبت حماس دعاة حماية البيئة ، فلقد كانت هذه الحادثة بما خلفته من آثار مدمرة على البيئة حافزا للكونجرس الأمريكي لاتخاذ خطوة جريئة وغير مسبوقه لسن تشريع فدرالي لحماية المصالح العليا في مواجهة ظاهرة التلوث البحري بالمحروقات .

فصدر قانون التلوث بالزيت OPA (OIL POLLUTION ACT) في شهر اوت 1990 فماذا تضمن هذا القانون ؟ وهذا ما سنبينه من خلال مضمون قانون OPA (فرع 01) وما الجديد الذي جاء به هذا الأخير في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات ؟ وهذا ما سنحيب عليه من خلال الوضع القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات قبل صدور قانون OPA (فرع 2) وفيما ينحصر نطاق هذا القانون ؟ وهذا الذي سنتعرض إليه من خلال نطاق قانون التلوث البحري بالزيت OPA (فرع 03) وماهي أهم نتائجه ؟ وللإجابة على هذا التساؤل سنتطرق إلى انعكاسات قانون التلوث بالزيت OPA (فرع 02) .

فرع 1: مضمون قانون OPA:

لقد أحدث القانون على المستويين الداخلي والدولي ثورة في حماية البيئة البحرية ، فمن الناحية أولى لاشك أن صدور هذا القانون بما ارساه من نظام متكامل لحماية البيئة البحرية ، أدى إلى وحدة تشريعية كبيرة للقانون الأمريكي الخاص بمسائل التلوث ، فقانون OPA يتضمن نظاما شاملا لإجراءات الكفيلة بمنع حصول التلوث ، وإجراءات أخرى لإزالة التلوث عند وقوعه وقواعد صارمة خاصة بالمسؤولية عند حدوث التلوث

¹ جلاء وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 9 .

والتعويض عنه وقواعد عقابية ضد الحكام المنصوص عليها في القانون ،اضف إلى ذلك أن قانون OPA يتصف بالصفة الفدرالية بما يجعله في المنزل أعلى من قوانين الولايات المختلفة ومن ناحية ثانية أدى صدور هذا القانون على ابتعاد الو م ا عن النظام الدولي لحماية البيئة البحرية وهذا القانون يرتب مسؤوليات ضخمة على مالكي ومستعملي السفن بما يؤدي إلى زيادة تكاليف نقل البترول من وإلى الو م أ وهذه التكاليف غالبا ما يتحملها المستهلكون .¹

فرع 2 : الوضع القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث قبل صدور قانون OPA:

التفصيل في هذا العنصر يستلزم الإلمام بالبنود التالية :

أولا : القانون الفدرالي للسيطرة على تلوث المياه .

ثانيا : قانون انابيب ألاسكا .

ثالثا: قانون الموانئ ذلت المياه العميقة .

رابعا: قانون الصندوق الكبير .

خامسا: قانون الجرف القاري الخارجي .

سادسا: تشريعات الولايات والشريعة العامة .

أولا : القانون الفدرالي للسيطرة على تلوث المياه (FWPCA):

صدر القانون الفدرالي للسيطرة على تلوث المياه FEDERAL WATER POLLUTION CONTROL ACT في عام 1972 ويطلق على هذا القانون في بعض الأحيان قانون المياه النظيفة (CLEAN WATER ACT)

ويعد أهم تشريع أمريكي في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث قبل صدور قانون التلوث بالزيت OPA في عام 1990 م ولقد حظر قانون FWPCA ألقاء الزيت أو المواد الأخرى الخطرة في أو على المياه الأمريكية الصالحة للملاحة البحرية ، أو على شواطئها في المناطق المتاحة وضمانا لفعالية هذا الخطر ، فرض القانون المذكور جزاءات مدنية وأخرى جنائية على المخالفين لاحكامه ، إذ يتعرض مالك السفينة ومجهزها والشخص القائم على حراستها وكذلك من يقوم بتشغيل التسهيلات الشاطئية وغير الشاطئية لجزاءات مدنية عند تسرب الكمية غير المسموح بها من الزيت أو المواد الخطرة .

¹ جلاء وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 12.11

كما يتعرض هؤلاء الأشخاص لجزاءات جنائية ايضا في حالات الخرق العمدي للقانون ، ويقع على المتسبب في إحداث التلوث التزام جوهري بإزالة آثاره وتنظيف المياه من البقعة الزيتية او من المواد الخطرة .
ويلاحظ أن قانون التلوث بالزيت OPA ألقى نصوص قانون المياه النظيفة أو FWPCA في مجال المسؤولية و التعويض عن الأضرار التلوث بالزيت

ثانيا : قانون اناييب ألاسكا TAPAA:

صدر قانون THE TRANCE ALASCA PIPELINE AUTHORIZATION والمعروف اختصارا بقانون الاناييب في عام 1973 ويسري هذا القانون بالنسبة إلى حوادث التلوث التي تقع بمناسبة تسرب الزيت من الاناييب أو بمناسبة نقل البترول على هذه الاناييب .
وعلى خلاف قانون المياه النظيفة فإن قانون الاناييب لا يقصر التعويض على تكاليف إزالة آثار التلوث بالزيت إذ يتسع نطاق التعويضات عن التلوث وفقا لقانون الاناييب TAPAA ليشمل ثلاثة أنواع من الأضرار :
- تكاليف التلوث التي تتالف عادة من اجور العاملين على الازالة و المصروفات المباشرة التي انفقتم بهدف إستعادة أو إحلال المصادر الطبيعية المضروبة .
- الاضرار التي تلحق بالأفراد عن الخسارات في الممتلكات وكذلك الخسارات المالية والاقتصادية الأخرى.
- الاضرار التي تلحق بالبيئة نفسها أو ما يمكن أن يطلق عليه بالأضرار نفي الحياة الطبيعية WIDLIFE مثل أضرار التي تصيب الطيور والنباتات والثروة السمكية والثروة البحرية .
وينطبق قانون الأناييب وفقا لصريح نصوصه في حالتين :

- حالة حق المرور RIGHT OF WAY

- حالة نقل الزيت من وإلى الأناييب¹ TRANSPORTATION.

وإذا كان قانون الأناييب ، قد قرر مبدأ المسؤولية مالك السفينة او تجهزها من الاضرار التي يجب التعويض عنها ، يذهب إلى الراجح في الفقه الامريكى إلى تأيد وجهة النظر التي تذهب إلى أن القانون يسمح بتغطية الاضرار المباشرة والخسارات الحاصلة للممتلكات وكذلك الخسارات الاقتصادية غير المباشرة ولكن بشرط أن يكون هناك إرتباط بينهما وبين واقعة التلوث بالزيت.

¹ جلاء وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 28.27.23.22.

ثالثا: قانون الموانئ ذات المياه العميقة :

صدر قانون الموانئ ذات المياه العميقة (قانون الموانئ) أو THE DEEP WATER PORT ACT في عام 1974م وذلك بغرض تنظيم تسخيل ناقلات البترول الضخمة ذات الغاطس الكبير إلى الموانئ الأمريكية التي تقع على مسافة ابعده من 3 أميال من الشواطئ الأمريكية . يتضمن هذا القانون نصوصا لحكم التلوث بالزيت الذي يحصل في تلك الموانئ عند الشحن الزيت أو تفرغته من الناقلات الضخمة ، وطبقا لهذا القانون يكون مالك السفينة او تجهزها مسؤولا مسؤولية موضوعية STRICT LIABILITY عن تكاليف إزالة آثار التلوث الحاصل .

ولقد اتاح قانون الموانئ للمحامي العام للولايات المتحدة الأمريكية سلطة إقامة دعوة جماعية CLASSATION للمضرورين للمطالبة بالتعويض عن الاضرار الخاصة وكذلك الأضرار البيئية كما اتاح القانون ذاته لوزير النقل سلطة إقامة الدعاوى للمطالبة بالتعويض التي تصيب المصادر الطبيعية .

رابعا : قانون الصندوق الكبير :

قام الكونغرس بسن هذا القانون في 1980م تحت عنوان:

THE COMPREHENSION ENVIRONMENTAL RESPOONSE
COMPOSITION AND LIABILITY ACT (CERCLA)

ويطلق على هذا القانون اختصارا SUPER FUND ACT أو قانون الصندوق الكبير .

ويحكم هذا القانون التلوث بسبب المواد الخطرة HAZARDOUS SUBSTANCES ومع ذلك لم تتضمن نصوصه أية إشارة إلى الزيت أو أيا من مشتقاته كالغاز المسال أو الغاز الطبيعي أو غيرها ، وعليه فإنه فيما يتعلق بالتلوث بالزيت ، لم تلغ نصوص قانون المياه النظيفة FWCA إلا فيما يتعارض مع نصوص قانون الصندوق الكبير .¹

وتكون مسؤولية مالك السفينة أو مستغلها موضوعية كما تنعقد الناقل وبنفس الظروف ، إذا كان هو المتسبب في حادثة التلوث.

ولقد أتاح هذا القانون إقامة دعوة على الشركات التأمين للحصول على تعويضات منها مباشرة .

¹ جلاء وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 32

خامسا: قانون الجرف القاري الخارجي :

سن الكونغرس قانون الجرف القاري الخارجي THE OUTER CONTINENTAL SHELF (OCSLA) LANDS AC في عام 1953 قرر هذا القانون مسؤولية مالكي ومستغلي السفن ومشغلي التسهيلات البحرية التي تنقل او تساهم في نقل الزيت من الجرف القاري الخارجي ولقد أدخل تعديل على هذا القانون في 1978 م لزيادة حجم الصندوق التعويضات ولتأكيد مسؤولية المتسبب في التلوث عن كامل التكاليف ، إزالة وتنظيف آثار التلوث دون حدود قصوى .

ولقد توسعت نصوص هذا القانون في أنواع الأضرار التي ينبغي التعويض عنها بحيث تشمل تكاليف إزالة التلوث بالزيت والتعويض عن كل الأضرار العينية والشخصية والتعويض عن الخسارة و التدمير الذي يصيب المصادر الطبيعية .

ولقد أنشأ هذا القانون صندوقا للتعويضات ، بحيث يكون من الافضل للمضرب الرجوع المباشر إلى الصندوق تلافيا لأي مخاطر قد يتعرض لها .

سادسا: تشريعات الولايات والشريعة العامة :

إلى جانب القوانين الفيدرالية السابقة قامت العديد من الولايات المتحدة الأمريكية بسن تشريعات خاصة بها لمكافحة تلوث بالزيت ، ذلك أن القوانين الفيدرالية السابقة لم تقرر إلغاء القوانين أو تشريعات الولايات ، فمنذ صدور حكم المحكمة العليا الأمريكية لقضية الشهيرة ASKEW V AMERICAN WATER WAYS OPERATOR INC والذي قرر أن القوانين الفيدرالية المتعلقة بالتلوث لم تلغي قانون ولاية فلوريدا الخاص بالتعويض عن النفقات إزالة آثار التلوث بالزيت ، قامت 24 ولاية أمريكية بسن تشريعات خاصة بالتلوث بالزيت بل إن البعض هذه التشريعات جعل المسؤولية عن حادث التلوث غير محدودة وذلك بإلزام المتسبب في إحداث التلوث بالزيت بتعويض جميع الأضرار الحاصلة دون حدود قصوى .

ومن امثلة هذه التشريعات تشريع فلوريدا عام 1970 م كما أصدرت ولاية ماين الأمريكية قانون التحكم في التلوث pollution control law وهو قانون مستوحات نصوصه من معاهدة المسؤولية المدنية لعام 1969 م ومعاهدة الصندوق 1971 م .

ولقد تبنت العديد من الولايات المتحدة الأمريكية مثل ولاية كاليفورنيا ونيوجرسي وآلاسكا ، قوانين على نفس النسق وعلى غرار قوانين فلوريدا و ماين¹

و كانت مبادئ الشريعة العامة تكفل حماية المضرورين من التلوث بالزيت في الولايات المتحدة الأمريكية التي لم تقم بسن التشريعات الخاصة بذلك .

ومع ذلك لم تكن الحماية المؤسسة على الشريعة كافية المضرورين ، ولعل من اهم مثالب تطبيق الشريعة العامة في مجال التلوث عدم تعويض المضرورين عن الأضرار غير المباشرة الناشئة عن التلوث وهي أضرار ما تكون كبيرة ، فوفقا لقواعد المسؤولية للشريعة العامة إلا على الأضرار المباشرة فقط.

ويعاب على الوضع التشريعي على سن قانون التلوث بالزيت OPA أنه كان منتقدا للغاية وذلك للأسباب التالية :

1- الالتهاب الناشئ عن تعدد وتداخل القوانين:

تعددت القوانين التي تحكم مسائل التلوث البحري بالزيت قبل صدور قانون التلوث بالزيت OPA مما افضى إلى إثارة البس وإحداث التداخل عند التطبيق .

2- عدم كفاية التعويض وقصور إجراءات الحماية :

كانت مبالغ التعويض القصوى التي تقررها القوانين السابقة على قانون التلوث بالزيت OPA ضئيلة ولا تعبر عن حقيقة الأضرار الحاصلة بسبب التلوث بالزيت فمثلا كانت مبالغ التعويض القصوى التي قد يلتزم بها مالك السفينة أو مستغلها 14 مليون دولار امريكي وفقا لقانون الانايب آلاسكا TAPAA أضف إلى ذلك مبلغ الصندوق في نفس القانون المذكور كان حده الأقصى 100 مليون دولار وهي مبالغ لم تكن كافية لعلاج آثار التلوث وخاصة في حوادث التلوث الضخمة .²

3- عدم وضوح الرؤية على المستوى الدولي :

تردد الو م أ كثيرا في الانضمام إلى المعاهدات الدولية في مجال التلوث بالزيت فعقدت لجنة العلاقات الخارجية لمجلس الشيوخ الامريكي في 1983 م لنظر في التصديق على كل معاهدة

¹ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 39.38.35.34.

² نفس المرجع ، ص 44.43.39.

المسؤولية المدنية وعلى معاهدة الصندوق وتلقت اللجنة وتقريرين أحدهما يؤدي إلى الانضمام إلى هاتين المعاهدتين والآخر يعارض ذلك .

فرع 3 : نطاق قانون OPA:

لما كان المشروع الأمريكي راغبا في توحيد القواعد القانونية للتلوث بالزيت على المستوى الفيدرالي فقد توسع في مدى نطاق التلوث بالزيت جغرافيا ليشمل جميع مياه الوم أ حماية لسواحلها كما توسع المشروع كذلك في بسط نطاق القانون ، الأشخاص الملزمين بأحكامه من ناحية وعلى المواد الملوثة التي تكون موضوعة لهذا القانون من ناحية أخرى ولقد عزز موقف المشروع في هذا الخصوص التمرد الذي أعلنته الوم أ على المعاهدات الدولية بشأن التلوث بالزيت وبما كان يفرض أن يكون القانون الوطني للتلوث بالزيت على أقصى الدرجات إتساع والشمولية ضمانا لفعالية حماية البيئة البحرية وعلاوة على ذلك توسع المشروع الأمريكي حماية للمضربين في النص على الأضرار التي يلتزم المسؤول عن التلوث بالزيت التعويض عنها وعلى خلاف بعض القوانين الفيدرالية السابقة.

أولا : النطاق المكاني لقانون OPA:

يتسم قانون التلوث بالزيت OPA باتساع النطاق الجغرافي لتطبيقه ليشمل مياه المحيطات والمياه الساحلية والمياه الداخلية للولايات المتحدة الأمريكية وعليه تسري نصوص هذا القانون على التسرب الزيتي الذي يحصل في المياه الصالحة للملاحة في و م أ وكذلك على التلوث الحاصل في مياه الشواطئ المجاورة أو الملاصقة للمنطقة الاقتصادية الخالصة.¹

وتشمل المياه الصالحة للملاحة البحرية لوم أ البحر الإقليمي وكذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تلي البحر الإقليمي وبحد أقصى 200 ميل من خط الشاطئ .

كما يغطي قانون التلوث بالزيت الذي يحصل نتيجة التسرب الغير العمدي للزيت من السفن أثناء مرورها البريء في المياه الاقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة وعليه يتعين على السفن التي تحمل الزيت من الدول القريبة المتجة له ، مثل فينزويلا وهي في طريقها إلى الموانئ الأمريكية مراعاة أحكام قانون وتحمل النتائج المترتبة على خرق هذه الأحكام .

¹ جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق ، ص 54.53.52.

كما يمتد النطاق الجغرافي لقانون التلوث بالزيت من ناحيتين أخرويتين فمن ناحية أولى يسري هذا القانون على التلوث الذي يحصل على اليابسة إذا كان من شأن ذلك التهديد السرب أو الوصول إلى المياه الأمريكية.

ويترتب عن ذلك أنه إذا ووقعت حادثة على ارصفة الميناء اثناء نقل الزيت إلى إحدى الناقلات مثلا مما كان من شأنه تهديد بتسرب الزيت إلى مياه الأمريكية ، فإن الشخص يلتزم بإزالة التلوث بالزيت ويدفع التكاليف الإزالة وفقا لقانون OPA.

ومن ناحية ثانية، قد يسري قانون التلوث بالزيت على حوادث التلوث بالزيت التي تحصل في البحر العالي، إذا كان من شأن هذا الحادث التأثير على المياه الأمريكية بامتداد آثار هذا التلوث إليها بأي شكل من الأشكال.¹

ثانيا : النطاق الشخصي لقانون OPA:

1- تحديد الشخص المسؤول عن التلوث بالزيت

لم يقصر قانون OPA المسؤولية على التلوث بالزيت على شخص مالك السفينة أو ناقلة الزيت ، بل بسطها أيضا وفي بعض الأحوال كلا من مجهز السفينة ومستغلها و الغير.

أ- المالك والمجهز والمستغل:

تنص المادة 32 (أ) من الفصل الأول من قانون التلوث بالزيت على أنه فيما يخص السفينة ((يكون الشخص المسؤول هو مالك السفينة أو مجهزها أو مستغلها)) ويقصد بمالك السفينة الفرد أو الشركة الذي له الحصة في ملكيتها ، أم المستغل فهو الشخص الذي يكون مسؤولا عن استغلال السفينة واستثمارها أو تشغيلها وينطوي تحت وفكرة المستغل ، أما المجهز فهو كل شخص مسؤول عن أمر من أمور الحيوية مثل الباني و المصلح والبائع وعليه فإن اصطلاح المستغل أوسع من اصطلاح المالك ومع ذلك فإذا قام المالك بتأجير السفينة عارية فإن المسؤولية تنتقل إلى شخص المجهز باعتبار أن له السيطرة على السفينة دون مالكاها فهو المسؤول عن افعال الطاقم وعن الأضرار التي تلحقها السفينة بالغير ، ويشمل اصطلاح الشخص كل فرد أو

¹ جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق ، ص 55.54.

شركة أموال ، أو شركة أشخاص ، جمعية ، ولاية بلدية ، هيئة أو أي فرع تابع لإحدى حكومات الولايات المختلفة.

ب- الغير :

تنص الفقرة (د) (1) (أ) من الفصل 1002 من قانون التلوث بالزيت OPA على أنه إذا استطاع مالك السفينة الصادر وعنه التسرب الزيتي أن يثبت أن الفعل الصادر عن الغير أو امتناعه عن إتيان عمل ما أو اتخاذ واجب معين كان هو السبب الوحيد في حصول الحادث الذي نجم عنه التلوث ، كان الغير هو المسؤول.

ويشترط لاعتبار الشخص من الغير ألا يكون مرتبطاً بأي علاقة تعاقدية مع مالك السفينة أو مجهزها أو مستغلها، إذ لو توفرت مثل هذه العلاقة التعاقدية لما أمكن اعتبار الشخص من الغير.

2- تحديد الشخص المضرور من التلوث بالزيت :

استقر الحال على ثبوت حق المطالبة بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت لكل من الحكومة الفدرالية وحكومات الولايات المختلفة باعتبارها أمينة على حماية مقدرات البيئة ، كما يثبت الحق في المطالبة بالتعويض لأشخاص الخاصة من شركات وأفراد عن الأضرار التي تصيبهم في أشخاصهم أو في أموالهم بسبب التلوث البحري بالزيت ولكن ثار خلاف في الرأي حول ثبوت حق الأشخاص للمطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيب المصادر الطبيعية بسبب التلوث بالزيت.¹

أ- الحكومة الأمريكية وحكومات الولايات :

يجوز لأي من الحكومة الفدرالية نفسها أو لحكومة إحدى الولايات أو لأمين المعين للدفاع عن البيئة البحرية المطالبة بالتعويض عن الأضرار والخسارة والتدمير الذي يصيبها وعن الأضرار التي تؤدي إلى الانتفاض من استعمال موارد البيئة البحرية ، وكذلك المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تلحق بالأموال المملوكة للحكومة الفدرالية أو لإحدى الحكومات وعن فقدانها لدخول معينة أو فوات كسب ما والخاسرات الناشئة عن تقديم خدمات معينة بسبب وقوع التلوث بالزيت .

ت- الأشخاص الخاصة:

¹ جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق ، ص 61.60.56.55.

وينصرف تعبير الأشخاص الخاصة إلى الأفراد بذواتهم والشركات الخاصة والجمعيات. إذ لا يجوز لأي منها المطالبة بالتعويض عن الخسارة في المال أو عن خسارة شخصية ناشئة عن إضعاف القدرة على الحصول على الدخل بسبب حادث التلوث أو عن فوات كسب كان يمكن تحقيقه لولا الأضرار التي حاقت بالبيئة البحرية.

وعليه قد تكون هناك طوائف كثيرة من الأشخاص التي تطالب بالتعويض عن خسارتها الاقتصادية لحصول التلوث البحري بالزيت للموارد الطبيعية ، ويتوقف عدد وتثقيف هؤلاء الأشخاص على حجم وضخامة التلوث الحاصل.

وفيما يلي نذكر بعض من طوائف من الأشخاص المضرورين.¹

1- أصحاب صناعة السياحة :

ومثال ذلك أصحاب شركات السياحة و أصحاب حجز السفريات ، فهل يجوز لهؤلاء الأشخاص المطالبة بالتعويض بسبب انهيار أعمالهم الناشئ عن انخفاض عدد السائحين القادمين إلى المناطق الشاطئية بحادث التلوث ؟

في الحقيقة يعتبر هؤلاء الأشخاص المعين غير مباشرين والاحتمال الغالب هو أن المحاكم الأمريكية لن تعوض هؤلاء الأشخاص إذ يوجد لديهم ضرر محدد وكل ما اصاب هو مجرد سوء حظ وتطبيقا لذلك وفي قضية BURGESS V M/ VTAMANO حكمت المحكمة باحقية الصيادين في الحصول على تعويضات بسبب التلوث عن أرباحهم لإصابتهم بخسارة اقتصادية مباشرة وأنكرت مع ذلك حصول رجال الأعمال أصحاب المشروعات السياحية على تعويضات مماثلة لعدم إصابتهم بضرر محدد متميز عن الأضرار التي لحقت بالمجتمع ككل .

2- أصحاب مكاتب ومراكز التسلية والألعاب الشاطئية :

مثال ذلك أصحاب محلات بيع معدات وأدوات الصيد وأدوات الرياضية الشاطئية كأدوات التزلج على الماء وغيرها ، ويلحق هؤلاء أصحاب المهن الحرة المرتبطة بالمصايف مثل المصورين على الشواطئ وسماسرة استئجار الكبائن .

¹ جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق ، ص 68.64.63

3- أصحاب الهوايات :

ومثال ذلك الأشخاص المترددين على المناطق الشاطئ بغرض ممارسة بعض الهوايات كالصيد أو ممارسة بعض الألعاب الرياضية مثل التزلج على الماء ، فلألا شك أن حصول التلوث بالزيت من شأنه نفور هؤلاء الأشخاص من تردد على الأماكن المنكوبة لممارسة هواياتهم والأغلب رأن المحاكم الأمريكية لن تقضي لهؤلاء الأشخاص بالتعويض بسهولة لأن الضرر الذي يدعونه ما هو إلا محض ضرر عام لا يبرر الحصول على تعويض.

4- أصحاب المشروعات الاستثمارية :

يؤدي حصول التلوث بالزيت على اضطراب بعض المشروعات الاستثمارية وأعمال التنمية التي قد يكون بعض رجال الأعمال والمستثمرين قد شرعوا في القيام بما يصل إلى حد توقف هذه المشروعات نهائيا وعادة ما يترتب على ذلك خسارة المستثمرين لبعض اموالهم او تفويت فرص سائحة للربح. والحقيقة أنه لا يوجد من حيث المبدأ ما يمنع أن يكون لرجال الأعمال فرصة الحصول على التعويضات المناسبة عند إظهار ضرر حقيقي ألحق بهم.

5- أصحاب مهن الصيد :

وهم الصيادون المحترفون وغالبا ما تنتصب المحاكم لإنصاف هذه الطائفة عن خسارتها الاقتصادية بسبب التلوث البحري بالزيت ، إذ يمكن لهؤلاء الصيادين المطالبة بتعويضات عن فقدهم للأرباح ، بما يؤدي إلى انخفاض أسعار الأسماك وغيرها من الأحياء البحرية بشكل كبير و تحقيق خسارة حادة لهم في الدخل ، بالإضافة إلى أن التلوث قد يؤدي إلى إغلاق بعض منافذ الصيد مما يضطر الصيادين إلى الالتجاء إلى مناطق أخرى أبعد وأكثر تكلفة ، مع قلة الحصول في تلك المناطق الجديدة بسبب المنافسة الشديدة من منافسين هم أكثر دراية بظروف تلك المناطق والحقيقة أن مسألة حصول الصيادين على التعويض بسبب تلوث مصادر الطبيعة هو استثناء لما جرى عليه قضاء المحاكم الفدرالية الأمريكية ، فالقاعدة هي عدم جواز الحصول على تعويض عن الخسارة الاقتصادية للمواد الطبيعية

، إلا إذا كان هناك ضرر مادي لثروة المضرور ، وغنيمة الصيد لا تعتبر ثروة إلا بعد الحصول عليها ، فكان إقرار التعويض للصيادين استثناء هاما .

5- أصحاب صناعة الأسماك :

وهم من يتولون عمليات صناعة متعلقة بالأسماك وغيرها من الأحياء البحرية كصناعة تجفيف الأسماك وتعليبها وغير ذلك ، وقد يطالب أصحاب هذه الصناعة بالتعويض نتيجة الخاسرات التي تطرأ على صناعتهم بسبب قلة المحصول اللازم للإنتاج وزيادة أسعار الأسماك كمادة أولية لازمة للصناعة . بالإضافة إلى أحجام الجمهور عن الأقبال على تناول الأسماك بسبب السمعة التي أشاعها التلوث بالزيت حول الثروة السمكية وعلى الرغم من أن قانون التلوث بالزيت OPA يسمح بالتعويضات عن الخاسرات المتحققة وعن فوات الكسب ، فإن هذا القانون لم يحدد صراحة الأشخاص الذين يجوز لهم المطالبة بالتعويض إذ لم تصرح لجنة إعداد هذا القانون إلا بإعطاء مثال واحد وقصره على طائفة الصيادين المحترفين ، وهي الطائفة التي يجوز لها المطالبة بالتعويض على الخسارة الاقتصادية في المصادر الطبيعية حتى قبل صدور قانون OPA¹.

ثالثا: النطاق الموضوعي لقانون OPA :

1- السفينة :

2- يسري قانون OPA على كل تسرب للزيت يصدر من السفن او غيرها من الوسائط أو التسهيلات البحرية كما يسري هذا القانون حتى ولو اقتصر الامر على مجرد التهديد بتسرب الزيت من اسفينة ، ويشمل تعريف السفينة كافة أشكال المركبات التي تستخدم أو تلك التي يجوز استخدامها لنقل الزيت في المياه الصالحة للملاحة البحري وذلك فيما عدا السفن العامة وهي تلك السفن التي تمتلكها أو تقوم بتجهيزها الحكومة الأمريكية أو إحدى الولايات أو الحكومة دولة أجنبية ومع ذلك تخضع السفينة المذكورة لقانون OPA طالما كانت مخصصة للأغراض التجارية وليس للأغراض العامة .

وفي كل الاحوال تنطبق نصوص قانون OPA على السفن التي ترفع علم الولايات المتحدة الأمريكية أو السفن التي ترفع علم دولة اجنبية ة، ويترتب على ذلك أن ناقلات البترول الأجنبية قد تجد نفسها عرضة للمسؤولية طبقا للقانون وبما يرتب ذلك القانون من مسؤوليات شديدة ولا يقتصر تطبيق قانون OPA على

¹ جلال وفاء محمددين .مرجع سابق .ص72.71.70.69.

السفن بل ينسب نطاقه ليشمل الوسائط أو التسهيلات البحرية هي بصفة عامة عبارة عن منشآت أو معدات ماعدا ما ينطبق عليه تعريف السفينة أو ما يعتبر من ملحقاتها ومن أمثلة هذه التسهيلات أو الوسائط البحرية صهاريج التخزين ، الأنابيب ، حفارات البترول ، معامل التكرير ، المنصات البحرية وغيرها ويمكن تقسيم الوسائط البحرية التي تخضع إلى قانون OPA إلى قسمين :

- الوسائط أو التسهيلات الشاطئية وهي تلك التي توزجد على اة تحت اليابسة أو تكون مرتبطة بها .
- أم الوسائط أو التسهيلات غير الشاطئية فهي تلك التي تكون بعيدة عن الشاطئ في أو على أو تحت المياه الصالحة للملاحة البحرية ، ويشمل ذلك حفارات الزيت و المنصات حتى ولو كانت موجودة خارج المياه الإقليمية .¹

2- المياه الملوثة :

ينسب قانون OPA ليشمل كافة أشكال الزيت وأنواعه سواء كان منقولاً كشحنة أو مستودعاً في صهاريج السفن أو الوسائط البحرية الأخرى وعليه يخضع لأحكام هذا القانون الزيت غير النظيف مثل الزيت الخام وزيت الوقود والزيت غير النقي أي الزيت الذي توجد فيه نسبة عالية من الشوائب ، كما يخضع لهذا القانون أنواع الزيت النقي من منتجاته المختلفة مثل الجازولين ، الكيروسين ، وقود النفقات ، زيت ،الديزل الخفيف ، الزيت الحيواني ، ويؤيد تجاه خضوع كافة أنواع وأشكال الزيت لقانون ان تقرير المؤتمر الذي أعده الكونغرس الأمريكي يتبنى نفس النظر ومع ذلك يرد تلك القاعدة استثناء يتعلق بالبترول بما فيه الزيت الخام أو أيا من مشتقاته والذي يمكن تصنيفه بأنه إحدى المواد الخطرة وفقاً لقانون الصندوق الكبير الذي يحكم التلوث بالمواد الخطرة ، وإخراج مادة البترول التي تعتبر من المواد الخطرة من مجال قانون OPA وإخضاعها لقانون الصندوق الكبير كان أمراً ضرورياً حتى لا يحدث أي تدخل أو تعارض القانونين ولقد قامت هيئة البيئة الأمريكية بإعداد قائمة للمواد الخطرة التي تدخل في نطاق قانون الصندوق الكبير وطبقاً لذلك نجد مثلاً أن الغاز الميثان لا يخضع لقانون الصندوق الكبير على الرغم من كونه مادة بترولية خطرة ، وفي نفس الوقت يخرج عن نطاق تطبيق قانون OPA أي أن هذا الغاز يفلت من تطبيق أيا من القوانين وهي ثغرة كبيرة في القانون الأمريكي علاوة على ذلك فإنه ليس من الواضح خضوع غاز البترول المسال وغاز البوتان وغاز البروبان لأحكام قانون OPA.²

رابعاً: نطاق الأضرار التي يغطيها قانون OPA

¹ جلال وفاء محمددين .مرجع سابق .ص76.74.73.

² ، نفس المرجع ، ص 77.76

تبنى قانون التلوث بالزيت تعريفاً واسعاً لأضرار التلوث بالزيت وطبقاً لهذا القانون توجد ست مجموعات من الأضرار القابلة للتعويض عنها:

أ- إلزام المسؤول بتعويض الضرر والخسارة في الوقت استعمال أو استخدام الموارد أو المصادر الطبيعية كالأضرار التي تصيب المياه .

ب- التعويض عن الضرر أو الخسارة الاقتصادية الناشئة عن تدمير الأموال والأشياء سواء بالنسبة إلى مالكيها أو مستأجريها.

ت- أتاح هذا القانون للمتفعين بالموارد والمصادر الطبيعية حق المطالبة بالتعويض عن الأضرار التي تصيبهم في أحوالهم المعيشية بسبب التلوث حتى ولو لم يكونوا مالكيين لهذه الموارد.

ث- أجاز هذا القانون للأشخاص الحصول على التعويضات عن فوات الكسب أو الدخل عن الأضرار الحاصلة للمصادر والموارد الطبيعية مثل أصحاب مهنة الصيد .

ج- يجوز للحكومة الفيدرالية المطالبة بالتعويض عن خسارتها في دخلها أو الانتقاص من عوائدها بسبب التلوث بالزيت.

ح- يجوز للسلطات المعنية سواء على مستوى الحكومة الفيدرالية أو على مستوى الولايات بالتعويض عن مقدار الزيادة في التكاليف الناشئة بسبب تقديم خدمات إضافية أو أعمال غير عادية بسبب التلوث بالزيت.

1- الخسارة الاقتصادية الخالصة :

تعتبر الو م أ الدولة الوحيد حتى بين أقرانها من الدول ذات الشريعة الأنجلوسكسونية التي تطرقت محاكمها للفصل في المطالبات بالتعويض عن الخسائر الاقتصادية الخالصة في مجال التلوث البحري، والمعيار السائد في القوانين الأنجلوسكسونية هو فرض التعويض عن الأضرار المتوقعة ولا يجوز من ثم التعويض بصفة عامة عن الأضرار الغير متوقعة

1- الضرر البيئي :

يقصد بالضرر البيئي ذلك الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها والذي لا يمكن تغطيته والتعويض عنه إلا بإحيائها واستعادتها على النحو السابق قبل إصابتها بالضرر ، أضف إلى ذلك أن الضرر البيئي يمثل خسارة عامة للمجتمع بأسره وهي خسارة يتعين تعويضها لمن يمثل هذا المجتمع أو مصالح الجماعة فيه أي الوصي أو الأمين

فرع:4 انعكاسات قانون OPA:

أثار قانون OPA ردود فعل قوية على المستويين المحلي والدولي ، بما له من انعكاسات خطيرة على أصعدة عديدة منها التأمين البحري وصناعة النقل البحري وحركة التشريع الدول في مجال حماية البيئة البحرية .¹

1- على صعيد التأمين البحري:

شنت نوادي الحماية والتعويض هجوما ضاريا على قانون OPA لاستلزامه إصدار شهادة ضمان المسؤولية لتغطية التعويضات التي يلتزم بها مالك السفينة أو مستغلها في حالة تسرب الزيت وترجع الأسباب الجوهرية لرفض نوادي الحماية والتعويض إصدار وثائق التأمين إلى إتساع نطاق المسؤولية والارتفاع بالمبالغ التعويضية إلى حدود مرتفعة للغاية قد تتعرض معها شركات التأمين نفسها لمخاطر جدية إضافة إلى قانون OPA أعطي المضرور حق اللجوء مباشرة إلى شركات التأمين للاقتضاء التعويض بغض النظر عن توجيه المطالبة إلى الشخص المسؤول.

1- على صعيد صناعة النقل البحري :

إن ارتفاع أقساط التأمين إلى جانب الزيادة الهائلة في تكلفة بناء السفن نتيجة تطلب الهيكل المزدوج في السفن ناقلات الزيت سيزيد من اعباء المالية التي تثقل كاهل الشركات نقل الزيت ، بما يجعلها تفكر جديا في الخروج من هذا الميدان حتى أن بعض هذه الشركات قد هدد بمقاطعة الموانئ الأمريكية ولكن الشركات التي نفذت هذا الوعيد قليلة جدا.

1- على صعيد حركة التشريع الدولي:

في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث فإصدار قانون OPA قطعت الو م أ الشك باليقين في انفصالها واستقلالها عن النظام الدولي في حماية البيئة البحرية بما يؤدي في حقيقة الأمر إلى تعاصر نظامين للمسؤولية عن التلوث بالزيت، النظام الدولي تقرره الاتفاقيات من جانب والنظام الأمريكي بمقتضى قانون التلوث بالزيت من جانب اخر ولعل الغلبة في الصراع بين النظامين

¹ جلال وفاء محمددين ، مرجع سابق ، ص 78.79.80.81.84.91.143.

ستكون للنظام الأمريكي. إلا أن الو م أ هي الأقدر على فرض نظامه على الجماعة الدولية نظرا للاعتماد شركات نقل الزيت في الجزء الأكبر من تجارتها العالمية على نقل تلك الدولة.¹

المبحث الثاني : المسؤولية والتعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات .

إن التطورات العلمية والتقنية التي شملت الاستعمالات المختلفة للبحار ، قد تحطت قدرات الجماعة الدولية في وضع الأنظمة القانونية الفعلية التي تعالج المشاكل الناجمة عن تلك الاستعمالات ، ولا ريب ان المشاكل المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار اللوث بما في ذلك طبيعة المسؤولية ونطاقها وإجراءات تقرير الضرر وتعين جهة حسم الدعاوى وضمان الحصول علة تعويض كاف وعاجل لتغطية الأضرار الحاصلة ، تعد من المشاكل الرئيسية التي يواجهها المجتمع الدولي في طريقه لإرساء أسس جديدة للمسؤولية ، فلم تعد تكفي قواعد المسؤولية المدنية في إطار التشريعات الوطنية ، ولا القواعد العامة للقانون الدولي الخاص بالمسؤولية لمواجهة ضخامة الأضرار التي يخلفها التلوث على البيئة البحرية الأمر الذي دفع الجماعة الدولية على عقد مؤتمرات دولية عاجلت فيها المشاكل المتعلقة بالمسؤولية² وهذه الاتفاقيات قد نصت صراحة على احكام المسؤولية الدولية وتهدف على تنظيم مباشرة الانشطة متنوعة داخل نطاق البيئة البحرية ومن أجل حماية هذه البيئة من اوجه المساس بها.³

فما هي طبيعة وأساس هذه المسؤولية ؟ هذا ما سنتطرق عليه من خلال طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث البحري بالمحروقات (مطلب 1) وفيما تكمن آليات التعويض عن هذا الضرر ؟ وهذا سنحيب عنه من خلال التطرق إلى آليات التعويض عن اضرار التلوث البحري بالمحروقات (مطلب 2) .

¹ جلال وفاء محمدين ، مرجع سابق ، ص 143.145.146

² عباس هاشم الساعدي ، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي .دراسة قانونية ، دار المطبوعات الجامعية ، 2002، ص 155.

³ صلاح هاشم ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، القاهرة ، 1991. ص 363.

المطلب الأول : طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات :

إذا تحدد الشخص المسؤول عن التلوث طبقا لمعاهدة 1969 م وبروتوكول 1992 م المعدل لها بمالك السفينة فمن الطبيعي يتبع ذلك التساؤل حول طبيعة مسؤولية هذا المالك وأساس الأخذ بها وقد كانت هذه المسألة من أكثر أهمية وإثارة للجدل منذ بداية الأعمال التحضيرية وحتى اختتام مؤتمر بروكسل 1969 م لأعماله.¹ فما هي عناصر هذه المسؤولية؟ وهذا ما سنستهل به من خلال التعرض إلى عناصر المسؤولية (فرع 01) ، وما هي طبيعة هذه المسؤولية أي هل يجب أن تكون على أساس الخطأ والضرر؟ وهذا ما سنتعرض إليه من خلال التطرق إلى طبيعة المسؤولية عن التلوث البحري بالمحروقات (فرع 03) و هل المسؤولية عن التلوث بالمحروقات تترتب في جميع الأحوال؟ وهذا ما سنتطرق إليه من خلال حالات الاعفاء من المسؤولية عن التلوث بالمحروقات؟.

فرع 1: عناصر المسؤولية :

للمسؤولية طبقا للقواعد العامة عناصر ثلاثة : الخطأ والضرر وعلاقة السببية ، وفي مجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت يختفي عنصر الخطأ نهائيا عند انعقاده ، ولا يظهر إلا عند تقرير التعويض الملزم به الشخص المسؤول ، ومن ثمة لا يشترط وفقا لمعاهدة 1969 م والبروتوكول المعدل لها لانعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث يترتب عليه ضرر التلوث ، ولذلك سنتطرق إلى حادث التلوث ثم ضرر التلوث.

أولا : حادث التلوث :

يعتبر حادث التلوث أول عناصر المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت فهو بمثابة الحلقة الأولى من حلقات سلسلة التلوث التي تبدأ بوقوعه وتنتهي بالضرر الناتج عنه ، فلا تنطبق أحكام المسؤولية في مجموعها إلا إذا كان الفعل المولد لضرر يصدق عليه وصف الحادث ، وللقول بأن حادثا بحريا في مفهوم التلوث بالزيت قد وقع يجب أولا أن نكون بصدد سفينة إذ للسفينة في مجال التلوث مفهوم خاص يختلف عن مفهومها في القواعد العامة كما ينبغي ثانيا أن يكون لأنواع معينة من محروقات وظيفية في الرحلة البحرية التي تقوم بها هذه السفينة ، ويتعين أخيرا أن تتعرض هذه السفينة لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب أو إلقاء ما بها من محروقات في المياه البحرية هذه المعطيات الثلاثة تشكل معا عناصر حادث التلوث طبقا لمعاهدة 1969 م وبروتوكول 1992 م المعدل لها .

ثانيا : ضرر التلوث :

¹ محمد أحمد السيد الفقي ، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات ، دار المطبوعات الجامعية ، 2000 ص 247

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لا تنعقد بدونه المسؤولية المدنية بصفة عامة ، فلا مسؤولية إن لم يتوافر الضرر ، حتى ولو توفر الخطأ أو الفعل المنشئ للمسؤولية ، تطبيقا لذلك وفي مجال التلوث بالزيت لا يكفي لتحقق المسؤولية أن تقع حادث التلوث بل يجب أن ينتج عن هذا الحادث ضرر.

فهذا الأخير هو العنصر الثاني الذي تطلبه المشرع الدولي لانعقاد المسؤولية المدنية عن هذا النوع من أنواع التلوث ، ومن هنا فقد كان أمرا جوهريا أن تأتي المعاهدات الدولية أي معاهدة 1969 م والبروتوكول 1992 م والاتفاقية الخاصة أي اتفاق وملحق توفال متضمنة لتعريف بضرر التلوث تحصر فيه على بيان مفهومه وما يحيط به من خصائص تقترب أو تبعد عن مفهوم الضرر في القوانين الداخلية هذا من ناحية ومن ناحية أخرى إذا وقع ضرر التلوث بالمفهوم الذي اشترطه المعاهدات والاتفاقيات الخاصة الدولية فإنه أمر بديهي أن يطرح التساؤل حينئذ حول ما إذا كانت هذه الأخيرة تؤخذ كأساس لانطباق أحكامها على هذا الضرر بما كانت نشأة الفعل أو الواقعة للضرر أي مكان وقوع الحادث ، أم بمكان وقوع الضرر بذاته .

لقد نصت معاهدة 1969 م على ضرر التلوث يعني ((أي خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات ، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية أو ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات وتنطبق هذه المعاهدة طبقا لنص مادتها الثانية على أضرار التلوث الواقعة على الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة...))¹

فرع 2 : طبيعة المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات :

تنقسم المسؤولية المدنية كما هو معروف إلى فرعين أساسيين : مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية ، أما المسؤولية العقدية فتقوم على الإخلال بالتزام عقدي يختلف باختلاف ما اشتمل عليه العقد، وأما المسؤولية التقصيرية فتقوم على الإخلال بالتزام قانوني واحد لا يتغير هو الالتزام بعدم الأضرار بالغير وقد أبدى المشرع الجزائري موقفه من المسؤولية عن الأعمال الشخصية من خلال المادة 124 من القانون المدني الجزائري التي تنص عليه أنه : ((كل عمل أيا كان يرتكبه المرء يسبب ضررا للغير يلزم من كان سببا في حدوثه بالتعويض)) فالدائن والمدين في المسؤولية العقدية كانا مرتبطين بعقد قبل تحقق المسؤولية ، بينما في المسؤولية التقصيرية قبل أن تحقق كان المدين أجنبيا عن الدائن والحال تحقق المسؤولية التقصيرية قبل أن تحقق كان المدين أجنبيا عن الدائن والحال كذلك طبقا لقواعد القانون الداخلي فإن المسؤولية في مجال التلوث بالمحروقات ليست بالتأكيد إلا مسؤولية تقصيرية فعندما تتعرض ناقلة بترول لحادث ما وينجم عن ذلك ضرر التلوث بسبب تسرب الزيت من الناقلة فإن مالك السفينة المسؤول عن التعويض على هذا الضرر لم تكن تربطه بالمضروب أي علاقة قانونية بل كان أجنبيا عنه قبل وقوع الضرر وتحقق المسؤولية.

¹ محمد أحمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 155.63.62.30.

ومع ذلك فالمسؤولية التقصيرية تنقسم بدورها خطيئة وأخرى بدون خطأ بعبارة أخرى فهي إما أن تقوم على أساس الخطأ سواء كان واجب الإثبات أم مفترضا أو تقوم على أساس الضرر يصرف النظر عن أي خطأ.

أولا: مسؤولية خطيئة أو مسؤولية بدون خطأ ((الخطأ والضرر) :

إن تحديد طبيعة المسؤولية عن التلوث كان من أكثر المسائل إثارة للجدل أثناء الأعمال التحضيرية لمعاهدة 1969 م بل ظل الانقسام في الرأي حولها قائما حتى الأيام الأخيرة للمؤتمر القانوني المنعقد في ذات العام ، فقد ثار التساؤل آنذاك حول ما إذا كانت المسؤولية تقوم على أساس الضرر أم على أساس الخطأ دون مراعاة الخطأ ، وحيث كان لازما الوصول إلى حل لهذه المشكلة دارت مناقشات و مجادلات شديدة أدت إلى ظهور اتجاهين ، حيث قدم أنصار كل اتجاه الحجج والأسانيد الكافية لدعم وجهة نظره.

الاتجاه الأول : المسؤولية القائمة على فكرة الخطأ:

أنصار المسؤولية القائمة على أساس الخطأ احتجوا بما يلي :

أولا: إن هناك تعارض بين المسؤولية بدون خطأ والمسؤولية الواقعة على السفينة ، فاختيار وضع المسؤولية على عاتق السفينة يستلزم منطقيا أن نشدد بصدد تقدير هذه المسؤولية ، على سلوك هذه السفينة خاصة لحظة وقوع حادث التلوث ، أي على اعتبار شخصية لا تتعلق بالمادة المنقولة التي لا يعد الجهاز مالكا لها.

ثانيا : إن فكرة المسؤولية بدون خطأ غريبة على القانون البحري وليس من الواضح أن نقل المحروقات السائبة يولد خطرا استثنائيا يبرر إجراءات استثنائية ، يؤكد ذلك السوابق والدولية في مجال النقل والتي تشهد بأن استخدام نظام المسؤولية بدون خطأ أمر نادر للغاية ، وقد دفع إليه الخطر المتزايد المتمثل في فقدان الأرواح البشرية وشبه استحالة إثبات الخطأ.

ثالثا : إن من الظلم معاملة المضررين من التلوث الذين يتكبدون أضرار مادية معاملة أفضل من هؤلاء الذين يؤدي ذات الحادث ، بسبب انفجار مثلا إلى وفاتهم أو إصابتهم حيث لا تقوم المسؤولية في هذه الحالة الأخيرة إلا على أساس الخطأ.

رابعا : إن مقدرة سوق التأمين على استعاب في ظل المسؤولية بدون خطأ غير مؤكدة.¹

خامسا : غن المسؤولية بدون خطأ تؤدي إلى التقاعس عن حث الجهاز على اتخاذ الحيطة والحذر مما يؤدي إلى تفاقم التلوث .

الاتجاه الثاني : المسؤولية القائمة على فكرة الضرر:

على الجانب الآخر تمسك أنصار المسؤولية القائمة على أساس الضرر دون مراعاة الخطأ بالأسانيد التالية :

¹ محمد احمد السيد الفقي ، مرجع سابق ، ص 252.251.249.248.

أولاً : إن هذا النظام يحقق عدالة وحماية أكثر للمضرورين من التلوث ، فالتلوث يمكن أن يحدث بدون خطأ من جانب مالك السفينة كما لو دخلت ناقة بتروك في تصادم مع سفينة بضاعة جافة في ظروف تعتبر فيها هذه الأخيرة هي وحدها المسؤولة .

ثانياً : إنه في ظل نظام المسؤولية على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات قد لا يجد مالك السفينة صعوبة في إثبات أن التلوث لم ينتج بأي حال من جهته أو من جانب أحد تابعه أو عن الخطأ في استغلال السفينة.

ثالثاً : رداً على ما أثير من مخاوف تتعلق بالتأمين تشكك أصحاب هذا الرأي في ان يؤدي اعتناق نظام المسؤولية القائمة على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات إلى وجود اختلاف كبير في التأثير على قدرة التأمين .

رابعاً : فكرة الخطأ ليست مستبعدة من نظام المسؤولية على أساس الضرر ، ذلك أن المجهز حال ارتكابه خطأ شخصياً ، لن يستفيد من تحديد التعويض الواجب عليه ، ففي مثل هذه الحالة ينتقل دور الخياط من مجال المسؤولية إلى مجال التعويض .

فرع 3 : أساس المسؤولية المأخوذ بها في مجال التلوث بالمحروقات :

في ظل وجود نظام المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالزيت يبدو جوهرها التساؤل عن الأساس الذي يستند عليه مثل هذا النظام ، وما الأسباب أو المبررات التي دعت واضعي معاهدة 1969 م واتفاق توفالوب إلى التحول عن القاعدة التقليدية التي تقضي بعدم قيام المسؤولية إلا على أساس الخطأ وتقرير الأخذ بالمسؤولية دون خطأ .

وبحثاً عن إجابة لهذا التساؤل وبحسب ما إذا كانت النظرة المتجهة إلى النشاط مصدر التلوث ام إلى المضرورين منه فقد انقسم الققه إلى فريقين أحدهما مؤيد للنظرية الخطر والآخر مؤيد لنظرية الضمان.¹

أولاً : المسؤولية بدون خطأ عن التلوث بالزيت ونظرية تحمل التبعة المستحدثة :

ترجع نشأة نظرية تحمل التبعة إلى التطور الاقتصادي السريع الذي حدث منذ القرن 19 م حينما ادى استحداث الآلات الميكانيكية و شتى وسائل النقل إلى ان اصبح الخطر الكامل في استعمال هذه المخترعات اقرب احتمالاً وأكثر تحقراً مما كان عليه الأمر في الماضي ،وقد أراد واضعو النظرية من خلالها إيجاد حل لل صعوبات المتصلة بحوادث العمل حيث كان عسيراً على العامل في الكثير من الأحوال أن يثبت الخطأ من جانب رب العمل ، لكي يتمكن من الحصول على تعويض منه ويشترط إذن لتطبيق هذه النظرية أن يكون النشاط خطراً أي تنطوي ممارسته على خطر شديد من ناحية، وأن يكون مصدر كسب أو فائدة من ناحية

¹ محمد السيد احمد الفقي .مرجع سابق ، ص 253.254.255.

أخرى، فإذا ما تحقق هذان الشرطان فإن التعويض عن الأضرار التي يكون هذا النشاط الخطر قابلا لأن يحدثها يمكن اعتباره عوضا عن المكاسب المتحقق من ورائه.

وقد نادى هؤلاء بأنه ليس من الضروري أن تقوم المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ وإنما يجوز أن تقوم على فكرة الضرر وحمل تبعته.¹

وبعبارة موجزة، من يمارس نشاطا يجب عليه تحمل مخاطره، ومع ذلك فإن النظرية يصعب تطبيقها لتفسير الأخذ بالمسؤولية بدون خطأ في مجال التلوث بالزيت، إذ لا يوجد في الواقع معيار أو ضابط لتحديد متى يكون النشاط أو الشيء خطيرا.

ثانيا: المسؤولية بدون خطأ عن التلوث بالزيت ونظرية الضمان:

إن صاحب هذه النظرية في فرنسا، قد سعى بها إلى تبرير استخدام المسؤولية بدون خطأ في مجال القانون المدني، ويمكن هذا التبرير في أنه في كافة الحالات التي يحكم فيها الشرع أو القضاء على المتسبب في الضرر بتعويضه، وبغض النظر عن أي جرم لفإن الضرر الواقع ينشئ تعديا أو إعتداء على حقوق المضرور، وهي حقوق تخضع للحماية في ذاتها ولذاتها، كما هو الحال على سبيل المثال بالنسبة لحق الملكية، أو أي حقوق أخرى تكون حمايتها مكفولة بشكل موضوعي بواسطة طرق أو أساليب مختلفة، ولكنها جميعا مستقلة عن الخطأ المدعى عليه، وبعبارة أخرى، فبدلا من النظر إلى جانب المتسبب في الضرر للبحث عن أسباب مبررة للالتزام بالتعويض الواقع عليه، تنظر هذه النظرية إلى المسألة من زاوية المضرور ذاته، فهذا الأخير يملك حقا في السلامة وعلى الرغم من هذا فإن تطبيق هذه النظرية على المسؤولية عن التلوث البحري بالزيت طبقا لمعاهدة 1969 م واتفاق توفالوب، أمر يصعب التسليم به لأن ضمان حق المضرورين من التلوث في التعويض يتعارض تماما مع إلزامهم بأن يتحملوا بأنفسهم ضرر التلوث بأكمله أو جزء منه.

أما المشروع الجزائري فقد نص على مسؤولية مالك السفينة في المادة 58 من قانون التنمية المستدامة التي نصت على أنه: يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات تتسبب في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات.²

فرع 4: حالات الاعفاء من المسؤولية:

¹ محمد السيد احمد الفقي. مرجع سابق، ص 263.262.

² المادة 58 من القانون المتعلق بالتنمية المستدامة صدر ببتاريخ 20 جمادى الأولى 1424 هـ الموافق ل 20 يوليو 2003 م العدد 43 ص 16.

يعني الجهاز المفترض الخطأ من جهته من المسؤولية بإثبات العكس أي بإثبات غياب الخطأ من جانبه ، أما حالات الاعفاء من المسؤولية الموضوعية ، كما هو الحال في معاهدة 1969 م فتتطلب من الجهاز بدفع مسؤولية ان يقدم إثباتا إيجابيا لعدد من الوقائع الواضحة والمحددة على سبيل الحصر فالمرشح الجزائري قد حصر حالات الاعفاء من المسؤولية في المادة 127 من القانون المدني الجزائري بقوله : ((إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب لا بد له فيه كحادث مفاجئ ، أو قوة قاهرة أو خطأ صدر في المضرور أو خطأ من الغير ، كان غير ملزم بتعويض هذا الضرر ما لم يوجد نص قانوني أو اتفاق يخالف ذلك .

وحالات الاعفاء من المسؤولية كما وردت في معاهدة 1969 م بروتوكول 1992 م المعدل لها هي كالتالي :

أولا : أعمال الحرب واستبعاد السببية القاصرة :

على غرار الوضع في المعاهدات النووية ، أخذت معاهدة 1969 م بأعمال الحرب كسبب من أسباب إعفاء المالك من المسؤولية ومثلها أيضا وتفاديا لأي غموض نصت المعاهدة على أن مالك السفينة لا يعتبر مسؤولا عن التعويض ضرر التلوث إذا أثبت أن هذا الأخير قد نتج عن (أعمال عدوانية ، حرب أهلية ، ثروة) .

ثانيا: الظاهرة الطبيعية:

أوجبت معاهدة 1969 م إعفاء مالك السفينة من المسؤولية إذا نجح في إثبات أن ضرر التلوث قد نتج عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تجنبه أو مقاومته ، هذه الحالة تعد في الواقع أكثر تحديدا من حالة القوة القاهرة والحادث الفجائي أو ما يطلق عليه في القانون الأنجلو سكسوني القضاء والقدر.¹

ثالثا: الفعل العمدي للغير :

أن أحد أوجه الدفاع التي يجوز لمالك السفينة التمسك بها من مسؤوليةته طبقا لمعاهدة 1969 م أن يكون ضرر التلوث قد نتج كليا عن عمل أو امتناع عن عمل من جانب الغير يقصد إحداث الضرر ، ولكي يصلح لأن يكون سببا لإعفاء المالك من المسؤولية يجب أن يكون الفعل العمدي للغير هو السبب الوحيد لضرر التلوث.

ويقصد بالغير في معنى معاهدة 1969 م كافة الأشخاص الآخرين غير طاقم السفينة وتابعي المالك عليه فإن المساعدين والمنتقدين الذين يوجدون في السفينة بطريقة غير مشروعة كالمسافر خلسة أو هؤلاء الموجودين على متنها بموافقة المالك ، دون أن يكونوا من تابعيه أو وكلائه ، كل هؤلاء يعدون من الغير .

¹ محمد السيد أحمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 264.

رابعاً: إهمال الحكومة:

طبقاً للمادة الأولى من معاهدة جنيف الموقعة في 29 أبريل 1958 م تمارس الدولة الساحلية على البحر الاقليمي المحيط بسواحلها سيادة كاملة وهذه الأخير تجعل الدولة تباشر على الدول التي تبخر في هذه المنطقة حقوقاً واختصاصات تسعى بها إلى ضمان أو تأمين سلامة النقل والملاحة فيها مثل هذه الاختصاصات الواسعة أيضاً طبقاً لنصوص المؤتمر الثالث لقانون البحار 1982 م يمكن عند ممارستها أو على العكس عند عدم ممارستها أن تؤدي بسبب خطأ أو إهمال من حكومة ما إلى حوادث يتولد عنها أضرار التلوث ، ويترتب على إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في هذه الحالة التزام الدولة التي ارتكبت خدماتها إهمالاً بالتعويض عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الإهمال.

خامساً : خطأ المضرور :

قررت المادة الثالثة من نفس المعاهدة أنه : ((إذا أثبت المالك أن ضرر التلوث قد نتج كلياً أو جزئياً إما بسبب عمل أو امتناع عن عمل من جانب الشخص الذي لحقه هذا الضرر ، ارتكبه بنية إحداث الضرر أو نتيجة إهمال هذا الشخص فيجوز إعفاؤه كلياً أو جزئياً من مسؤولية اتجاه ذلك الشخص)) وإهمال المضرور عادة ما يكون إهمال حكومة فالدولة غالباً ما تكون هي المدعية في دعاوي التلوث ، حيث تأخذ على عاتقها اتخاذ الاجراءات الوقائية¹.

وانطلاقاً مما ذكرناه سابقاً فإننا انتهينا إلى أن معاهدة 1969 م المعدلة بالبروتوكول 1992 م قد ألقت بعبء المسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت على عاتق السفينة الملوثة ، ومن الطبيعي ، تطبيقاً للقواعد التقليدية للمسؤولية ، أن يضمن هذا المالك تعويض الأضرار التي تتسبب فيها وهذا ما يشكل مسؤولية فردية والأصل أن يكون هذا التعويض الناشئ عن المسؤولية مساوياً لقيمة الضرر ، لكن ضخامة المبالغ التي يطالب بها المضرورين تتعدى في العديد من الأحيان قدرة المالك المالية ، والأمر الذي يمكن أن يؤدي حينئذ إلى تحمل هؤلاء المضرورين الجزء الأكبر من الضرر وهذا ما يطلق عليه بجماعة المخاطر تمييزاً له عن فردية المسؤولية ، مما دفع المشرع الدولي إلى إنشاء صندوق دولي للصناعة البيتروولية ، تضمن به رغم عدم مسؤوليتها عن ضرر التلوث ، تعويض المضرورين في الحدود التي يعجز فيها هؤلاء عن الحصول عن تعويض كاف من مالك السفينة المسؤول وخلاصة القول أن المشرع الدولي سعى إلى توزيع مخاطر التلوث بالزيت بين الصناعة الملاحية والصناعة

¹ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، ص 274.273.269.264.

البتروولية تحقيقا للتوازن بين المصالح وضمانا لتعويض المضرورين من التلوث لاسيما في حالات الحوادث التي تأخذ شكل الكارثة.¹

المطلب الثاني: التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات :

إن الحفاظ على بيئة نقية وخالية من التلوث وحماية المضرورين من آثار هذا التلوث يشكل في الوقت الحالي مطلبا عالميا يستهدف حماية الأشخاص وأموالهم ، وكذلك نظرا لخصوصية خطر التلوث العناصر الطبيعية المكونة للبيئة في حد ذاتها ، ومما لا شك فيه أن تحقيق مثل هذا الهدف يستوجب تبني قواعد خاصة جدا للمسؤولية المدنية الناشئة عن اضرار البيئة وكذلك قابلية هذه المسؤولية للتأمين لهدف ضمان تعويض كامل للمضرورين من هذه الأضرار والمسؤولية بوجه عام تعني الالتزام بتعويض الضرر ، ويقصد بها بالمعنى الفني ، إعادة الحال بقدر الامكان للتوازن الذي كان عليه قبل الفعل المنشئ للضرر ، وكذلك محاولة وضع المضرور ، على نفقة المسؤول في الحالة التي كان يوجد عليها لو لم يكن هناك فعل منشئ للضرر ، ووفقا لهذا المفهوم الفني فإن الضرر البيئي المحض سيصطدم بصعوبات كيفية تقديره خصوصا وأنه يتعلق بعناصر طبيعية ليس لها قيمة البضائع وما يمكن تقويمه نقديا بسهولة ولكن مثل هذه الصعوبات لا يمكن أن تصل إلى حد الرفض التام لأي تعويض لهذا النوع من الضرر ذو الطبيعة الخاصة ، وإذا اخذ في الاعتبار الأشكال التقليدية للتعويض فيكون لزاما طرح الشكل الأكثر ملائمة من بينها مع خصوصية الضرر البيئي بالمعنى الفني أي الضرر البيئي المحض ولكي يمكن الحصول علة تعويض فمن حق المضرور أن يلجأ للقضاة للمطالبة به بشرط أن تكون دعواه مقبولة اما القضاء المختص ، وفي مجال المسؤولية البيئية والضرر البيئي المحض فإن المصلحة الجماعية في هذا الصدد تحتاج إلى أشخاص لديهم اهلية الادعاء القضائي لحماية هذه المصالح.²

فما الشروط الواجب توافرها لقبول دعوى التعويض؟ وهذا ما سنستهل به هذا المطلب من خلال التعرض إلى شروط قبول دعوى التعويض (فرع 1) .

وماهو الضمان المقدم في هذا المجال ؟ وهذا ما سنتعرض إليه من خلال أنظمة الضمان المقدمة في مجال التلوث البحري بالمحروقات (فرع 2) .

¹ محمد السيد احمد الفقي ، مرجع سابق ، 2000.ص 270.

² سعيد السيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية ، دار الجمعة الجديد للنشر . 2004.ص 6.5.

فرع 1 : شروط قبول دعوى التعويض :

خلافًا للضوابط العامة في المصلحة كشرط لقبول الدعوى ، فإن المصلحة في مجال البيئة تكون ذات طابع مستقبلي وغير حال وكذلك فهي غير مباشرة وغير شخصية ، ولعل ذلك هو السبب في ضرورة وجود معايير خاصة لقبول دعوى التعويض في هذا المجال وفي الوقت نفسه يتعين تحديد والاشخاص الذي تكون لهم اهلية الادعاء القضائي لهذه الدعوى ، وفيما يتعلق بالمخالفات البيئية ، فلها عدة تفرعات (مدني ، جنائي ، غداري) وهذا الفرع يؤثر بلا شك على شروط قبول الدعوى ، وحيث أن دعوى التعويض هي دعوى مسؤولية فيجب قبل اللجوء لعلها التحقق من توافر اركان المسؤولية في جانب المتسبب في التلوث وفقا لقوانين المرافعات ، فإن الدعوى هي السلطة التي يلجأ إليها الشخص قانونا ليطالب بالحفاظ على حقوقه ومصالحه المشروعة ولكي تقبل دعوى التعويض فلا بد ان يتوافر اولا أهلية الادعاء لدى القضاء بالإضافة على توافر المصلحة في جانب المدعي.

أولا : اهلية الادعاء:

بصفة عامة حضور الطرف امام القضاء لا يكون مقبولا ألا إذا توافرت لديه الاهلية حددها القانون لممارسة الحقل في التقاضي ، وعلى حد تعبير أحد الفقهاء الفرنسيين ، فإن أهلية التقاضي تمثل الشرعية الخارجية للدعوى و على ذلك فعندما يكون الشخص قاصرا أو ليس لديه ترخيص بالتصرف فيتم استبعاده من الدعوى أو بمعنى آخر تكون بصدد حالة عدم قبول نهائي لهذه الدعوى ، ويلاحظ أن عدم توافر الاهلية الخاصة بالادعاء لدى الشخص يجعله مجرد مساعدا او اصيل يحتاج إلى نائب يتولى مباشرة هذا الحق نيابة عنه ، هذه الأهلية يجب توافرها سواء كان المدعي شخص طبيعي او شخص معنوي من أشخاص القانون الخاص ، وبالتالي فإن غياب الأهلية يعد فقدا لعنصر موضوعي يكون جزاؤه البطلان وحيث ان النشاط البيئي يتعلق بشكل غالب بالشركات ونشاطها فإن السؤال الذي يطرح يتعلق بأهلية الادعاء لدى شركة تحت التأسيس أي مرحلة الانشاء فقط ، وهل يحق لهذه الشركة الادعاء القضائي أم لا ؟

اجاب على ذلك القضاء الفرنسي حينما قرر مبدأ إمكانية ممارسة الادعاء القضائي باسم شركة في مرحلة التكوين ، وإذا اخذ في الاعتبار أن من حق كل شخص معنوي الادعاء القضائي فإن حقه هذا مقيد حسب

هدفه الاجتماعي وفقا للائحته الاساسية بحيث يجب أن يكون هدفها الاصلي هو المطالبة بالحفاظ على التوازن البيئي للثروات الطبيعية.¹

ثانيا: المصلحة :

من المهم في البداية لن لا نخلط بين المصلحة في الدعوى وبين الضرر تاذي يلحق المدعي ، فتخلف المصلحة في الادعاء لا يمكن أن يبرر ، وفقا لقانون المرافعات لمجرد أن الضرر الناتج عن الخطأ بسيط لم يتم إثباته خصوصا ان حقيقة الضرر وإثباته هي من مسائل الموضوع التي يجب التحقق منها بواسطة القاضي وكقاعدة عامة إذا لم تكن ممارسة الدعوى ستعود بالمنفعة من ممارستها يكون طبيعيا بأن يقضي بعدم قبول ادعائه ورفضه دون حاجة لتقدير الاموال محل الادعاء ، ولقد تطلب المشرع شروطا يجب توافرها في المصلحة كي تقبل الدعوى وضرورة وجود المصلحة مطلب تقليدي مستقر عليه ، وفقا لقاعدة أنه (لا مصلحة ، لا دعوى) ، وتجدر الملاحظة أن هذه الشروط يجب أن تتوافر في المصلحة سواء بالنسبة للمدعي أو المدعي عليه وكذلك بالنسبة لكل من تدخل في الدعوى من الغير .

أولا : يجب أن تكون المصلحة مشروعة :

بمعنى أنه لا تكون الدعوى مقبولة عندما تتعارض المصلحة التي يقيمها المدعي مع النظام العام والآداب مثال ذلك الدعوى التي يرفعها دائن لمطالبة مدينه بدفع دين القمار ، مثل هذا الموضوع يخالف القانون والآداب العامة مما يجعل لادعوى المطالبة به دعوى غير مقبولة لعدم مشروعية المصلحة.

ثانيا: أن تكون المصلحة مباشرة وشخصية:

ومعنى ذلك أنه عندما يلحق بالمدعي ضرر مباشرة كان له بالتبعية مصلحة مباشرة تعطيه الحق في ممارسة دعواه أمام القضاء و تجعل هذه الدعوى مقبولة عند توافر باقي شروطها .

ولذلك استقر الفقه والقضاء على ضرورة أن تكون المصلحة شخصية كي تقبل الدعوى وترتبط على ذلك فلا يحق لشخص أن يمارس دعواه إلا عندما يتم الاعتداء على مركز قانوني خاص به بحيث أن اللجوء للادعاء يعود عليه بمنفعة شخصية ووفقا لهذا التصور فغنا نستبعد المصلحة العامة حيث أن الدفاع عن هذا النوع من المصلحة أمر موكول للسلطة العامة وليس الأفراد ، وخروجا على المفهوم الضيق لشخصية المصلحة وحيث أن

¹ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 57.56.

آثار التلوث تمتد لتشمل اشخاصا كثيرين فإن المضرورين في هذه الحالة يمكنهم الانضمام إلى جمعية متخصصة في هذا المجال لتمارس الدعوى نيابة عنهم.¹

ومن ناحية العملية في مجال البيئة ، نجد الدعوى مفتوحة في أغلب الحالات امام المالك الذي لحق بأمواله ضرر حيث انه في هذه الحالة صاحب المصلحة الشخصية المباشرة في هذه الدعوى ، وكمبدأ عام فلا يحق لشخص أن يرفع دعوى للدفاع عن مصالح الغير ومع ذلك فقد اعطى القانون للشخص الطبيعي الحق في رفع دعوى للدفاع عن مصالح الغير وعلى ذلك فممثل الدائنين المحدد بواسطة المحكمة له وحده صفة الادعاء باسم الدائنين وللدفاع عن مصالحهم وبشكل عام فإن الشخص يصبح له صفته في الدعوى متى كانت له مصلحة شخصية ومباشرة .

والمنازعات البيئية مسألة في غاية الدقة حيث أنها مبدئيا تتعلق بتعدد الأشخاص سواء وبالنسبة لمنشئ الفعل الضار لتحديد المسؤول من بينهم وسواء في جانب المضرورين أصحاب الحق في التعويض و في هذه الحلة فإن المصلحة المضرورة ليست مصلحة فردية ولكنها مصلحة جماعية

فرع 2 : أنظمة الضمان المقدمة في مجال التلوث البحري بالمحروقات :

لقد كانت حادثة torrey canyon في عام 1967 م السبب في إثبات عدم توافق القواعد العامة للقانون البحري مع إمكانية منح المضرور تعويضا كاملا عما يصيبه من أضرار بسبب ممارسة الأنشطة البحرية وعدم التوافق هذا يجد تبريره في أن التلوث البحري نادرا ما يلحق أضرار بأشخاص من غير الممارسين للأنشطة البحرية ، ولأجل ذلك أقرت اتفاقية 1992 م كما فعلت اتفاقية 1969 م ضرورة وجود نظام خاص للتأمين ضد أخطار التلوث البحري يكون الهدف منه حماية المضرور من خطر إعسار قد يواجهه مالك السفينة ، ومع ذلك يمكن أن تتجاوز الأضرار الناتجة الحد الذي يغطيه عقد التأمين ، أو قد يعفي المالك من المسؤولية وفي هذه الحالات فإن اعتناق فكرة صناديق التعويضات تكون هي الوسيلة الوحيدة لتعويض المضرور.

أولا : فكرة التأمين الاجباري :

إن فكرة الالتزام بالتأمين قامت على هدف اساسي وهو تحقيق مصلحة المضرورة من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر ولذلك فإن اتفاقية 1992 م كشأن سابقتها في 1969 م قدم

¹ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 60.59.58.57.

تثبت نظام تأمين إجباري وهذا النظام لا يتم فرضه على كل السفن للزيت في شكل شحنة ولكن يفرض على سفن معينة في ضوء الكمية التي تنقله.

وبذلك فوضع هذا النظام موضع التنفيذ موضع التنفيذ يخضع لقواعد خاصة ، وفي سبيل تحقيق فعالية هذا النظام فإن المضرور من التلوث يكون له الحق في ممارسة الدعوى المباشرة في مواجهة او كفيل مالك السفينة وذلك من خلال مايلي :

1-الالتزام بإجراء التأمين :

لقد كانت فكرة هائلة تلك التي تبنتها اتفاقية 1969 م وهي الزام ملاك السفن المعنية في ضوء الاتفاقية بضرورة ابرام تأمينا إجباريا من مسؤوليتهم عن أضرار التلوث.¹

ونص الاتفاقية لم يقصر الضمان المالي المقدم على عقد التأمين فقط وإنما أيضا يجوز للمالك ان يقدم شهادة ضمان بنكي أو أي شهادة أخرى مقدمة من اي صندوق دولي للتعويضات ، ومن الناحية العملية فلمالك السفينة أن يختار أيا من هذه الوسائل ويقدمه ، وفيما يتعلق بالضمان البنكي فإن البنك يعبر عن وجود شخص موسر ماليا ينوب عن شركات الملاحة ومما لاشك فيه ان الضمان البنكي لا يمنح إلا للشركات الدولية العملاقة ، حيث أن البنك لن يقوم بضمان أنشطة صغيرة أو متوسطة من الناحية العملية ، وفيما يتعلق بالتأمين فإن شركات التأمين المعتمدة هي التي تتولى تسجيل شهادات التأمين ، بينما تتولى الدولة عملية تسليم الشهادة ، وهذا وفقا لنص المادة 7 من اتفاقية 1992 م .

وهذه الشهادة يجب أن تتطابق مع النموذج الموجود بملاحق الاتفاقية وأن تشمل على البيانات التالية :

- إسم السفينة وميناء التسجيل .
- إسم المالك ومكان نشاطه الرئيسي .
- نوع الضمان .
- أسم الضامن ومكان ممارسة نشاطه الرئيسي .
- مدة صلاحية الشهادة وهي لا تتجاوز بأي شكل مدة التأمين او الضمان المالي الآخر.

¹ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 134.133.62.61.60.

ويجب أن توجد الشهادة الأصلية على ظهر السفينة مع وضع صورة منها لدى السلطات المختصة والتي تم التسجيل فيها وإذا كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية فيجب إيداع الشهادة لدى السلطات المختصة للدولة التي تتسلم الشهادة ولكي يكون إلزام على الأطراف المعنية باحترام نص المادة 7 من الاتفاقية فإذا لم تكن بالمركب الشهادة المطلوبة فالدول الأطراف لا ترخص للمركب الاستفادة من أحكام الاتفاقية وتمنعها من السير الملاحى.¹

2- الدعوة المباشرة وممارستها :

تسمح الدعوة المباشرة للمضروب أن يطالب بإسمة الخاص وحسابه الخاص مدين مدينه وفقا لنص المادة 7 من اتفاقية 1992 م فكل طلب تعويض عن اضرار التلوث يمكن تقديمه بشكل مباشر ضد شركة التامين او اي شخص آخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة عما يترتب عليها من أضرار التلوث ويلاحظ أن المدعي في هذه الدعوة غير محدد بشكل صريح وعلى ذلك يصبح هو على شكل مقصود من احكام الاتفاقية وهو ((كل شخص طبيعي أو معنوي من اشخاص القانون العام او القانون الخاص ويدخل في ذلك الدول والمقاطعات السياسية)) ولكن يجب لكي يستطيع أي من هؤلاء ممارسة الدعوى المباشرة انم يثبت مصلحته في الادعاء كشرط للدعوة وأن يثبت ما اصابه من ضرر كشرط للتعويض ، وعلى ذلك يتسع مجال الدعوة للمضروب مباشرة ومن يحل محله في هذا الحق ، وكذلك يجب ملاحظة أن المؤمن وهو في الموقع المدافع في الدعوى ، وحتى في حالة الخطأ غير مغتفر من جانب مالك السفينة يستطيع ان يتمسك بان مسؤوليته محدودة بمبلغ معين حتى ولو تجاوزت الأضرار قيمة هذا المبلغ ، وأيضا يملك المؤمن بشكل عام التمسك في مواجهة المدعي بكافة الدفوع التي يستطيع المالك أن يتمسك بها في مواجهة المضروب .

ثانيا : صناديق التعويضات في مجال التلوث البحري بالزيت :

إن اعتناق نظام صناديق التعويضات يحقق منفعة لكل من المضروب والمسؤول عن حوادث التلوث البحري فهو يقدم بالنسبة للمضروب ضمانا ثابتة ورئيسية لوجود شخص موسر مليا وبالنسبة للمسؤول يجعله يستفيد من نظام المسؤولية المحددة كمقابل لاشتراكه في هذه الصناديق.

وفي مجال التلوث البحري يوجد صندوق التعويضات **fipol** .

¹ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 136.137.138.

وقد انشئ هذا الصندوق بموجب اتفاقية 1971 والتي كان لها آثار هامة في مجال تعويض ضحايا التلوث البحري بالزيت ، وقبل هذا الصندوق كان هناك اتفاقان على إنشاء صناديق خاصة في هذا المجال الأول هو tovalop والثاني هو cristal ولكن هذين الاتفاقين الآخرين لم يعد لهما وجود فعلي الآن و بالتحديد منذ 1998 م ودخول بروتوكول 1992 م إلى حيز التنفيذ في 1996 م وكان هو السبب وراء اختفاء هذين الاتفاقين وبالتالي وبالتالي لم يبقى سوى fipol ولقد خرج صندوق fipol إلى حيز الوجود بناء على إتفاقية حررت في ديسمبر 1978 م مع ضرورة أن يكون أعضاؤه من بين أطراف اتفاقية 1969 م حول المسؤولية المدنية ولكن لم يدخل حيز التنفيذ إلا أن تم التعديل بموجب بروتوكول 27 نوفمبر 1992 م والذي دخل حيز التنفيذ في 30 ماي 1996 م وأهم ما اشتمل عليه هو رفع الحد الأقصى لما يمكن أن يدفعه الصندوق كتعويضات مستحقة لمن يضر من التلوث البحري بالزيت.

والهدف الرئيسي من إنشاء هذا الصندوق هو تعويض المضررين بسبب التلوث البحري لا عندما لا يتم تعويضهم وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية المدنية ، وعلى ذلك يتدخل الصندوق عندما يتوزافر في حق مالك السفينة بسبب من أسباب إعفائه من المسؤولية وفقا لنصوص اتفاقية المسؤولية المدنية ، ومعنى ذلك أن للصندوق دور احتياطي يجب إعناله عندما لا يتم تعويض المضرور من خلال الطريق الأصلي وكذلك يتدخل الصندوق في حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة أو كفيله ، وبالنسبة للكفيل أو الضامن فلا يثار الحديث إلا عندما نكون بصدد سفينة تحمل أكثر من ألفين طن من الزيت السائل كمشحنة حيث يوجد الالتزام بتقديم هذا الضمان .¹

واخيرا يجب ان يتدخل الصندوق عندما تتجاوز قيمة الاضرار الحد الأقصى للمسؤولية في ضوء احكام الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية ، وهنا يلعب الصندوق دورا تكميليا بخلاف الحاتلة الأولى التي يكون له دورا احتياطيا ولكن يجب ملاحظة أنه عندما تنشأ الأضرار وبسبب تلوث ناتج عن عمل من أعمال الحرب وعندما يكون السبب هو إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية فلا محل لتدخل الصندوق في هذه الحالة ويجوز كذلك للصندوق أن يعفى من مسؤوليته من الناحية العملية عندما ينجح في إثبات خطأ المضرور الكلي او الجزئي حسب الأحوال بشرط أن يكون خطأ عمديا وعلى العكس من ذلك فلا يعد الحادث الفجائي سبب من أسباب إعفاء الصندوق من التدخل ، وإذا كان خطأ الغير العمدي يعد سبب من اسباب إعفاء مالك السفينة

¹ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 138.139.142.143.144.

من مسؤولية إلا أنه لا يعد سبب من أسباب إعفاء صندوق fipol من التدخل ونفس الحكم يسري على حالة إهمال الحكومات المعنية بصيانة المجاري الملاحية والتعويض الذي يتولى الصندوق دفعه محدد بالنسبة للحادث بمبلغ 135 مليون وحدة سحب خاصة تعادل 182 مليون شاملا القيمة الفعلية لما دفعه مالك السفينة او شركة التأمين أو الضامن وفقا لاتفاقية 1992 م حول المسؤولية المدنية ويسقط حق المضرور في مطالبة الصندوق بالتعويض إذا لم تقدم المطالبة خلال 3 سنوات من تاريخ وقوع الضرر.¹

¹ سعيد السيد قنديل ، مرجع سابق ، ص 146.145.144

الخاتمة

إن المتأمل في تاريخ قانون المسؤولية عن التلوث بالزيت يدرك بالتأكيد ان جهدا تشريعيًا واسع النطاق قد تحقق منذ تبني معاهدة 1969 م ومن بعدها معاهدة 1971 م وحتى دخول بروتوكولات 1992 م المعدلة لها حيز النفاذ في مايو 1996 م .

وعلى الرغم من النجاح الكبير الذي بلغته المعاهدات السابقة ، إلا أنها لم تتمكن من توحيد الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت ومازالت الجهود متواصلة إلى يومنا هذا نتيجة إدراك المجتمع الدولي وضع حد لهذه المشكلة ، وذلك بأن تسعى الدول جادة ومخلصة ، صغيرة وكبيرة ، غنية وفقيرة لمقاومة الملوثات وبكل السبل وعلى كافة المستويات ، وأن تتحلى بالصدق في القصد والتجرد من المجاملات والشعور الحقيقي بالمسؤولية والأرتفاع إلى مستوى الخطر ، وتحقيق ذلك أسهل بكثير في المجتمع الدولة الواحدة إذا توفر الوعي والادراك والصدق والجدية في تطبيق القانون .

وأخيرا نأمل ان تبادر الجزائر إلى الانضمام إلى اتفاقيات الدولية السارية والتي تستهدف حماية البيئة البحرية والحفاظ وأن تبذل جهودا في هذا المجال .
وقد توصلنا في دراستنا على عدة نتائج وتوصيات نحملها كالاتي :

أولا : النتائج :

- عدم وجود تعريف موحد للبيئة البحرية ويرجع ذلك لكونها أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي وقد توصل غليه في الدورة السابعة لمؤتمر الامم المتحدة الثالث للبحار 1978 م
- تحديد معنى التلوث البيئة البحرية في القانون الدولي يجب توافر عناصر منها :
 - حدوث تغيير في البيئة البحرية وتبدأ مؤشرات بحدوث اختلال في التوازن الفطري بين عناصرها ومكوناتها .
 - وجود عمل بشري وراء هذا التغيير بطريقة مباشرة أو غير مباشرة .
 - القانون الجنائي لحماية البيئة البحرية ليس قانونا مستقل بذاته بل هو قانون متغلغل في أحكام القوانين الدولية التي تهتم بحماية البيئة البحرية .

- وقد أقر الاتجاه القانوني الحديث إلى الإقرار بأن الغاية من وراء تجريم الأفعال تلويث البيئة البحرية هو هو البيئة البحرية لذاتها وبجميع مكوناتها على عكس النظرة القديمة التي كانت تهدف إلى حماية الإنسان و المحافظة على وجوده فقط .

ثانيا : التوصيات :

في نهاية المطاف يمكن استخلاص عدة توصيات من خلال البحث المقدم ، لعل فيها الفائدة لمن أراد معالجة مثل هذه الموضوعات من شتى جوانبه ، وهي كما يلي:

1- حث جميع الدول على المشاركة والانضمام في أي تجمع يهدف إلى حماية البيئة وعدم التواني في ذلك ، والتصديق على الاتفاقيات الدولية والإقليمية التي تصب في مصلحة البيئة. بما في ذلك البيئة البحرية.

2- مناقشة الدول بسن القوانين والتشريعات الداخلية المتسمة بالصرامة في ملاحقة ملوثي البيئة وعدم التراخي في توقيع العقوبات عليهم ، وملء الفراغ التشريعي في بعض البلدان النامية.

3- ضرورة الحصول على تصاريح خاصة لإلقاء النفايات النفطية مع وجوب إعلام برنامج الأمم المتحدة للبيئة بكافة هذه الأذونات وقد أدى التطور التكنولوجي الذي واكب صناعة النفط إلى بروز طرق حديثة لمعالجة مخلفات الحفر البري وخاصة الوحل وذلك بجمع المخلفات ومزجها بمواد تعمل على تثبيتها كيميائياً وفيزيائياً مما يقلل من آثارها .

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

5- العمل الجاد والفوري على تطبيق كافة الاتفاقيات الدولية المتعلقة بتلوث البيئة البحرية* بما في ذلك بروتوكول مكافحة التلوث بالنفط.

6- توجيه الإعلام ووسائله الفعالة إلى نشر الوعي البيئي ، وتكثيف برامجه الداعية للمحافظة عليها ، وإطلاع الأفراد على مخاطر التلوث النفطي ، وكذلك زيادة النشرات و والبحوث والدوريات المتخصصة في هذا المجال

- والتي تحمل طابع التوجيه والإرشاد للتعامل مع البيئة البحرية ، لإخراج جيل مشبع بالتربية البيئية وداعياً لها.
- 7- ضرورة إتباع آلية أفضل لتبادل المعلومات بين الدول والمنظمات الدولية الحكومية منها وغير الحكومية بشأن المشاكل البيئية تتصف بالسرعة والدقة وبعيدة عن الجوانب الإجرائية والشكلية ، وذلك للانتفاع بها واستخدامها في مواجهة أي خطر يهدد البيئة بشكل عام والبيئة البحرية بشكل خاص.
- 8- لا بد أن يتدخل القانون ويفعّل بالتطبيق على المتسببين في أخطر ما يلوث البيئة البحرية من كوارث نتيجة الحروب والنزاعات المسلحة ، أو حتى المناورات والتدريبات العسكرية التي تستغل الطبيعة أسوأ استغلال وعدم التساهل في ملاحقة من يهدد بيئة الإنسان الآمن.
- 9- وأخيراً يجب أن يتغير اعتقادنا بأن مياه البحار والمحيطات هي سلة المهملات الطبيعية التي يمكن أن نلقي فيها بكل أنواع المخلفات خصوصاً بزيوت النفط الذي يحوي الكثير من المركبات العضوية* والتي يختلف أثرها من حالة إلى أخرى وتتجمع هذه المواد و الهيدروكربونات في بعض الأنسجة الحية مثل الأنسجة الدهنية وأنسجة الكبد والبنكرياس وبعض أنسجة الأعصاب فالمسؤولية خاصة وعمامة فعلى كل فرد أن يعي دوره وعلى الحكومات أن تعي مسؤولياتها .

قائمة المصادر و المراجع :

1- القرآن الكريم و السنة النبوية :

1. سور النحل ، الآية 14.
2. سورة الاسراء الآية 26.
3. سورة الأعراف ، الآية 31.
4. سورة الأنبياء الآية 30.
5. سورة الرعد ، الآية 8
6. سورة الروم ، الآية 41
7. سورة الطلاق ، الآية 3.
8. سورة الفرقان ، الآية 2
9. صحيح مسلم ، الجزء الثالث ، كتاب الطهارة ، الحديث رقم 1

2 - المراجع بالعربية:

10. أحمد محمود الجمل ، حماية البيئة من التلوث البحري في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الاقليمية والمعاهدات الدولية ، منشأة دار المعارف ، الاسكندرية
11. المادة 52 من قانون المتعلقة بالتنمية المستدامة الصادر بتاريخ 20 جمادي الأولى 1424هـ الموافق ل 20 يوليو 2003 العدد 43 15-16.
12. المادة 58 من القانون المتعلق بالتنمية المستدامة صدر بتاريخ 20 جمادي الأول 1424 هـ الموافق ل 20 يوليو 2003 م العدد 43
13. المواد 56-57. من قانون التنمية المستدامة بتاريخ 20 جمادى الأول 1424 هـ الموافق ل 20 يوليو 2003 - العدد 43
14. جلال وفاء محمددين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2001
15. جلال وفاء محمددين ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2001،
16. جيلاني عبد السلام ارحومة ، حماية البيئة بالقانون ، دراسة مقارنة للقانون الليبي ، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع والاعلان ، 2000، 141.

17. سعيد السيد قنديل ، آليات تعويض الأضرار البيئية دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية ، دار الجمعة الجديد للنشر .2004
18. الصحافة الديمقراطية والوحدة والسلام وأسسهان عبد الرحمان مختار في 1961، العدد 0319-2006/4589/ بحث في الأخبار مقال عقيد شرطة فوراوي.
19. صلاح هاشم ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، القاهرة ، 1991
20. صلاح هشام ، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية ، القاهرة 1991
21. عباس هاشم الساعدي ، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي .دراسة قانونية ، دار المطبوعات الجامعية ، 2002
22. عباس هاشم الساعدي ، حماية البيئة من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي دراسة قانونية ، دار المطبوعات الجامعية ، الجامعية ، الاسكندرية 2000
23. عبد المنعم محمد د اوود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، الطبعة الأولى ، منشأة المعارف بالإسكندرية 1999
24. فتحي دردار ، البيئة في مواجهة التلوث ، طبعة منقحة ، نشر مشترك ، المؤلف ودار الأمل
25. ماجد راغب الحلو ، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، 2004
26. محمد أحمد السيد الفقي ، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات ، دار المطبوعات الجامعية ، 2000
27. محمد السيد أحمد الفقي ، المسؤولية المدنية عن الأضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، 2000
28. محمد السيد الفقي ، بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت ، دار المطبوعات الجامعية ، 2000
29. محمد يعقوب ، تلوث المياه ، منشورات عويدات ، بيروت ، لبنان
30. مجلة العلوم والتقنية (الكوارث غير الطبيعية) ' العدد الثالث والثلاثون ، محرم 1416 هـ الموافق ليونيو 1995.

3- مواقع الأنترنات :

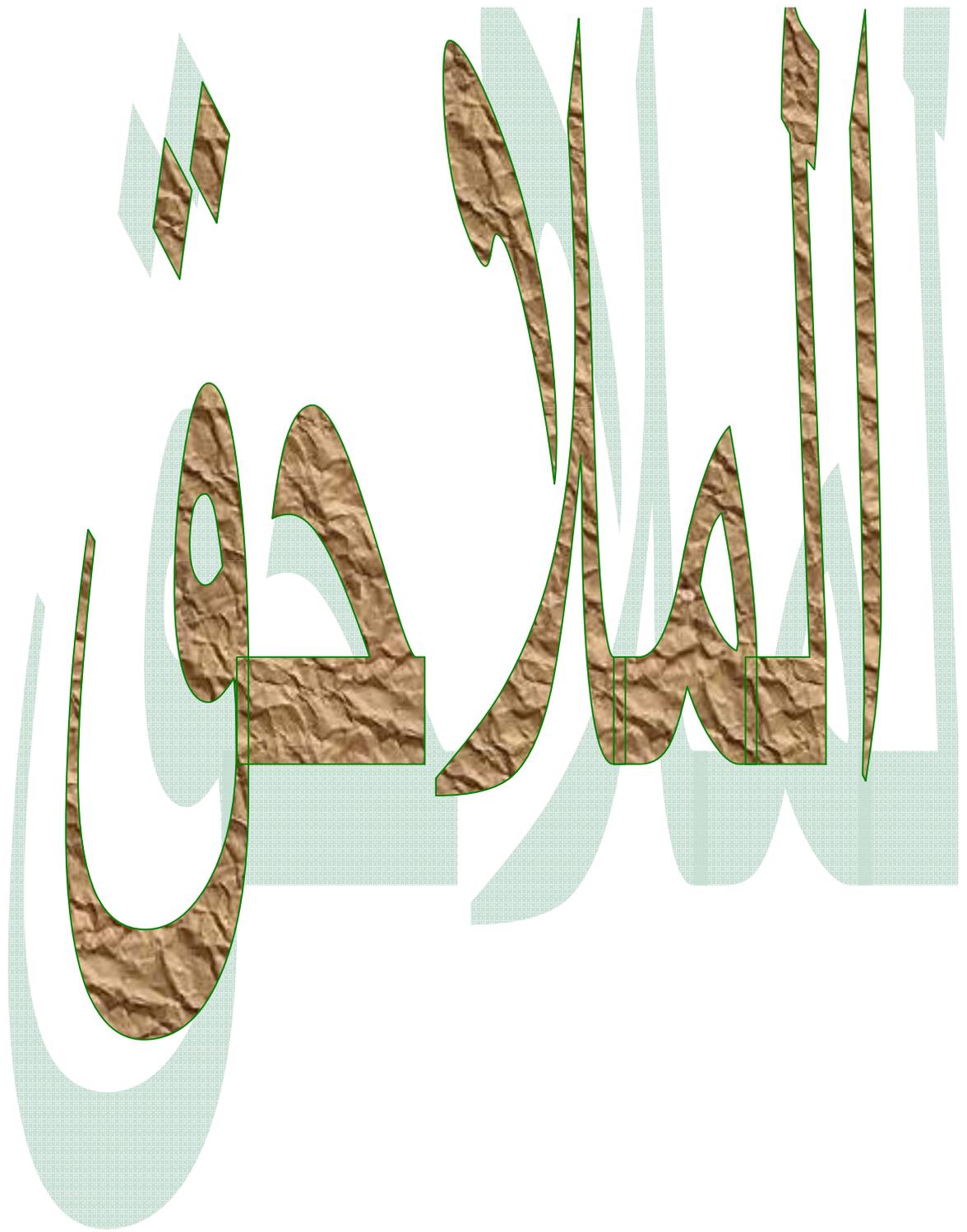
31. Arabic .peopledaily.con.cn/2016/04/22/ara2016/04/22/ 69775 12
k html
32. www .emdle/gow.ey/arabic.
33. www.epa .org .kw/arabic /py.dept.11020k
34. www moex.gow.sy/modules.ph.p30
35. www.aboalcam.com
36. www.majliselouma.dz./arabejelsa.n.11.98.htm.316 k.
37. www.albayan.c.o.ae/albayan/2017/04/19/mhl.bhtm.37k.

الفصل الثاني

الثلاثون البحري بالمحروفات

الجانب التمهيدي:

الإطار العام للأربعة



الفصل الأول :

منع البحث وإجراءه
الملائمة

الفصل الثاني :

الثلاثون الحرفي المعروفة

الفصل الأول :

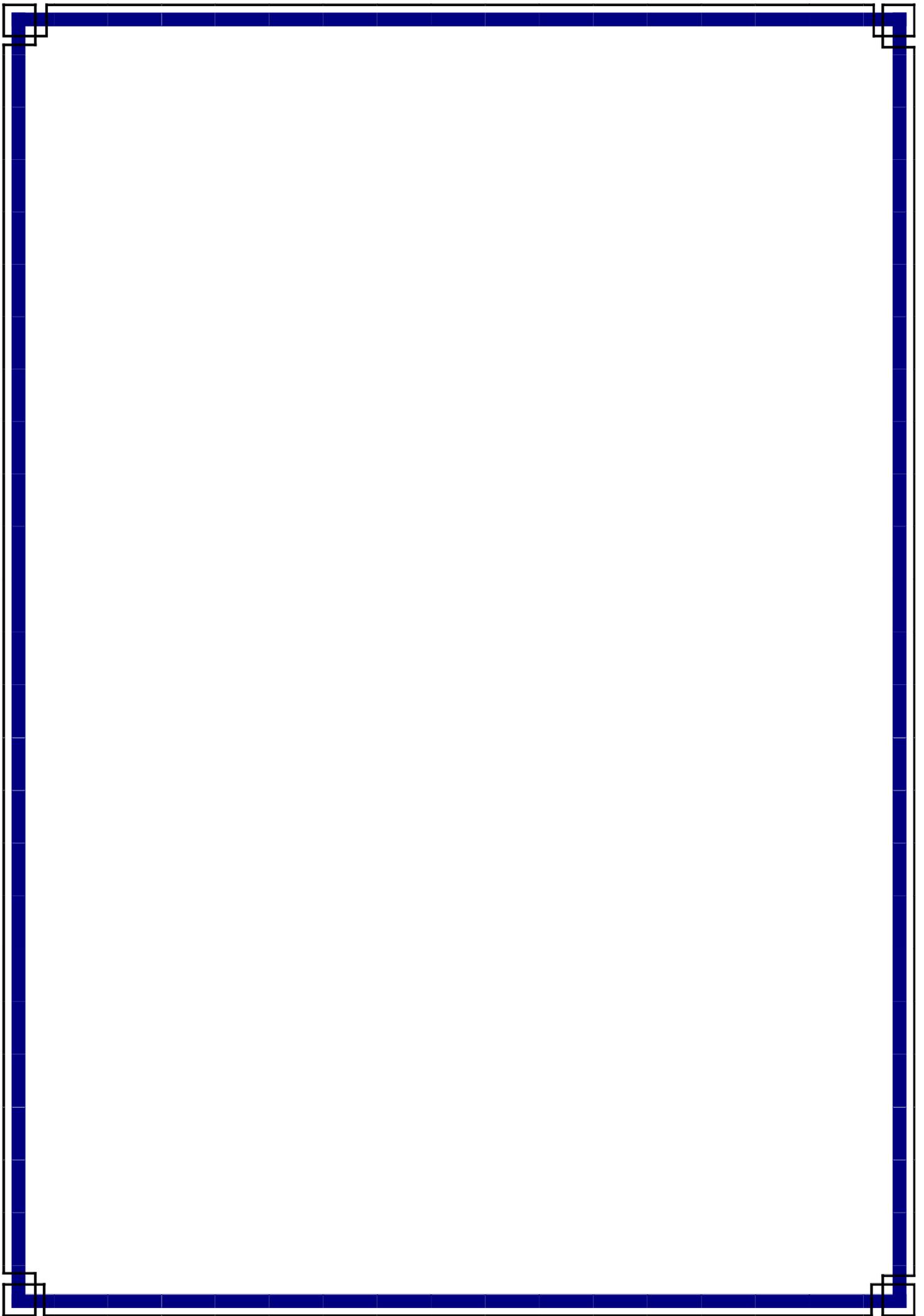
مائة ثلوث البيئة البحرية

الكتاب الثاني

الكتاب التطبيقي

الحائب الأول :

الحائب النظري



الفصل الثالث

الزراعة المائية التربة العميقة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ