

الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتية لعام ٢٠٠١

.....

.....

نادر محمد إبراهيم

.....

.....

.....

.....

.....

.....

أولاً: "اتفاقية الوقود" في القانون الدولي للتلوث البحري.

يُعد نجاح إبرام "الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١"^(١)، في لندن بتاريخ ٢٣/٣/٢٠٠١، نتوجاً لجهود اضطلعت بها المنظمة البحرية الدولية^(٢) في إطار ما يُعرف بالنظام الدولي

(١) انظر:

Mayer (Andrew), "The New International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damages, 2001", *Harbour and Shipping*, Vol. 86, No.1, January 2003, pp. 4-6; Boisson (Philippe), "L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par des soutes", *Droit Maritime Français*, n° 618, septembre 2001, pp. 659-667; Kerr (Bill), "The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", *The Singapore Shipping 3rd Maritime Law Seminar*, March 2003; Griggs (Patrick), "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", *CMI News Letter*, No. 1, January/April 2001, pp. 11-15; Wu (Chao), "Liability and Compensation for Bunker Pollution"; retrieved from the Internet on June 20, 2003 at :<www.cmsconsultant.com/pollution/papers/usuchao.pdf>.

"International Maritime Organization – L'Organisation Maritime (٢)

Internationale". تُعد المنظمة البحرية الدولية بمثابة الراعي الأول للنظام القانوني الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، وهي منظمة دوليَّة وتتبع الأمم المتحدة. ويعود التفكير في إنشاء هذه المنظمة في العصر الحديث إلى المؤتمر البحري الدولي المنعقد في واشنطن في عام ١٨٨٩، على أن الفكرة قد رفضت في ذلك المؤتمر لتخوف صناعة النقل البحري من التدخل الحكومي، مما قد يحد من حريتها في تلك الفترة. على أن فكرة إنشاء المنظمة عادت لتطرح نفسها مرة أخرى على الساحة الدولية عقب الحرب العالمية الثانية حيث نجح مؤتمر جنيف لعام ١٩٤٨ في إبرام اتفاقية إنشائها في ١٩٤٨/٣/٦، والتي نفذت في عام ١٩٥٨، وقد بدأت المنظمة عملها تحت مسمى The Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation، أي المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات وكانت الإشارة المختصرة إليها بصياغة The IMCO، ونُظمت بالمرربة "إيمكو"، ولقد تحولت المنظمة إلى اسمها الحالي منذ عام ١٩٨٢، والمختصر بالإنجليزية إلى IMO والمنطوق بالعربية "إيمو". ولقد تم تعديل اتفاقية إنشاء المنظمة في الأعوام: ١٩٦٥؛ ١٩٦٥؛ ١٩٧٤؛ ١٩٧٧؛ ١٩٧٩؛ ١٩٩١؛ ١٩٩٣. تُنظر حول المنظمة موقعها على الإنترنت:

<www.imo.org>.

للتعويض عن التلوث الناتج عن السفن، وهو النظام الذي بدأ في وضع أسسه عقب تداعيات حادثة ناقلة البترول "توري كانيون" "Torrey Canyon" لعام ١٩٦٧^(١).

والعنوان الرسمي للاتفاقية محل الدراسة بالإنجليزية هو:

"The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001"

وبالفرنسية؛ فإن العنوان هو:

"La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute".

ومن هنا فإن الاتفاقية يُشار إليها اختصاراً باللغة الإنجليزية باصطلاح "Bunker Convention 2001"، واختصاراً برمز "BC"؛ أما الإشارة الموجزة باللغة الفرنسية فهي تجري على اسم اصطلاح "La Convention des hydrocarbures de soute 2001".

وحيث إن كلمة "Bunker" تعني بالإنجليزية "مستودع وقود السفينة"؛ فإن

(١) فهي ناقلة بترول ليبيرية جنحت بالقرب من السواحل الإنجليزية في ١٨/٣/١٩٦٧، وهو ما أدى إلى تسرب زيتي تقاوم انتشاره بفعل العواصف، مما تطلب تدخل السلطات الإنجليزية بقصف الحطام للحد من خطورته والذي أدى إلى أضرار جسيمة بالسواحل الإنجليزية ثم الفرنسية. فلقد كانت السفينة تحمل ١٢٠ ألف طن من الزيت الخام، في حين أن زيت وقودها وحده قد بلغ ١٢,٣٠٠ طناً. ولقد نجم الحادث عن تصادم السفينة بأحد الصخور وهي تتحرك بسرعة ١٥ عقدة، مما أدى إلى تسرب زيتي تلاه تحطمها أثناء عمليات تعويمها. ويُعد حطام التري كانيون أكبر حطام عرفته الإنسانية لسفينة. انظر في وصف هذه الحادثة، بوجه خاص:

De La Rue (Colin) and Anderson (Charles B.), "Shipping and the Environment: Law and Practice", L.L.P., London and Hong Kong, 1998, pp. 11-12; Weiss (Jeffrey A.), "Maritime Disasters Through the Ages", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 32, No. 2, April, 2001, p. 233-234.

الاختصار الإنجليزي يمكن ترجمته إلى "اتفاقية مستودع وقود السفينة لعام ٢٠٠١"، وحيث إن "hydrocarbures de soute" تعني بالفرنسية "زيوت مستودع وقود السفينة"؛ فإن الاختصار الفرنسي يمكن ترجمته إلى "اتفاقية زيوت مستودع وقود السفينة"؛ وبذلك فإن الإشارة المختصرة والمناسبة للاتفاقية يمكن أن تكون "اتفاقية وقود السفن الزيتي لعام ٢٠٠١"؛ إنه الاصطلاح الذي نخففه لأغراض هذه الدراسة إلى "اتفاقية الوقود".

ويتوافق إبرام اتفاقية الوقود مع المادة ١٩٤ من اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار، لعام ١٩٨٢، والتي تُنص على أن الدول يجب أن تتخذ جميع ما يلزم من تدابير لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، بالإضافة إلى المادة ٢٣٥ من ذات الاتفاقية والتي تُنص على أنه يجب على الدول، لغرض ضمان تعويض سريع وكاف فيما يتعلق بجميع الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية، أن تتعاون في تطوير قواعد القانون الدولي ذات الصلة^(١).

وبتدشين اتفاقية الوقود يتم استكمال ركن أساسي في بنيان نظام المنظمة البحرية الدولية للتعويض عن التلوث البحري الناتج عن السفن؛ فاتفاقية الوقود تأتي مكتملة للنظامين التاليين: نظام اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق، ونظام اتفاقية المواد الخطرة.

ويقصد من اصطلاح "اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق"^(٢)، ما تم وضعه تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية من اتفاقيات دولية تُرسي المبادئ الأساسية في شأن المسؤولية المدنية الناتجة عن التلوث البحري بالزيت.

فلقد بدأت المنظمة البحرية الدولية مجهوداتها في شأن النظام الدولي للتعويض عن التلوث البحري برعاية إبرام "الاتفاقية الدولية في شأن المسؤولية

(١) وهو ما أشارت إليه اتفاقية الوقود في ديباجتها. وتُنظر بصفة عامة حول ما يمكننا وصفه بالقانون الدولي العام للتلوث: أحمد أبو الوفا، "تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث: مع إشارة لبعض التطورات الحديثة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٣، ص ٤٥-٨٧.

(٢) "CLC/Fund Conventions 1992 – CLC/Fonds Conventions 1992".

المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩^(١)، والموقعة في بروكسل بتاريخ ١١/٢٩/١٩٦٩، والتي يُشار إليها اختصاراً باللغة الإنجليزية بعبارة "Civil"

(١) ترجع أولى المحاولات الدولية في شأن مكافحة لتلوث البحري من الزيت إلى عام ١٩٢٦، حيث تم التركيز على المحور "الوقائي" وذلك بمناسبة مؤتمر واشنطن، والذي عقد بناء على دعوة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا في ذلك العام، حيث انتهى المؤتمر إلى مشروع اتفاقية لمكافحة تلوث مياه البحار والمحيطات بزيت البترول (انظر: صلاح الدين عامر، "حمية البيئة لبان النزاعات المسلحة في البحار"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٢، ص ٨-٩). ولئن لم ينجح مؤتمر واشنطن لعام ١٩٢٦ بعدم توقيع أية دولة على اتفقيته إلا أن مشروعها قد شكل ورقة عمل أثناء الإعداد لمؤتمر لندن لعام ١٩٥٤، حول ذات الموضوع، والذي نجح في إیرام "الاتفاقية الدولية حول منع تلوث البحر بالزيت"، والمعروفة باللغة الإنجليزية باصطلاح "OILPOL" وذلك اختصاراً لاسمها الرسمي "The International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil" (انظر حول هذه الاتفاقية: صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ذات المكان). ولئن ركزت اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ على المحور الرقابي لمنع لتلوث البحري، إلا أنها لم تكن معنية بالمسئولية المعنوية الناتجة عن ذلك التلوث. وما لبث أن ثبت قصور اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ عقب عجزها في شأن تغطية التدابير الوقائية من التلوث بمناسبة حادثة الناقله "توري كنيون" لعام ١٩٦٧. فلقد تأخرت إنجلترا في تصف حطام السفينة وإحراق ما تبقى من شحنتها لعدم وضوح حقها في هذا الشأن في ضوء اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤، والحال أن السفينة تحمل علم دولة لجنبيه (البيريا)، فضلاً عن أن التنخل المطلوب كان في البحر العالي، في ظل غياب تنظيم دولي للمسئولية المدنية في شأن هذا التلوث في تلك المنطقة (انظر: محمد السيد أحمد الفقي، "المسئولية المعنوية عن أضرار التلوث البحري بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٨، ص ٢). وهو ما أدى إلى تحرك الجهود الدولية نحو إیرام اتفاقيتين، الأولى وهي اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٩ بشأن التنخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالبترول، وبروتوكولها المتعلق بالتدابير الضرورية لمنع التلوث (انظر: أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي والبيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الخامس والأربعون، ١٩٨٩، ص ١١٠)؛ أما الاتفاقية الثانية فهي "اتفاقية المسئولية المعنوية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩" (والمشار إليها في المتن). ولقد حل محل اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤ اتفاقية أكثر شمولاً؛ إنها اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣، والمبرمة تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية في ١١/٢/١٩٧٣. على أنه وقبل دخول اتفاقية لندن لعام ١٩٧٣ حيز النفاذ أثبتت الحوادث خلال الفترة ١٩٧٦-١٩٧٧ الحاجة إلى تعديلها، وهو ما تحقق بموجب بروتوكول أيرم في ١٧/٢/١٩٧٨، حيث تضمن في ذات الوقت الاتفاقية الرئيسية (استهدف من ذلك التعجيل بالنفاذ)؛ إنه البروتوكول الذي أثبت نجاحاً دولياً منقطع النظير، وهو ما يشار إليه باصطلاح "MARPOL 73/78"، أي "ماربول ٧٣/٧٨"، وذلك اختصاراً للكلمتي "Maritime Pollution"، على أن الاسم الرسمي للاتفاقية هو: "The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto". ولقد تآثرت لقوانين للدخول لمنع التلوث البحري وحماية البيئة، بحدود الموضوعات التي عالجتها اتفاقية لندن لعام ١٩٥٤، واتفاقية ماربول لعامي ٧٣/٧٨، ونقصد بذلك الاختصار على محوري المنع والوقاية دون التعويض.

”Liability Convention 1969، أو ”CLC Convention 1969“ أي ”اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩“، والتي دخلت حيز النفاذ، دولياً، في ١٩/٦/١٩٧٥. إنها الاتفاقية التي عاونت في أعمالها التحضيرية ”اللجنة البحرية الدولية“^(١) بدعوة من المنظمة البحرية الدولية.

ولقد تم استكمال اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، باتفاقية أخرى ألا وهي ”اتفاقية إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت“، والمبرمة أيضاً في بروكسل بتاريخ ١٨/١٢/١٩٧١، وذلك تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية ومعونة اللجنة البحرية الدولية، وهي الاتفاقية المشهورة اختصاراً باللغة الإنجليزية بعبارة ”Fund Convention 1971“، أي ”اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١“. إنها الاتفاقية التي دخلت حيز النفاذ، دولياً، في ١٦/١٠/١٩٧٨، والتي استحدثت مشاركة مجتمع من تلقى الزيت المنقول بحراً في تعويض ضحايا خطر هذا النوع من النقل. وبذلك تم تحقيق توازن المشاركة في تحمل عبء مخاطر هذا النوع من النقل بين الأطراف المستفيدة منه، أي ملاك ناقلات الزيت، من جهة، وملاك شحنة الزيت، من جهة أخرى^(٢).

ولقد أدى دخول اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ حيز النفاذ إلى إنشاء شخصية اعتبارية للإشراف على تنفيذها، مقرها في لندن، ويطلق عليها بالإنجليزية ”IOPC Fund“^(٣)، وبالفرنسية ”FIPOL“^(٤)، وبالعربية ”الصندوق الدولي لتعويض

(١) بعكس المنظمة البحرية الدولية؛ فإن اللجنة البحرية الدولية ————— ”Comité Maritime International“ والمعروفة اختصاراً بـ ”CMI“، تُعد بمثابة اتحاد عالمي لجمعيات القانون البحري الوطنية، فهي ليست بمنظمة حكومات أو تجمع مهني، وهو الاتحاد الذي أنشئ في بروكسل ببلجيكا منذ عام ١٨٩٦. انظر حول هذه اللجنة موقعها على الإنترنت: <www.comitemaritime.org>

(٢) ولا شك إن هذه المشاركة لن تجد لنفسها مبرراً في القواعد التقليدية للمسؤولية المدنية سواء في النظام القانوني اللاتيني، أو نظام القانون العومي Common Law. فمالك الشحنة لم يرتكب خطأ بنقله شحنته بحراً. فالأساس الوحيد لهذه المشاركة هو فكرة ”ضمنان“ مخاطر صناعة النقل البحري للزيت من جانب الأطراف المستفيدة منها، هذا على الأقل بالنسبة لملاك شحنة الزيت المنقولة بحراً. انظر في ذلك: محمد لقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٣٩٠.

(٣) ”International Oil Pollution Compensation Fund“

(٤) ”Le Fonds International d’Indemnisation pour les Dommages“

التلوث بالزيت".

ولئن كانت جمهورية مصر العربية من الدول التي انضمت إلى اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(١)؛ إلا إنها قد قررت ألا تنضم إلى اتفاقية الصندوق^(٢).

ولم يتوقف تطوير نظام اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق، فقد كشفت حادثة الناقله "أمكو كاديز" "Amoco-Cadiz" لعام ١٩٧٨^(٣) عن ضآلة التعويض وفقاً لهذا النظام، مما أدى إلى المطالبة برفع الحد الأقصى للتعويض، وهو ما تحقق بإبرام بروتوكولي لندن لعام ١٩٨٤^(٤).

على أن تأخر نفاذ بروتوكولي عام ١٩٨٤ وإخفاق الولايات المتحدة

"du à la Pollution par les Hydrocarbures".

(١) أنظر قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٧٨ لسنة ١٩٨٨ بشأن الموافقة على الانضمام منشوراً مع نص الاتفاقية في الجريدة الرسمية، ٢٥ مايو ١٩٩٠، العدد ٢١.

(٢) وهو ما يعود إلى الخلاف حول المقصود من "تلقي أو استلام" للزيت والذي يترتب عليه الالتزام بالمساهمة المالية في الصندوق (الاشتراكات). فوفقاً للمادة ١/١٠ من اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ يلزم أن يكون الزيت منفولاً بحراً وأن يكون تلقىه أو تسلمه قد تم في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم دولة متعاقدة، أو تم في أي منشآت واقعة في إقليم الدولة المتعاقدة بعد تفريغه في ميناء أو محطة طرفية لدولة غير متعاقدة. ولقد فسرت جمعية الصندوق في دورتها غير العادية لعام ١٩٨٠ مفهوم الاستلام أو التلقي، فقررت: ١- عدم استبعاد التلقي في صهرج عاتم في إقليم الدولة المتعاقدة؛ ٢- استبعاد النقل داخل الميناء، والنقل من سفينة لأخرى. ولقد رأى مدير الصندوق أن هذا التفسير يجعل الشركة العربية لخط أنابيب البترول (سوميد) تخضع للالتزام بالمساهمة المالية نتيجة تلقيها الزيت في العين السخنة في البحر الأحمر بعد رحلة بحرية، على أنه لم يأخذ في الاعتبار أن ذلك التلقي يتم استثناءً لنقله البري إلى البحر الأبيض المتوسط وتسلميه في سيدي كريبر لذات الناقل البحري، فهو في حقيقته نقلٌ من سفينة إلى أخرى. وهو ما استحق، وبحق، نقداً حاداً من الفقه المصري. أنظر في تفصيل هذا الموضوع: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٠٧-٣١١.

(٣) أنظر: دولارو واندريسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣١-٣٢.

(٤) وذلك في ١٩٨٤/٥/٢٦، أنظر حول هذين البروتوكولين: المرجع السابق، ص ٣٣-٣٤. كذلك: محمود سمير الشرقاوي، "الفتقون البحري"، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٢٣٨-٢٤٠.

الأمريكية في المصادقة على توقيعها عليهما^(١)، قد أدى إلى إيرام بروتوكولين آخرين، في عام ١٩٩٢، تميزا بشروط نفاذ أقل قسوة، على الرغم من تأثرهما بالعديد من مضامين بروتوكولي عام ١٩٨٤^(٢)، وهو ما أدى إلى نجاح دخولهما حيز النفاذ في ١٩٩٦/٥/٣٠^(٣).

وبتعديل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢، ظهرت إلى الوجود شخصية اعتبارية جديدة لإدارة صندوق عام ١٩٩٢، وبدأ الحديث عن "IOPC Funds" أي "الصناديق الدولية لتعويض تلوث الزيت"، على أنه مع انسحاب دول صندوق عام ١٩٧١ منه لصالح صندوق عام ١٩٩٢ انتهى العمل باتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ في ٢٠٠٢/٥/٢٤^(٤).

وعلى الرغم من التطوير السابق لنظام اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ والذي كان يُأمل معه جذب الولايات المتحدة الأمريكية، وبالتالي ضمان عالمية تطبيقه، إلا أن الأثار السلبية لحادثة الناقل "إكسون فليديز" "Exxon Valdez"^(٥)،

(١) يُعد بروتوكولي عام ١٩٨٤ خلاصة تعاون الولايات المتحدة الأمريكية (وزارة النقل) والمنظمة البحرية الدولية، لتهيئة اندماج الولايات المتحدة الأمريكية في المنظومة الدولية للمسئولية المدنية. فلتد وقعت الولايات المتحدة الأمريكية على البروتوكولين في فبراير ١٩٨٥. أنظر بوجه خاص: جلال وفاء محمدين، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠١، خاصة ص ٤٧، وص ٥٠-٥١.

(٢) ولعل من ذلك: الاتساع الجغرافي والذي شمل المنطقة الاقتصادية للخاصة؛ وتوسيع مفهوم السفن الخاضعة للنظام الدولي لتشمل تلك التي تهيأ للقيام بنقل الزيت بالإضافة لنقلات الزيت؛ وتوسيع مفهوم الحادث ليشمل رحلة عودة السفينة فارغة؛ كذلك توسيع مفهوم الضرر ليشمل التهديد وليس مجرد ما يقع فعلا؛ ورفع الحد الأقصى للمسئولية؛ والعدول عن الفرنك الذهبي إلى حقوق السحب الخاصة في تحديد المسؤولية. أنظر: جلال محمدين، المرجع السابق، ص ٤٧-٤٩.

(٣) وهو ما أدى في ١٩٩٧/٢/٢٠ إلى إنهاء العمل بالنظام العتدي الجماعي لتنظيم التعويض عن أضرار التلوث عن الزيت (والذي يطلق عليه الفقه الاتفاقات الإرادية الخاصة) والمتمثل في اتفاق توفالوب "TOVALOP" لعام ١٩٦٩، واتفاق "CRISTAL" لعام ١٩٧١. أنظر: محمد الفقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٨٦.

(٤) أنظر حول ذلك موقع منظمة الصندوق على الإنترنت:

<www.iopcfund.org/intro.htm>

(٥) والتي لوئت أكثر من ألف كيلومتر من الشواطئ في الأسكا بالولايات المتحدة في =

أبعدت الولايات المتحدة عن هذا النظام، حيث قررت هذه الدولة أن تتبنى لنفسها نهجاً انفرادياً بإصدارها قانوناً داخلياً لهذا الشأن هو "Oil Pollution Act 1990"، أي "قانون التلوث بالزيت لعام ١٩٩٠"، والمعروف اختصاراً بـ "OPA 1990"، والذي تميز بأحكام تتفوق حتى على تلك التي وصل إليها نظام اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، بعد تعديله^(١).

ولقد انضمت مصر، في ١٩٩٦/٥/٣، إلى بروتوكول ١٩٩٢ والمعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، دون بروتوكول الصندوق لعام ١٩٩٢، حيث سبقت الإشارة إلى عدم كونها طرفاً في اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١.

وفي ظل الصياغة الواسعة للمقصود من ضرر التلوث "Oil Pollution Damage"، وذلك سواءً في اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق أو في قانون التلوث بالزيت الأمريكي؛ وتقديراً لاختلاف التطبيقات بين المحاكم المختلفة قررت اللجنة البحرية الدولية في عام ١٩٩١ تكوين مجموعة عمل أنيطبها القيام بدراسة مقارنة في هذا الشأن، وذلك بالتعاون مع جمعيات القانون البحري في الدول المختلفة، وهو ما كانت ثمرته "دليل اللجنة البحرية الدولية في شأن ضرر التلوث بالزيت"^(٢)، والذي تم الانتهاء منه في أكتوبر ١٩٩٤.

= مارس ١٩٨٩ نتيجة تسرب ٣٨ ألف طن من الزيت. انظر: جلال محمد، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥١؛ ولارو ولندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٥-٥٨؛ محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٨.

(١) انظر بوجه خاص عن دراسة هذا القانون في الفقه العربي: جلال محمد، مرجع سبقت الإشارة إليه؛ محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه. ولقد بلغت أهمية قانون التلوث بالزيت الأمريكي درجة أنه يحدد بداية مرحلة جديدة في تاريخ النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت. فوفقاً لروبيير ويونتايس يمكن رصد ثلاثة مراحل هامة في ذلك التاريخ، الأولى وهي مرحلة ما قبل نفاذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، في ٨٤/١٠/٦، ومرحلة ما بعد ذلك النفاذ إلى تاريخ العمل بقانون التلوث بالزيت الأمريكي. انظر:

Rodière (René) et Du Pontavice (Emmanuel), "Droit maritime", 12ème éd., Dalloz, 1997, p. 153, note 2.

(٢) وهذه هي ترجمتنا لاسمها الرسمي "CMI Guidelines on Oil Pollution Damage". وهذا الدليل كما هو واضح من اسمه ليس باتفاقية دولية أو مقترح تشريع دولي، فهو مجرد دراسة مقارنة يسهل بها القاضي محاولاً الوصول إلى حلول موحدة دولية. انظر حول نص =

وعلى الرغم من فضائل نظام اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق إلا إنهما قد اقتصرنا على معالجة التلوث الناتج عن النقل الصب للزيت، وهو ما لا يغطي كافة صور التلوث الناتج عن السفن، كما هو الحال في شأن التلوث الناتج عن شحنة غير زيتية للسفينة، أو التلوث عن زيت تحمله غير ناقلات البترول كوقود وليس كشحنة. وهو ما تطلب استكمال النظام الدولي الحالي باتفاقيات دولية إضافية، وهو ما تم بالفعل.

ففي شأن الشحنة غير الزيتية أبرمت "الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ١٩٩٦"^(١)، والتي تشير إليها لاحقاً على سبيل الاختصار "باتفاقية المواد الخطرة"^(٢). أمّا الاتفاقية الثانية؛ فهي اتفاقية الوقود، وهي الاتفاقية التي نخصص لها هذه الدراسة.

والجدير بالذكر، إنَّ جهود زيادة حدود المسؤولية في كل من اتفاقيتي المسؤولية والصندوق لم تتوقف حتى تاريخ إعداد هذه الدراسة^(٣). فبتأثير الأضرار الناتجة عن حادثتي الناقلتين "ناخودكا" "Nakhodka" (عام ١٩٩٧) و"إريكا" "Erika" (عام ١٩٩٩)^(٤) تبنت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية، أثناء

= هذا الحليل، على = = الانترنت: <www.comitemaritime.org/cmidoocs/rulesoil.html>
(١) انظر حول هذه الاتفاقية:

Boisson (Philippe), "La convention SNDP de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses", *Droit Maritime Français*, n° 565, novembre 1996, pp. 979-985.

(٢) "HSN Convention – La Convention SNDP".

(٣) كما أن النظام الدولي لا يمنع الدول من استحداث تغطيات تكميلية أخرى، كما هو الحال في شأن كندا والتي استحدثت "Ship Source Oil Pollution Fund"، والمعروف اختصاراً "SSOP Fund"، وذلك كصندوق تعويض تكميلي للتلوث بالزيت الذي يقع في إقليم كندا، وهو الصندوق الذي يشارك في تكويته متلقي الشحنات الزيتية في كندا. انظر: ماير "Mayer"، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٤.

(٤) في ١٢/١٢/١٩٩٩ تقسمت الناقل "إريكا" "Erika" إلى نصفين قرب السواحل الفرنسية في منطقة "Brittany"، وذلك أثناء نقلها لحمولة ٣٠ ألف طن من الزيت الثقيل، حيث اكسب منها حوالي ١٩,٨٠٠ طن. ولقد أدت الحادثة إلى تلوث ما يصل إلى ٤٠٠ كيلومتر من السواحل. انظر حول هذه =

دورتها ٨٢ المنعقدة في الفترة من ١٦ إلى ٢٠/١٠/٢٠٠٠، تعديلاً على بروتوكولي المسؤولية المدنية والصندوق لعام ١٩٩٢، بموجبه تمت زيادة حدود المسؤولية إلى ما يقرب من ٥٠ ٪، إنه التعديل الذي دخل حيز النفاذ في ١/١١/٢٠٠٣.

كذلك؛ فإنه في الفترة من ١٢ إلى ١٦/٥/٢٠٠٣ انعقد مؤتمر دبلوماسي في لندن تبنى "بروتوكول عام ٢٠٠٣ في شأن إنشاء صندوق تكميلي لضرب التلوث بالزيت"، "The 2003 Protocol on the Establishment of a Supplementary Fund for Oil Pollution Damage". فبموجب هذا الصندوق تم استحداث إطار ثالث "third tier" للتعويض التكميلي بعد اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (وتعديلها في عام ١٩٩٢)، واتفاقية الصندوق لعام ١٩٩٢. وبذلك يتم التغلب على قسمة الغرماء "pro-rating payment of claims" والتي نتجت عن عدم كفاية التعويضات الحالية حتى بعد استكمالها بصندوق عام ١٩٩٢، وهو ما كان محل انتقاد في حادثتي الناقلتين إريكا لعام ١٩٩٩، وبرستيج لعام ٢٠٠٢. وكما هو حال صندوقي عام ١٩٧١ وعام ١٩٩٢، فإن ممول هذا الصندوق هو مجتمع متلقي الزيت المنقول بحراً.

ومن المعلوم، أن المشاركة في الصندوق التكميلي اختيارية، وهي مفتوحة للدول الأطراف في اتفاقية الصندوق لعام ١٩٩٢، ولقد فتح الباب للتوقيع على البروتوكول منذ ٣١ يوليو ٢٠٠٣^(١).

= الحادثة أكثر تفصيلاً <www.iopcfund.org/erika.htm>.

(١) ويعود الفضل إلى ظهور فكرة الصندوق التكميلي إلى ردود الفعل الأوربية التي أعقبت حادثة الناقل إريكا لعام ١٩٩٩، حيث ظهر اتجاه لوروبي نحو إنشاء صندوق تكميلي يقتصر تطبيقه على المياه الأوروبية، والمعروف "COPE Fund"، لخصصاً للبحارة "Compensation for Oil Pollution in European waters fund". على أنه بعد دراسة منظمة للصندوق لهذا الاقتراح، انتهى الأمر إلى تشجيع إنشاء هذا الصندوق لينطبق على مستوى عالمي. فلقد تم الانتهاء من مشروع البروتوكول تحت رعاية منظمة صندوق ١٩٩٢ في أكتوبر ٢٠٠١، وأحيل إلى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، والذي أحاله بدوره إلى اللجنة القانونية للمنظمة، والتي وافقت عليه كما نشرنا في مايو ٢٠٠٣.

ثانياً: أهداف اتفاقية الوقود.

بموجب ديباجتها، تعلن اتفاقية الوقود عن استهداف:

- اعتماد قواعد وإجراءات دولية "موحدة"^(١) في شأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بسبب وقود السفن الزيتي^(٢).
- التخفيف من عبء إثبات خطأ التلوث، وذلك بتبني قرينة مسؤولية في صالح المضرور، وهو ما عبرت عنه الاتفاقية بتبني مبدأ المسؤولية الشنيئة.
- وضع "تدابير تكميلية"^(٣) تضمن دفع تعويض كاف وسريع وفعال عن أضرار التلوث بسبب وقود السفن الزيتي.

ثالثاً: تاريخ اتفاقية الوقود.

يرجع الاعتناء بمشكلة المسؤولية المدنية عن التلوث بسبب وقود السفن الزيتي إلى عام ١٩٩١^(٤). فحتى ذلك التاريخ لم تكن المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن، ذات تنظيم شامل، حيث اقتصر التنظيم الدولي على اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق، وهو التنظيم الذي لم يغط من صور المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن سوى حالة التلوث الناتجة عن وقود ناقلات البترول أثناء رحلة نقلها للزيت.

وحيث إن المنظمة البحرية الدولية كانت ترغب، في عام ١٩٩١، في

(١) "uniform – uniforme".

(٢) وبذلك تندرج هذه الاتفاقية ضمن طرق التوحيد الدولي للقانون البحري، وهي تصل في حماسها التوحيدي كما سنرى لاحقاً إلى توحيد نظام المسؤولية المدنية عن التلوث البحري في العلاقات الداخلية والدولية. انظر لاحقاً ص ٧٠.

(٣) "complementary measures – mesures complémentaires".

(٤) انظر: بوسون "Boisson"، المرجع السابق، ص ٦٦٠.

تطوير اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق، اقترح بعض ممثلي الدول الأعضاء أن يشمل ذلك التطوير تنظيم المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن. على أنه ما لبث وأن تم تفصيل ترك هذا الموضوع لمباحثات خاصة نظراً لصعوبته^(١).

وإذا كان المجتمع الدولي قد نجح في أن يحسن من نظام اتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق، وذلك بموجب بروتوكولي عام ١٩٩٢، والذي أصبح يغطي التلوث بوقود ناقلات البترول أثناء "رحلة عودتها فارغة" "ballast voyage"؛ إلا أن ذلك قد اقتصر على ناقلات البترول.

كذلك، وأثناء مرحلة الإعداد لاتفاقية المواد الخطرة، والتي تم إبرامها في عام ١٩٩٦، اقترح البعض اعتبار وقود السفن الزيتي من قبيل المواد الخطرة، إلا أن المنظمة البحرية الدولية قد استبعدت هذا الاقتراح، وذلك بعد مناقشة مطولة، حيث رأت استحقاقه لاتفاقية مستقلة يُعهد بالتحضير لها إلى لجنتها القانونية^(٢).

وتعود الخطوة الفعلية لوضع تنظيم شامل للتلوث من وقود السفن إلى عام ١٩٩٤؛ ففي أثناء الدورة السادسة والثلاثين للجنة حماية البيئة البحرية^(٣) بالمنظمة البحرية الدولية، تقدمت أستراليا باقتراح في هذا الشأن، حيث حظي بإجماع وأحيل إلى "اللجنة القانونية"^(٤) للمنظمة^(٥). ولقد تقدمت أستراليا باقتراحها إلى اللجنة القانونية في دورتها الثالثة والسبعين والمنعقدة في أكتوبر ١٩٩٥^(٦).

وفي البداية لم تكن اللجنة القانونية متحمسة لوضع اتفاقية للوقود اكتفاءً

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) "The Marine Environment Protection Committee - Le Comité de

la Protection du Milieu Marin"

(٤) "The Legal Committee - Le Comité juridique"

(٥) انظر: تشاو وي "Chao Wu"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١. وعلى الرغم من أن

مقالة "وي" تتضمن تفاصيل تاريخية، إلا إنها تتضمن أخطاء مادية في أرقام دورات اللجنة القانونية لذا لزم التنويه.

(٦) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

بالحلول الوضعية الداخلية في شأن موضوعها^(١)، على أن مثابرة أستراليا قد أدت إلى معاضدة ممثلي كندا، وفنلندا، والنرويج، وجنوب أفريقيا، والسويد، والمملكة المتحدة، خلال الدورة التالية للجنة القانونية، وهي الدورة الرابعة والسبعين، والمنعقدة في أكتوبر ١٩٩٦^(٢)، حيث تم إقناع اللجنة بالبدء في وضع تلك الاتفاقية، حيث اكتملت المسودة النهائية في الدورة الحادية والثمانين، للجنة البحرية الدولية، والمنعقدة في مارس ٢٠٠٠^(٣).

ولقد عرض مشروع اتفاقية الوقود على مؤتمر دولي انعقد في لندن في الفترة من ١٩ إلى ٢٣/٣/٢٠٠١، حيث تم التوقيع على الاتفاقية في اليوم الأخير للمؤتمر. ولقد حضر المؤتمر ممثلي سبعين دولة (منها جمهورية مصر العربية)، وستة عشر منظمة غير حكومية، حيث انتهت الأغلبية إلى تبني الاتفاقية مرفقاً معها ثلاث قرارات، حيث وقع على الوثيقة النهائية ٦٤ مفوضاً^(٤). ولقد فتح باب التوقيع على اتفاقية الوقود لبقية الدول منذ ١/١٠/٢٠٠١ وحتى ٣٠/٩/٢٠٠٢^(٥). ولم

(١) انظر: ألفرد بوب "Alfred Popp"، وهو رئيس اللجنة للقانونية، ولقد كان في ذات الوقت رئيس المؤتمر الدبلوماسي لاتفاقية الوقود، وذلك بمناسبة تطبيقه على تناول هذه الاتفاقية في مؤتمر اللجنة البحرية، في بورجو بفرنسا، في الفترة ١٠-١٣/٦/٢٠٠٢: CMI News Letter, No. 2, May/August 2003, p. 12.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر، خطاب الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية إلى المؤتمر الدبلوماسي والذي اعتمد الاتفاقية، والمذكور في المرفق رقم (١) ضمن مستند المنظمة البحرية الدولية رقم: LEG/CONF.12/RD/1، بتاريخ ٢٠٠١/٣/١٩. ومع ذلك فإن جرجز يشير إلى أن المسودة النهائية قد انتهت منها اللجنة القانونية في دورتها التالية (الثانية والثمانين) والمنعقدة في أكتوبر ٢٠٠٠. وبذلك ينتهي جرجز إلى أن الأمر قد تطلب من اللجنة القانونية مدة خمس سنوات، استهلك سبع اجتماعات، وذلك من أجل الانتهاء إلى مشروع نهائي للاتفاقية. انظر مرجعه الذي سبقت الإشارة إليه، ص ١١. والجدير بالذكر أن بتريك جرجز "Patric Griggs" الإنجليزي الجنسية، هو رئيس اللجنة البحرية الدولية Comité Maritime International، (منتخب في ١٤/٦/١٩٩٧) انظر <www.comitemaritime.org>، وهو في ذات الوقت سكرتير وأمين صندوق الجمعية البريطانية للقانون البحري BMLA انظر <www.bmla.org.uk>

(٤) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٠.

(٥) انظر: المرجع السابق، ذات المكان. والجدير بالذكر أننا لم نستطع أن نحصل على قلما للدول الموقعة على الاتفاقية، على الرغم من مراسلتنا للمنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن (حيث حصلنا فقط على نصوص الاتفاقيات)، وذلك في ظل خلو موقعها على الإنترنت من بيان في هذا الشأن.

يصدق علي اتفاقية الوقود حتى الآن سوى أسبانيا، وجاميكا؛ وبذلك فإن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بعد حتى تاريخ دخول هذه الدراسة إلى الطبع.

رابعاً: مشكلة البحث.

تتعلق مشكلة هذا البحث باستكشاف أبعاد اتفاقية الوقود، توطئة لتحديد مدى ملاءمتها لمصلحة مصر، وبالتالي مثيلاتها من دول المتضررين من التلوث، وذلك مع الأخذ في الاعتبار بنظامها القانوني للمسئولية المدنية والقانون المقارن في هذا الشأن. فلئن كانت مصر من الدول التي لا تمتلك أساطيل ذات بال؛ إلا إنها معينة بالاتفاقية من حيث كونها من الدول الأكثر عرضة لمخاطر التلوث، وذلك لتواجدها في مسار الرحلات البحرية الدولية، فهي تتمتع بسواحل شاسعة على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر؛ كما إنها تتميز بقناة السويس، شريان التجارة الدولية.

ولا يفين عن الذهن، إن اتفاقية الوقود سوف تزيد من التكلفة التشغيلية للأساطيل البحرية نتيجة ما تتطلبه من تغطية تأمينية إجبارية، في حين أن مثل هذه التغطية غير منتشرة في العصر الحديث في غير مجال ناقلات البترول^(١). لذا، فإن شمولية تقييم اتفاقية الوقود، تتطلب أن يُؤخذ في الاعتبار العبء الاقتصادي السابق الإشارة إليه، وبصفة خاصة أثره على الأساطيل البحرية التي تمر في قناة السويس، فقد يُشكل انضمام مصر إلى هذه الاتفاقية سبباً منفراً من اللجوء إلى قناة السويس، وذلك من حيث تحول تلك التكلفة في حقيقتها إلى رسم إضافي - وإن لم يكن معلناً - لما يتم الوفاء به فعلاً إلى هيئة القناة. إنه الموضوع الذي يخرج عن نطاق هذه الدراسة لطبيعته الاقتصادية، وإن لم يكن غائباً عن بالنا وعن رغبتنا في أن نوجه عناية الباحثين الاقتصاديين إلى الاعتناء به.

(١) انظر: دولاو "De La Rue" وأندرسون "Anderson"، مرجع سبقَت الإشارة إليه، ص

خامساً: منهج البحث.

وفي سبيل تحقيق الهدف الملقى على عاتق هذا البحث، تطلب الأمر تحليل مواد اتفاقية الوقود في ضوء القواعد القانونية للمسئولية المدنية عن التضرر من التلوث البحري بالزيت، سواء في جناحها الدولي أو الداخلي.

فلقد شهد المجتمع الدولي نجاحاً، لا يمكن إنكاره، في إيجاد نظام دولي للمسئولية المدنية عن أهم صور التلوث البحري، على أنه لم يكن نظاماً شاملاً، فلم يغط على سبيل المثال صور التلوث بوقود السفن الناتج عن غير ناقلات البترول، حيث ترك هذا الأمر للقوانين الداخلية. ومن هنا كان من الأهمية بمكان أن يؤخذ في الاعتبار عند تقييم اتفاقية الوقود، باتجاهات الأنظمة القانونية الداخلية للمسئولية المدنية في هذا المجال في ظل سياساتها لحماية البيئة^(١).

وبصفة خاصة، فإننا قد أعطينا أهمية خاصة لقانون البيئة المصري، والصادر بموجب القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤^(٢)، والذي ألغى قانون منع تلوث مياه البحر بالزيت والمصدر بموجب القانون رقم ٧٢ لسنة ١٩٦٨، والمعمول به منذ ٤/٢/١٩٩٤، والمشار إليه لاحقاً بقانون البيئة المصري. كذلك تمت الإشارة إلى قوانين أجنبية أخرى يقع على قمتها قانون الولايات المتحدة الأمريكية للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠.

ولقد حُررت اتفاقية الوقود في اللغات الست للأمم المتحدة وهي الإسبانية، والإنكليزية، والروسية، والصينية، والعربية، والفرنسية؛ وتُعتبر النصوص المحررة بهذه اللغات متساوية في الحجية^(٣). على أننا لم نقتصر في تحليلنا للاتفاقية على

(١) تم تكليف أول وزير متفرغ لشئون البيئة بمجلس الوزراء بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٧٥ لسنة ١٩٩٧، ومنذ ذلك الحين ركزت الوزارة بالتعاون مع كافة شركاء التنمية على تحديد الرؤية البيئية والخطوط العريضة للسياسات البيئية، كذلك برامج العمل ذات الأولوية في ضوء ما تشهده مصر من تغيرات اقتصادية واجتماعية وتحديات مرحلة جديدة في طريق التنمية المتواصلة

(٢) الجريدة الرسمية، في ٣/٢/١٩٩٤، العدد ٥

(٣) المادة ١٩ من اتفاقية الوقود. وندين بالفضل في الحصول على النصوص الرسمية للاتفاقية =

نصها الرسمي العربي^(١)، والذي نتحفظ على دقة ترجمة بعض مواده، فقد استهدينا في تفسير الاتفاقية تحقيق هدفها التوحيدي والدولي، وذلك بالاستئناس أيضاً بالنصين الرسميين، الإنجليزي والفرنسي.

سادساً: خطة البحث.

وحتى يتحقق الهدف التحليلي والمقارن لأحكام اتفاقية الوقود؛ فإنه قد يكون من المناسب البدء بتمهيد عن هذه الاتفاقية يُغطي دوافع إبرامها؛ ثم تناول نطاق تطبيقها، وذلك توطئةً للتطبيق المقارن لأحكامها، ببحث مدى تحقيقها للتوازن بين مركزي الضرور والمسئول.

وبذلك تدور هذه الدراسة حول ثلاثة محاور، يتم تناولها في ثلاثة فصول مرتبة على النحو التالي بيانه:

الفصل الأول: دوافع إبرام اتفاقية الوقود.

الفصل الثاني: نطاق تطبيق اتفاقية الوقود.

الفصل الثالث: أحكام اتفاقية الوقود.

= إلى تعاون المنظمة البحرية الدولية، فلها منا جزيل الشكر، حيث نخص بالشكر الأستاذة "Geraldine Gibson" بالقسم القانوني.

(١) ولقد تم اختيار ممثل مصر ضمن عضوية لجنة صياغة الاتفاقية (ومع ذلك لم يسلم النص العربي للاتفاقية من ملاحظاتنا من حيث الدقة بالمقابلة للنصين الإنجليزي والفرنسي)، وذلك بالإضافة إلى ممثلين من الدول التالية: الأرجنتين، وأستراليا، وأستراليا، والصين، وروسيا الفدرالية، واليابون، وفرنسا، والمملكة المتحدة. نقلاً عن مستند المنظمة البحرية الدولية رقم: I./CONF/LEG/13/RD/1.DOC.

الفصل الأول دوافع إبرام اتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

تعود دوافع إبرام اتفاقية الوقود إلى استسعار المجتمع الدولي للحاجة إلى استكمال النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، لاسيما بعد تزايد خطورة التلوث بوقود السفن، وذلك في ظل التشكك في ملائمة وكفاية قواعد تلك المسئولية في الأنظمة القانونية الداخلية.

وهكذا، يلزم قبل تناول أحكام اتفاقية الوقود، التعرف على مدى تزايد خطر التلوث الدولي العائد إلى وقود السفن الزيتي، وتقييم مدى ملائمة الأنظمة القانونية الداخلية في تسوية المسئولية الناتجة عن تحقق ذلك الخطر.

وبذلك ينقسم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:
المبحث الأول: تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي.
المبحث الثاني: تقييم النظم الداخلية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي.

المبحث الأول

تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي

تمهيد وتقسيم:

بدأت مشكلة خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي تبرز على الساحة الدولية لأسباب واقعية عدة لعل أهمها: تداعيات تبني اقتصاديات الحجم على ما تتزود به السفن من وقود؛ والتطويع الفني لآلات السفن بما يجعلها تستهلك أرواً أنواع الوقود؛ وتزايد نسبة حوادث التلوث بوقود السفن. إنها الموضوعات التي نخصص لكل منها مطلباً مستقلاً.

المطلب الأول

تأثير تطبيق اقتصاديات الحجم على ما تتزود به السفن من وقود زيتي

للهولة الأولى، قد يبدو موضوع التلوث البحري الناتج عن وقود السفن الزيتي ذا أهمية ضئيلة بعد مقارنة حوادثه بحوادث التلوث البحري للسفن الناقلة للزيت من أمثال حوادث الناقلات "توري كاتيون"، و"أمكو كلايز"، و"إكسون فلدريز"، على أن حقيقة الأمر هي على خلاف ذلك^(١). فلقد أدت ضخامة السفن إلى زيادة ما تحمله من وقود زيتي، وذلك إلى حد يصل إلى الحجم الذي لو حملته السفينة كسحنة لخفضت لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩.

فمن الملاحظ اتجاه اقتصاديات النقل نحو تبني مفاهيم "اقتصاديات الحجم"^(٢) والتي تقوم على زيادة حمولة السفينة وتقليل عدد موانئ تفرغها، خفضاً

(١) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة، ص ٦٦٠.

(٢) "Economy of Scale". انظر حول مفهوم اقتصاديات الحجم في النقل البحري:

Stopford (Martin), "Maritime Economics", Routledge, London, 1995, pp. 102-103.

للتكلفة، وذلك في إطار ما يُطلق عليه النقل عن طريق "السفينة الأم"^(١) والتي تُركز تفرغ شحنة المنطقة الجغرافية المتلقية للشحنة في "ميناء محوري"^(٢) تُنقل منه الشحنات بعد تلك مجزأة عن طريق سفن، أقل حجماً، يطلق عليها "السفن الرافية"^(٣) إلى الموانئ المختلفة للمنطقة الجغرافية.

ويُطلب أن تكون السفن الأم الناقلة للبضائع من قبيل "سفن الحاويات"^(٤)، وقد وصلت حمولتها إلى ٦ آلاف حاوية مكافئة^(٥)، وهو ما جعلها تحمل ٧٥٠٠ طناً من الوقود^(٦).

ولقد امتدّت تطبيقات اقتصاديات الحجم إلى سفن نقل الركاب، وإن كان ذلك تحت دوافع مختلفة. والمهم، إنَّ ذلك قد أدى إلى زيادة حمولة سفن الركاب السياحية الكبيرة، مما جعل بعضها يحمل ما يصل إلى ٣٠٠٠ طن من الوقود^(٧).

وبذلك، فإن تطبيق اقتصاديات الحجم في مجال النقل البحري قد أدى إلى زيادة حمولة السفن، وهو ما استدعى زيادة ما تحمله هذه السفن من وقود، وبالتالي زيادة خطر التلوث بذلك الوقود، لا سيما عندما يؤخذ في الاعتبار أنَّ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٨) قد ألزمت السفن الناقلة للزيت بالتأمين الإجباري بمجرد تعدي حمولتها ٢٠٠٠ طن، فكيف بعد ذلك لا تخضع السفينة لمثل هذا الالتزام لمجرد أن هذه الحمولة من الزيت تقع في مستودعات الوقود!

(١) "Mother Ship".

(٢) "hub port".

(٣) "Feeder Ships".

(٤) "Container Ships – les porte-conteneurs".

(٥) ويُقصد من اصطلاح "الوحدة المكافئة" ترجمة "Equivalent Unit". فلحاوية بوصفها

صندوق حديدي تخضع لتصميم قياسي، يُسهل تداولها بين السفينة ووسائل النقل البرية لا سيما سيارات النقل. ويشير إلى الوحدة منها إلى تلك التي يبلغ طولها ٢٠ قدماً. وبالتالي فإن الحاوية ٤٠ قدم تكافئ وحدتان قياسيتان.

(٦) انظر: بوسون، مرجع سبقته الإشارة، ص ٦٦١.

(٧) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٨) المادة ١/٧ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩

المطلب الثاني التطويع الفني لآلات السفن لكي تستهلك الوقود الرديء

ولعلّ مما يزيد من خطورة حوادث التلوث بوقود السفن أنّ آلات السفن الحديثة قد تم تصنيعها بالشكل الذي يمكنها من العمل بكفاءة مع أقل درجات وقود السفن جودة، والتي يُطلق عليها "low grade residual oils"، والتي تُشكل في حقيقة الأمر بقايا عمليات تكرير البترول^(١).

فمن المواد المستخدمة كوقود للسفن، الوقود الثقيل؛ وهو الذي يترتب على تسربه أضراراً جسيمةً بالبيئة نظراً لقوة مقاومته للتحلل، وصعوبة إعادة جمعه من البحر، فضلاً عن بالغ تأثيره السلبي على الحياة البحرية. وهو ما حدث على سبيل المثال مؤخراً عقب كارثة الناقل "إريكا" لعام ١٩٩٩^(٢).

وبالتالي، وعلى الرغم من قلة كمية التلوث من زيت الوقود، إلا أنّ رداءة ذلك الوقود قد أدت إلى أضرار أشدّ جساماً عن غيره من أنواع مشتقات البترول.

المطلب الثالث تزايد أضرار التلوث بسبب وقود السفن الزيتي

تمهيد وتقسيم:

يكتسب موضوع التلوث بوقود السفن أهميته أيضاً من تزايد نسبة أضرار التلوث بوقود السفن إلى غير ذلك من أسباب التلوث البحري. وهو ما يعود إلى تزايد

(١) أنظر: دولارو ولندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ٢٦٣.

(٢) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦١. كذلك أنظر حول هذه الحادثة، سابقاً

ص ١٣، هامش ٤٤ وبصفة خاصة حول بياناتها <www.iopcfund.org/erika.htm>.

نسبة عدد السفن غير الناقلة للبترول إلى غيرها من ناقلات البترول، وتزايد حجم التلوث عن كل حادثة، وتزايد تكلفة إزالة آثار الأضرار عن كل حادثة. وذلك على الوجه التالي بيانه.

أولاً: تزايد السفن غير الناقلة للبترول.

وفقاً للتقديرات الدولية الحديثة، فإنه إذا كانت البحار في كل لحظة تشهد نقل ١٣٠ مليون طن من الزيت؛ فإنه في ذات اللحظة تستخدم هذه السفن ١٤ مليون طن من الزيت كوقود^(١).

وبذلك انتهى اتحاد ملاك الناقلات الدولي للتلوث "ITOPF"^(٢) إلى إنه إذا كانت نسبة احتمال التلوث بزيوت الوقود تصل إلى ٢٥٪؛ فإنها ستصل خلال خمس سنوات إلى ٣٥٪، لتبلغ ٥٠٪ بعد عشر سنوات^(٣).

وهو ذات المعنى الذي انتهت إليه مجموعة خبراء من الولايات المتحدة الأمريكية^(٤) في شأن ما يتعلق بفترة ما بعد الثمانينات من القرن العشرين؛ فهذه الفترة تتميز بانتقال مسببات التلوث البحري الزيتي من سفن نقل البترول إلى السفن الأخرى^(٥).

وهو ما أكدته أيضاً جمعية مكنتبي التأمين الدولية^(٦)، والتي انتهت إلى أنه خلال الأعوام ١٩٨٩ إلى ١٩٩٩ احتلت حمولة الناقلات نسبة ٣٣٪ من حمولة الأسطول العالمي، في حين المفقود من تلك السفن في ذات الفترة يبلغ مجرد ١١٪.

(١) نقلا عن: بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٠.

(٢) "International Tanker Owners Pollution Federation".

(٣) نقلا عن المرجع السابق، ص ٦٦٠-٦٦١.

(٤) "Environmental Research Consulting".

(٥) نقلا عن: المرجع السابق، ص ٦٦١.

(٦) "International Underwriting Association".

ثانياً: تزايد حجم التلوث بوقود السفن الزيتي.

وتبرز أهمية التلوث من وقود السفن، كذلك، من حجم التلوث في كل حادثة. فعلى سبيل المثال أدت حادثة سفينة نقل الأخشاب "كاريسا الجديدة"^(٢)، في ٢/٤/١٩٩٩، إلى انسكاب ٢٥٠ طناً من وقودها أدى إلى تلوث بحري في الولايات المتحدة الأمريكية.

كذلك أدت حادثة غرق سفينة الصب "ترجر"^(٣) في ٢٣/٦/٢٠٠٠ أمام سواحل جنوب أفريقيا إلى تسرب ٤٠٠ طناً من الوقود.

ثالثاً: تزايد تكلفة إزالة ضرر التلوث بوقود السفن الزيتي.

يتضح وفقاً لأحدث الدراسات الإحصائية أنه إذا كان التلوث بوقود السفن يُشكل ثلث مطالبات التعويض عن التلوث البحري، إلا أنه يحتل حوالي ٤٠٪ من قيمة تلك المطالبات^(٤).

كذلك يُلاحظ ضخامة تكلفة إزالة ضرر التلوث بوقود السفن في كل حادثة على حدة. فعلى سبيل المثال فإن حادثة سفينة النقل الصب "إيرون بارون"^(٥)، والتي شحطت في شمال ساحل تسمانيا "Tasmania" في يوليو ١٩٩٥، قد أدت إلى تسرب حوالي ٣٠٠ طناً من زيت الوقود لوثت ١٥ كيلومتراً من الساحل ولطخت عدداً هائلاً من طيور البطريق. وللحد من تداعيات الحادث خوفاً من مزيد من التسرب اتخذت تدابير تكلفت حوالي ١٠ ملايين من الدولارات الأمريكية.

(١) نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) "New Carissa". انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) "Treasure". انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإلتزام إليه، ص ٢٦٤.

(٥) "Iron Baron". انظر المرجع السابق، ص ٢٦٣.

ولعلّ من أكثر حوادث التلوث بوقود السفن من حيث تكلفة المعالجة، ما ترتب من تكاليف تنظيف ترتبت على حادث تسرب الوقود من سفينة نقل الأخشاب "كبير"^(١)، والتي كانت تبلغ حمولتها الإجمالية ٤٣ ألف طنًا. فلقد أدى اصطدام السفينة بأجهزة الشحن في خليج هامبولدت "Humboldt" في كاليفورنيا، بتاريخ نوفمبر ١٩٩٧، إلى تسرب ١٠٥ برميل من الوقود، تطلب تنظيف الخليج منها تكبد تكاليف بمعدل مليون دولار أمريكي يوميًا، انتهت بمبلغ يصل إلى حوالي ٢٠ مليون دولار أمريكي.

وبذلك نخلص من هذا المبحث، والذي خصصناه لمشكلة تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن، إلى أنّ التلوث بوقود السفن الزيتي قد ازدادت أهميته الواقعية نظراً لتداعيات تبني اقتصاديات الحجم على ما تزود به السفن من وقود زيتي؛ والتطويع الفني لآلات السفن لكي تستهلك أرواً أنواع الوقود؛ وتزايد نسبة حوادث التلوث بوقود السفن. وبذلك يفرض التساؤل نفسه عما إذا كانت النظم القانونية الداخلية تتضمن قواعد ملائمة وكافية لمعالجة المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي؟ إنه التساؤل الذي نخصص للإجابة عنه المبحث التالي.

المبحث الثاني تقييم النظم الداخلية للمسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي

تمهيد وتقسيم:

يغلب أن تخضع المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي للنظام القانوني في الدولة التي وقع فيها الضرر^(٢)، وهو ما يجعل تناولها بهذا الشكل يتعدى

(١) "Kure". انظر: المرجع السابق، ص ٢٦٣-٢٦٤.

(٢) على أنّ البعد الدولي الغالب لعنصر الضرر يؤدي لصعوبات تتعلق بتعدد الدول التي يمكن فيها مقاضاة المسئول عن التلوث، ولعلّ مما يزيد من صعوبة الأمر أنه لا يوجد ما يمنع من تسوق الاختصاص القضائي "forum shopping" في غير دولتي مكان وقوع الخطأ، ومكان وقوع الضرر، كرفع دعوى التعويض في الدولة التي توجد فيها الشركة الملاحية المسئولة عن التلوث. فطلى سبيل =

حدود إمكانيات هذا البحث^(١). على أن ذلك لا يمنع من تأصيل الاتجاهات العامة في هذا الشأن.

ولئن نجح المجتمع الدولي في توحيد أهم أوجه المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت؛ إلا أنه تظل بعض حوادث وأضرار ذلك التلوث بعيدة عن الحلول الوضعية الدولية، ولعل من أهمها التلوث بوقود السفن من غير ناقلات البترول "non-tankers"، بل أن مدى التوحيد الدولي للمسؤولية المدنية عن التلوث بوقود سفن ناقلات البترول يعتمد كما رأينا على مدى كون الدولة طرفاً في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، أم أيضاً في بروتوكولها لعام ١٩٩٢^(٢). فإذا كان فرض التلوث بوقود ناقلة البترول في رحلتها الفارغة "ballast voyage" يخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ بعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢؛ إلا أن بعض دول اتفاقية المسؤولية المدنية لم تشترك في بروتوكول عام ١٩٩٢.

وعلى كل حال، فإننا إذا اعتبرنا النظام القانوني الدولي للمسؤولية المدنية، والذي أرسنه اتفاقية المسنولة المدنية لعام ١٩٦٩، بمثابة خطوة حديثة بالمقابلة لما كان عليه الحال قبل إبرام هذه الاتفاقية من موقف تقليدي للأنظمة القانونية الداخلية، وبالذات فترة ما قبل حادثة السفينة "توري كاتيون" لعام ١٩٦٧؛ فإن تصنيفنا

= المثال، قد أدى تميز النظام القانوني في الولايات المتحدة الأمريكية في مراعاة المضرور في حادثة التلوث البحري بالمقارنة بالأنظمة القانونية الداخلية الأخرى إلى اعتماد الفرنسيين هذه الميزة للمطالبة بالتعويض عن حادثة "أمكو كلابز" لعام ١٩٧٨ والتي تحققت أضرارها على الشواطئ الفرنسية، برفع دعوى التعويض أمام القضاء في ولاية شيكاغو لينجحوا في الحصول على تعويضات بمبلغ ٨٥,٢ مليوناً من الدولارات الأمريكية، والتي كان سيصعب عليهم الحصول عليها في فرنسا في ظل تطبيقها لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩. انظر في ذلك:

Tetley (William), "A Canadian Looks at American Conflict of Law Theory and Practice, Especially in the light of the American Legal and Social Systems (Corrective vs Distributive Justice)", Col. J. Transnat'l L, pp. 299-373. Retrieved from the Internet on July 7, 2003, at <tetley-law-mcgill.ca/conflicts/can.look.pdf>, p. 27 and pp. 39-41.

(١) انظر: دولارو وندرسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٣.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

للأنظمة القانونية الداخلية والمعالجة للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن لن يخرج عن فرضين، الفرض الأول نظم لم تتدخل بوضع نظام قانوني داخلي خاص اكتفاءً بقواعدها العامة للمسئولية المدنية، وأخرى وضعت نظاماً خاصاً في هذا الشأن سواءً بشكل يواكب ما تم استحداثه في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، أو بالتفوق على ذلك النظام. إنهما فرضي الاتجاه "التقليدي" في مواجهة الاتجاه "الحديث" في الأنظمة القانونية الداخلية في شأن تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث البحري بوقود السفن، والذان نخصص لكلٍ منهما مطلباً مستقلاً، مع تخصيص مطلبٍ مستقلٍ للنظام القانوني لجمهورية مصر العربية نبحت فيه موقعه بين هذين الاتجاهين، وذلك على الوجه التالي بيانه.

المطلب الأول الاتجاه التقليدي في تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن

تمهيد وتقسيم:

يتطلب تناول الاتجاه التقليدي للأنظمة القانونية من مشكلة المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، البدء بتحديد مفهومه، ثم معالمة، انتهاءً بتقييمه.

أولاً: المفهوم.

تتميز دول الاتجاه التقليدي، في مقام المسئولية المدنية عن التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، بأنها لم تتبن نظاماً قانونياً خاصاً بالمسئولية في هذا الشأن بل تركت الحادثة للأحكام العامة للمسئولية المدنية^(١). ولقد ساد النظام التقليدي قبل حادثة السفينة "تري كاتيون" لعام ١٩٦٧.

(١) انظر: دولارو وفندرسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٦٧.

ثانياً: العالم.

تتباين المعالجة التقليدية للمسئولية المدنية بين الدول، وفي حدود المتاح؛ فإنه قد يكون من المناسب الاكتفاء بتقسيم موقف تلك الأنظمة من منظور إجمالي، ونقصد بذلك تأصيل الاتجاهات العامة في إطار أهم الأنظمة القانونية الداخلية، أي "النظام القانوني اللاتيني" "Latin Law System" في مواجهة "نظام القانون العمومي" "Common Law System"، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) النظام القانوني اللاتيني.

نظام القانون اللاتيني، أو المدني، هو ذلك النظام الذي يستمد أصوله من القانون الروماني، والمنتشر في أوروبا القارية، والذي تتمتع فيه فرنسا بالريادة تتبعها في ذلك مصر على مستوى العالم العربي. ونتناول لمحة عن موقف النظام القانوني اللاتيني من أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، سواء من حيث أساس المسئولية المدنية في هذا الشأن أم آثار انعقاد تلك المسئولية.

(أ) أساس المسئولية المدنية عن التلوث.

تؤسس المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي في غالب الأمر^(١) على أساس الخطأ التقصيري، والذي يُعرف بكونه "انحرافاً في سلوك الشخص مع إدراكه لهذا الانحراف"^(٢).

ولقد سجل واضعي التقنين المدني الفرنسي لسنة ١٨٠٤ ما انتهى إليه الفقه

(١) على أنه لا يوجد ما يمنع من تصور تأسيس هذه المسئولية على الخطأ العقدي، كما في حالة دعوى الشاحن في مواجهة الناقل نتيجة تلوث شحنته بزيوت لوقود، أو دعوى مالك السفينة في مواجهة مورد الوقود الذي يخطيء أثناء عملية تزويد السفينة بالوقود فيلوثها، أو يلوّث شحنتها. على أن هذه الحالات تخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية الوقود، أنظر لاحقاً ص ١٠٦.

(٢) نقلاً عن: أنور سلطان، "الموجز في النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص ٣٢٣.

الفرنسي القديم من مفهوم للمسئولية التقصيرية، وهو ما يقوم على التمييز بينها والمسئولية العقدية، حيث يشار إلى كلاهما بالمسئولية المدنية والتي تم تمييزها أيضاً عن المسئولية الجنائية. ويقوم مفهوم المسئولية التقصيرية على أساس إثبات الخطأ الشخصي، ومن هنا يوصف هذا المفهوم "بالنظرية الشخصية"^(١).

على أنه ومنذ عام ١٨٨٤، وفي أعقاب الثورة الصناعية، هاجم البعض النظرية الشخصية للمسئولية التقصيرية، حيث طالبوا بأن تأسس المسئولية على أساس الضرر، وبغض النظر عن مدى وجود خطأ. ولقد كان مبعث ذلك عدم حصول المضرورين على تعويضات نتيجة عدم تمكنهم من إثبات الخطأ، لا سيما العمال المضارين أثناء تعاملهم مع الآلات التي جاءت بها الثورة الصناعية. وبذلك سُميت النظرية الجديدة "بنظرية تحمل التبعات المستحدثة"^(٢) أو "بالنظرية الموضوعية"^(٣) أو "النظرية المادية"^(٤).

وعلى الرغم من نجاح أصحاب النظرية الموضوعية في إدخالها في قوانين إصابات العمل إلا أنهم فشلوا في أن يجعلوا منها نظرية عامة. ولئن لم يتبن القضاء الفرنسي النظرية الموضوعية، إلا أنه قد وسع من تفسيره لبعض النصوص ووضع أساس "نظرية المسئولية عن الأشياء غير الحية"^(٥) والقائمة على "الخطأ المفترض"^(٦).

وإذا كانت المسئولية التقصيرية قد بدأت مؤسسة على وقوع العمل غير المشروع، وهو خطأ واجب الإثبات؛ إلا أن المشرع في دول النظام القانوني اللاتيني

(١) "Théorie subjective"

(٢) "Théorie des risques créés"

(٣) "Théorie objective"

(٤) انظر حديثاً حول المسئولية المدنية المؤسسة فقط على عنصر الضرر، لا سيما في المجال

البحري:

Tassel (Yves), "Le dommage élément de la faute", *Droit Maritime Français*, n° 619, octobre 2001, pp. 771-786.

(٥) "Théorie de responsabilité du fait des choses inanimées"

(٦) "faute présumée"

(ومثالنا في ذلك التقنين المدني المصري) قد تبنى بعض التطبيقات التي تتعقد فيها تلك المسؤولية في أحوال لا يلزم فيها إثبات ذلك الخطأ، وذلك بافتراض وقوعه. وبذلك انقسمت المسؤولية التقصيرية إلى نوعين: الأول، وهو الذي يقوم على إثبات الخطأ؛ أما الثاني فهو ذلك الذي يؤسس يؤسس على الخطأ المفترض.

فالمبدأ هو قيام المسؤولية التقصيرية على خطأ واجب الإثبات؛ فإذا كان الشخص يُسأل منياً عن عمله غير المشروع الذي يتسبب للغير في ضرر، تطبيقاً لمبدأ "كل خطأ سبب ضرراً للغير يلزم من ارتكبه بالتعويض"^(١)، فإنه يصبح على المضرور عبء إثبات ارتكاب ذلك الخطأ من ذلك الشخص. وبذلك يقال أن المسؤولية التقصيرية عن الفعل الشخصي^(٢) تقوم على "خطأ واجب الإثبات".

على أن الاتجاهات الاجتماعية في النظام القانوني اللاتيني قد أدت إلى ظهور المسؤولية التقصيرية التي تقوم على الخطأ "المفترض"^(٣)، وهي كما نعلم ممثلة في حالتين، ألا وهما المسؤولية عن عمل الغير؛ والمسؤولية عن الأشياء.

فالمسؤولية عن خطأ الغير^(٤) تقوم عندما يُسأل الشخص تقصيراً على الرغم من أن الخطأ قد صدر عن شخص آخر، وهو ما يتحقق في حالتين: صدور الخطأ عن يتولى الرقابة على آخر، وصدور الخطأ عن التابع^(٥). ولنن كانت الحالة

(١) المادة ١٦٣ من التقنين المدني.

(٢) "acte personnel".

(٣) "présumée".

(٤) "Responsabilité du fait d'autrui".

(٥) ونهاياً عن الذكر أنه يلزم لقيام مسؤولية المتبوع عن أعمال التابع "responsabilité du commettant du fait de son préposé"، استيفاء الشرطين التاليين: رابطة التبعية، وخطأ التابع أثناء أداء وظيفته أو بسببها. وتقوم رابطة التبعية، ولو لم يكن المتبوع حراً في اختيار تابعه، وذلك متى كانت له عليه سلطة فعلية في رقبته وفي توجيهه، وهو ما نراه متحققاً على سبيل المثال عند خطأ التلوث الناتج عن مشورة المرشد، فمجهز السفينة يظل مسؤولاً عن خطأ المرشد وإن لم يكن حراً في اختياره (المادتان ٢٩٠ و ٢٨٦ من التقنين البحري المصري)، وذلك بوصفه تابعاً له وإن لم يكن حراً في اختياره. أما خطأ التابع أثناء أداء وظيفته أو بسببها، فهو يتحقق حينما يكون المتبوع مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه تابعه بعمله غير المشروع، أي ينبغي أن تمتدوفي مسؤولية المتبوع أركانها الثلاثة من خطأ وضرر وعلاقة سببية. على أنه =

الأولى غير متصورة، عملاً، في مجال التلوث بوقود السفن؛ إلا أنّ الحالة الثانية هي الغالبة، كما في حالة مساعلة مالك السفينة عن حادث التلوث الصادر عن التصادم بخطأ ربان سفينته.

كذلك لسنا في حاجة إلى التنكير بأن "المسئولية عن الأشياء" أو "المسئولية الشينئية"^(١) تغطي ثلاث حالات، ألا وهي: مسئولية حارس الحيوان، ومسئولية حارس البناء، ومسئولية حارس الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة. ولئن كانت الحالتان، الأولى والثانية، مستبعدتان من مجال حوادث التلوث، لأن السفينة ليست بحيوان أو بناء، إلا أنّ الحالة الثالثة تكتسب أهمية خاصة في مجال التلوث.

فنحن نعلم، إنّ مسئولية حارس الأشياء، والتي تتطلب عناية خاصة^(٢)، تتعلق بمبدأ، إنّ كل من تولى حراسة أشياء تتطلب حراستها عناية خاصة يكون مسئولاً عما تحدثه هذه الأشياء من ضرر، ما لم يثبت أنّ وقوع الضرر كان بسبب أجنبي لا يد له فيه^(٣). حيث يلزم لقيام مسئولية حارس الأشياء التي تتطلب عناية خاصة شرطان: حراسة أشياء تقتضي عنايتها حراسة خاصة؛ وحدث ضرر بفعل الشيء.

ونظراً لأن الأشياء التي تحتاج إلى عناية خاصة، هي الأشياء المادية غير الحية، والخطرة بطبيعتها، أو التي تكون كذلك بحسب ظروفها الملائمة؛ فإننا يمكننا القول بأن السفن تُعد من الأشياء الخطرة بطبيعتها لما تحتويه من مواد (كالوقود) لشدة ما ينجم عنها من أضرار عند الحوادث.

= يلزم فوق ذلك أن يكون العمل غير المشروع قد وقع من المتبوع في حال تأديته وظيفته أو بمسببها (المادة ١/١٧٤ من التقنين المدني). والراجع، إنّ أساس مسئولية المتبوع عن أخطاء تابعيه تعود إلى أن المتبوع يُعد ضامناً لأخطاء تابعيه بحكم القانون. لذا لا يمكن تفادي المسئولية بطلبات عدم صدور خطأ عن المتبوع، فلا يجوز دفعها إلا بطلبات السبب الأجنبي أي لقوة القاهرة والحادث المفاجئ، وخطأ المضرور، وخطأ الغير.

(١) "responsabilité du fait des choses"

(٢) "responsabilité du gardien des choses"

(٣) المادة ١٧٨ من التقنين المدني.

ولا يفوتنا التذكير بأن مسئولية حارس الأشياء تقوم، لدى غالبية الفقه، على أساس "الخطأ المفترض غير القابل لإثبات العكس". فحارس الأشياء مسئول نتيجة افتراض إهماله في حراسة الشيء، وهو خطأ لا يمكن دفعه بإثبات القيام بواجب العناية، فهو خطأ تم تقريره بموجب قرينة قانونية قاطعة، إنها الحالة التي يفضل البعض، وبحق، وصفها "بقرينة المسئولية"^(١). على أن هذا لا يمنع من جواز دفع المسئولية بالاستناد إلى السبب الأجنبي أي القوة القاهرة (أو الحادث الجبري)؛ أو خطأ المضرور^(٢)؛ أو خطأ الغير.

ومما تجدر الإشارة إليه، إن الكثيرين يخلطون بين قرينة المسئولية والمسئولية الموضوعية، وهو ما تحقق أيضاً في شأن اتفاقية الوقود كما سيرد نكره^(٣). والظريف في الأمر، إن ذلك الخلط من حيث المبدأ ليس بالجديد، فلقد نبه العلامة السنهوري إلى ذلك منذ زمن بعيد حينما أشار إلى أنه "حيث تكون المسئولية مبنية على خطأ مفروض فرضاً غير قابل لإثبات العكس، يستطيع المدعى عليه أن ينفي مسئوليته بإثبات القوة القاهرة أو الحادث الفجائي أو فعل الغير أو خطأ المصاب، أمّا في المسئولية المادية فلا يستطيع المدعى عليه في بعض الأحوال الخلاص من المسئولية حتى لو أثبت شيئاً من ذلك"^(٤).

(١) "présomption de responsabilité". فطالما أن الخطأ المفترض غير قابل لإثبات العكس؛ فبه يصبح خطأ وهماً. فيتحيل القضاء الفرنسي نجاهه لا يفترض الخطأ "présomption de faute" ولكنه يفترض المساءلة "présomption de responsabilité"، فالمفترض هو علاقة السببية وليس الخطأ، ومفاد ذلك أن الشخص يُسأل عما يسببه سلوكه، وبغض النظر عما إذا كان خطأ من عدمه، والسببية مفترضة افتراضاً قابلاً لإثبات العكس، والدليل على ذلك جواز دفعها بإثبات السبب الأجنبي. انظر في استعراض التفرة، أكثر تفصيلاً، مصدر الفقي: مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٩٧-١٩٨.

(٢) وهذا ليس بالفرض النظري، فطى سبيل المثال تُتهم أسبانيا بأنها قد تصفت في منع ناقلة البترول "Prestige" في عام ٢٠٠٢، حق اللجوء إلى مرفأ آمن، بل والصل على ضمان إيعادها عن الموانئ البحرية الأسبانية، وهو ما ساهم في تفاقم مشاكل الناقلة وغرقها، وبالتالي حدوث تلوث بحري ليس باليسير، فيفرض تضرر أسبانيا من ذلك التلوث، فسوف يكون باستطاعة المسئول عن التلوث أن يثير خطأها، بوصفه خطأ المضرور. انظر لاحقاً ص ٧٧، هامش ٣.

(٣) انظر لاحقاً، ص ١١٦-١١٨.

(٤) نقلاً عن كتابه: "الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري"،

المجمع العلمي العربي الإسلامي، لبنان، بدون تاريخ نشر، ص ٣٧٩.

وبصفة خاصة، فإننا إذا كنا نحدث في النظام القانوني اللاتيني عن "خطأ" مفترض غير قابل للإثبات" أو "قرينة مسئولية"، فإن النظام القانوني العمومي يتحدث عن "strict liability" وهو ما يمكننا ترجمته لغة إلى "مسئولية مشددة"، دون أن ندعي لهذه الترجمة معنا إصلاحياً في نظامنا القانوني. وبذلك فإنه لا يصح أن نعتبر اصطلاح "strict liability" مرادفاً لاصطلاحنا "المسئولية الموضوعية"، فلهذه المسئولية الأخيرة اصطلاحاً آخر في النظام القانوني العمومي هو "absolute liability"، وهو ما يمكننا أن نترجمه لغة إلى "المسئولية المطلقة".

(ب) آثار المسئولية المدنية عن التلوث.

من المعلوم، إن انعقاد المسئولية التقصيرية في النظام القانوني اللاتيني يترتب عليه التزام المسئول (المدين) بالتعويض عن الضرر المباشر، سواءً بقدر "ما لحق المضرور من خسارة"، وهو ما يعرف باللاتينية "damnum emergens"، أو "ما فاتته من كسب"، وهو ما يعرف باللاتينية "lucrum cessans"^(١).

كما يجوز التعويض عن "قوات الفرصة"، بوصفها من قبيل "قوات الكسب"، طالما استطاع المضرور إثبات "مقدار" الضرر وكونه "مباشراً" و"مؤكداً"^(٢). ولقوات الفرصة تطبيقات غالبية في مجال التلوث البحري، يطلق عليها البعض "قوات الكسب البيئي"، ومثالها تضرر الفنادق السياحية بقرب الشواطئ، وسفن الصيد، من قوات فرصة الكسب من عائد السياحة أو الصيد، على الرغم من عدم تضرر مباني ومنشآت الفندق، أو سفن الصيد ذاتها.

(١) المادة ١/٢١١ من التقنين المدني المصري.

(٢) وفي هذا الشأن انتهى الدكتور محمد الفقي إلى أنه: "قد استقر قضاء محكمة النقض المصرية، والفرنسية أيضاً، على التعويض عن ضرر تقويت الفرصة. ذلك أن الفرصة إذا كانت أمراً محتملاً فإن تقويتها أمر محقق، وعلى هذا الأساس يجب التعويض. فالضرر يتمثل إن في تقويت الفرصة فقط. فالفرصة إذ تقوت فإن الضرر يكون مؤكداً ولكن الاحتمال يتعلق بالإقادة من الفرصة. ويشترط للتعويض عن تقويت الفرصة أولاً، أن يثبت المضرور أنه قد فقد فرصة بالفعل، وثقياً أن تكون الفرصة المدعى فقدها جدياً". نقلاً عن

مرجه الذي سبقت الإشارة إليه، ص ٥٩-٥٨.

والمبدأ هو أن يتناسب التعويض والضرر، دون الاعتداد بجسامة الخطأ أو ملاءة المسئول، مع الأخذ في الاعتبار حالات الخطأ المشترك و الخطأ المستغرق^(١).

وعلى الرغم من اشتراك شقي المسؤولية المدنية، أي العقديّة منها والنقصيريّة، من حيث الأركان، إلا إنهما يختلفان من حيث مدى التعويض. ففي المسؤولية العقديّة يقتصر التعويض على الضرر "المتوقع" إلا في حالة الغش والخطأ الجسم، في حين أنّ التعويض في المسؤولية النقصيرية يمتد إلى الضرر "غير المتوقع".

على أنّ مدى التعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها، وهو ما يطلق عليه البعض "الضرر البيئي"، هو محل غموض في الأنظمة القانونية اللاتينية، ما لم يكن هناك نص تشريعي صريح يجيزه، فالبيئة كمحل للحق بمفهومه في القانون الروماني، هي شيء لا يمكن لأحد الاستيلاء عليه "res nullius"، بل وغير قابل لذلك الاستيلاء لكونها شيء عام "res communes"، وبالتالي ليس محلاً للتداول؛ فالبيئة ليست بمال لأحد، وبالتالي يصعب لأي شخص أن يدعي الصفة في الدعوى بالمطالبة بالتعويض عما يصيب هذا الشيء من ضرر، لغياب المصلحة^(٢).

وإجمالاً، يواجه تحديد طبيعة الإجراءات الوقائية في مجال التلوث البحري والأساس القانوني للتعويض عنها، وأثر اتخاذها على المسؤولية عما قد ينجم عنها من أضرار، صعوبات غير هينة وفقاً للقواعد التقليدية للمسؤولية المدنية في النظام القانوني اللاتيني^(٣).

(١) انظر: أنور سلطان، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٣٥٩-٣٦٣.

(٢) وانظر بصفة عامة حول هذا الموضوع: محسن عبد الحميد البيه، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، بدون ناشر، المنصورة، ٢٠٠٢، ص ٤٨، خلاصة ص ٥١-٦٦. وقرب كذلك: جلال محمد، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٩٢.

(٣) انظر في هذه المشاكل في ظل تطبيق اتفاقية المسؤولية المدنية وتعديلاتها وقانون التلوث الأمريكي: محمد الفقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٧٠-١٠٢.

وبصفة خاصة، يغيب وفقاً للقواعد التقليدية للمسئولية المدنية في النظام القانوني اللاتيني، حكم صريح في شأن إجراءات المنع أو الحد من أضرار البيئة، والتي تتخذها الدولة، من حيث مدى كونها من قبيل الضرر الممكن المطالبة بالتعويض عنه، نظراً لتداخل ذلك مع مجانية الوظيفة العامة للدولة تطبيقاً لمبدأ "مجانية المرافق العامة"^(١).

كذلك؛ فإن النظام القانون اللاتيني في صورته التقليدية لا يحتوي على قواعد قانونية عامة تحد من خطر إفسار المسئول، لا سيما من حيث التأمين الإجباري للمسئولية، وبالتالي يتحمل المضرور تبعاً ذلك الإفسار. ولسنا في حاجة إلى الإشارة إلى أن غياب التأمين الإجباري مرتبطٌ بغياب تمتع المسئول بنظام تحديد المسئولية، والحال أن تحديد المسئولية يُستخدم كآلية لتذليل حصول المعرض للمسئولية على التغطية التأمينية، فبدونها يصعب ذلك الأمر حيث سيصبح الخطر غير قابلٍ للتحديد^(٢). فغياب التأمين الإجباري يغلب أن يستتبعه غياب التحديد القانوني للمسئولية. وعلى كل حال، فإن النظامين (تحديد المسئولية والتأمين الإجباري على المسئولية) ليسا من الأسس التقليدية للمسئولية المدنية في النظام القانوني اللاتيني.

(٢) نظام القانون العمومي.

من المعلوم، إن نظام القانون العمومي، هو ذلك الذي يُؤسس على السوابق القضائية "case-law"، نقلاً عن التقاليد القانونية في إنجلترا وويلز. وهو القانون المنتشر في الدول الناطقة باللغة الإنجليزية، كما هو الحال في الولايات المتحدة الأمريكية. ونتناول لمحة عن موقف القانون العمومي من أضرار التلوث بوقود السفن، سواءً من حيث أساس المسئولية المدنية في هذا الشأن أم آثار انعقاد تلك المسئولية.

(١) انظر: المرجع السابق، ص ٩٣.

(٢) انظر بوجه خاص تتبع تطور مبررات تحديد المسئولية عن الديون البحرية مقالة: ناسل

"Tassel"، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٧٢-٧٧٣.

(أ) أساس المسؤولية المدنية عن التلوث.

يطلب، أيضاً، أن تكون المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن في النظام القانوني العمومي مؤسسة على الخطأ التقصيري، والذي يطلق عليه "Tort"، وعلى المضرور أن يتخير بين ثلاثة صور لذلك الخطأ لبناء دعواه، حيث أن لكل منها نظامه القانوني^(١)، إنها^(٢): "التعدي" "Trespass"، و"الإزعاج" "Nuisance"، و"الإهمال" "Negligence".

فوفقاً للقانون العمومي يجوز اعتبار تلوث أموال الميناء بالزيت من قبيل "التعدي" "Trespass" والذي بموجبه تنعقد المسؤولية التقصيرية للمخطيء. على أنه يجوز للمسئول دفع مسؤوليته بالاستناد إلى أن التعدي كان ضرورياً من أجل إنقاذ الأرواح أو السفينة ذاتها، كما يجوز له دفع المسؤولية بالاستناد إلى عدم ثبوت الإهمال^(٣).

إمّا تأسيس المسؤولية التقصيرية على "الإزعاج" "Nuisance"، فإن أحكامه تختلف بحسبان كون ذلك الإزعاج "عاماً" أم "خاصاً".

فعند تأسيس المسؤولية على "الإزعاج العام" "Public Nuisance"، فإنه يلزم المساس بعدد كافٍ من الأشخاص حتى يصح وصفه بكونه "عاماً". على أنه لا يلزم أن يكون التدخل في ممتلكات المضرور مباشراً على أنه ينبغي أن يكون "متوقفاً" "foreseeable" من قبل المتعدي. وعلى المضرور أن يثبت معاناته الشخصية من ضرر معين "special damages" ينسب إليه ذاته "peculiar to himself"^(٤).

(١) انظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٩٨-١٠٠.

(٢) انظر:

Hill (Christopher), "Maritime Law", 5th ed., LLP, London, 1998, pp.

419-420.

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ٤١٩-٤٢٠.

(٤) انظر: المرجع السابق، ص ٤٢٠.

إمّا عند تأسيس المسؤولية على "الإزعاج الخاص" "Private Nuisance" فإنه ينبغي أن يوجد مساس خاطيء "wrongful interference" بحق تمتع الشخص "a person's use of enjoyment" بأرضه أو بحق متصل بها "his land or a right connected with it". وبالتالي على المضرور إثبات تمتعه بسلطة مالك "proprietary interest" في الأرض. على إنه غير ملزم بإثبات ضرر خاص "special damages"، وإن كان عليه إثبات أن ما أصابه كان متوقعا "foreseeable" من قبل المعتدي. مع ذلك فإنه يبقى للمعتدي دفع المسؤولية بإثبات أن مساسه كان معقولا "reasonable"، وهو ما يصعب إثباته في مجال التلوث^(١).

وعند تأسيس المسؤولية على "الإهمال" "Negligence" فإن على المضرور إثبات إخلال المسئول بالتزام تجاهه^(٢).

وبذلك فإن المسؤولية التقصيرية عن ضرر التلوث في نظام القانون العمومي تقوم على الخطأ الواجب الإثبات، وهو خطأ يختلف في ماهيته (فهناك عنصر شخصي يتمثل في توقع المعتدي بأن يترتب على خطئه الإضرار بالغير)، وسبل دفعه (مثل إنقاذ الأرواح أو السفينة) عنه في النظام القانوني اللاتيني.

وعلى كل حال، فإنه في ظل غياب نص خاص فإنه لا يمكن تصور الخطأ عن التلوث البحري، بلغة نظامنا القانوني، مفترضا أو المسؤولية عنه موضوعية؛ فهذا لا يمكن إلا أن يكون بموجب نص خاص يجعل المسؤولية موصوفة في الحالة الأولى بكونها "strict" وفي الحالة الثانية بوصفها "absolute".

(ب) آثار المسؤولية المدنية عن التلوث.

لا يعوض القانون العمومي عن كافة الأضرار المادية، فهو يفرق بين

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: دولارو واندريسون، مرجع سبقنا الإشارة إليه، ص ٥١٤.

نوعين من هذه الأضرار. أولاً، الضرر الذي يصيب الأموال وهو ما يُطلق عليه "damage to property"^(١)، وهو ما يقابل "الخسارة" التي تصيب المضرور في النظام القانوني اللاتيني، والضرر الاقتصادي "economic loss"^(٢)، وهو ما يقابل "فوات الكسب" في النظام القانوني اللاتيني.

فإذا كانت كافة صور أضرار الأموال تخضع للتعويض، فإن الضرر الاقتصادي (فوات الكسب) لا يعوض عنه إلا إذا كان ناتجاً عن ضرر أصاب مالا للمضرور (على ملكه، أو حيازته)، تطبيقاً لمبدأ السببية.

وبالتالي يُفرد القانون العمومي بين نوعي الضرر الاقتصادي، ذلك الذي يعقب تضرر أموال المضرور، وهو ما يطلق عليه "الضرر المتعاقب" "consequential damage"، وما لا يعقبه وهو ما يطلق عليه "الضرر الاقتصادي المجرد" "pure economic loss"^(٣).

(١) انظر: المرجع السابق، ص ٤٣٣.

(٢) انظر: المرجع السابق، ٤٤١-٥٠٢. وبصفة خاصة يشير Tetley إلى الضرر الاقتصادي

في دراسة مقارنة بين النظام القانوني اللاتيني ونظام القنون العمومي كالتالي:

"Civil law's unitary system of obligations provides for the same means of enforcement (*moyens de mise en œuvre*) whatever the obligation (patrimonial or not, contractual or not), including performance by equivalence (*exécution par équivalent, i.e. damages, dommages-intérêts*), which include losses of profits (*pertes de profit or lucrum cessans* in Latin). Common law, while allowing consequential damages in contract, used to be unwilling to award pure economic loss (i.e. damages in tort when there is no physical damage). This attitude has been softened recently, however". Cited from: "Mixed Jurisdictions: Common Law vs. Civil law (Codified and Uncodified)", Part II, retrieved from the internet on June 5, 2002 at: <http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1999-4a.htm>

(٣) انظر: جلال محمدين، مرجعه السابق، ص ٨٣-٩٠. ويشير إلى قاعدة التفرقة بين الضرر

للمتعلق والآخر المجرد باسم "bright line rule"، والتي يترجمها أستاذنا الدكتور جلال محمدين بقاعدة لخط الفاصل، والتي أوضحتها حكم المحكمة العليا الأمريكية في سابقة Robins. انظر مرجعه السابق، ص

٨٣-٨٤؛ كذلك: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٤٥.

وللتفرقة بين الضرر المتعاقب والآخر المجرد، يضرب الفقه الأنجلوسكسوني المثالين التاليين^(١): المثال الأول يتعلق بفوات كسب الصيد نظراً لتلوث محركات سفينة الصيد، فهو ضررٌ اقتصادي يُستحق عنه التعويض لأنه أعقب تضرر السفينة، أما المثال الثاني فهو فوات كسب الصيد نظراً لتلوث المياه دون أي ضرر أصاب السفينة ذاتها، فهو ضررٌ غير قابلٍ للتعويض على الرغم من طبيعته الاقتصادية، وذلك لكونه مجرداً عن أي ضرر أصاب السفينة ذاتها.

وبذلك يُقابل الضرر الاقتصادي المجرد ما يطلق عليه "فوات الفرصة" في النظام القانوني اللاتيني^(٢). وهو ما يُطلق عليه الفقه في مجال قانون البيئة البحرية "فوات الكسب البيئي"^(٣).

كما أن القانون العمومي لا يتضمن قاعدةً للتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها^(٤)، وهو ما يُطلق عليه أيضاً "الأضرار بالموارد الطبيعية" "damages to natural resources"^(٥). أو "الضرر البيئي" "environmental damage"، وهو "ذلك الضرر الذي يصيب البيئة ذاتها، والذي لا يمكن تغطيته والتعويض عنه إلا بإحيانها وباستعادتها على النحو السابق قبل إصابتها بالضرر"^(٦).

كما توجد صعوبة في حسم مدى التعويض عن تكلفة وأضرار اتخاذ إجراءات الوقاية من التلوث البحري، أو إزالته.

(١) انظر:

Griggs (Patrick) and Williams (Richard), "Limitation of Liability for Maritime Claims", 3rd ed., LLP, 1998, p. 22.

(٢) قرب: محمد لفتي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٥٨.

(٣) انظر على سبيل المثال: لمرجع السابق، ص ٦٢.

(٤) انظر: جلال محمدنين، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٧١.

(٥) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٥٠٣.

(٦) نقلاً عن: جلال محمدنين، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٩١.

ثالثاً: خلاصة التقييم.

وبذلك؛ فإن دول الاتجاه التقليدي، سواءً في النظام القانوني اللاتيني أم القانون العمومي، سوف تعاني مما كشفت عنه عيوب هذا النظام في حادثة السفينة "تري كاتيون"، ما لم تتزود بأنظمة تشريعية خاصة، لا سيما من حيث التالي^(١):

أ- مشكلة إثبات خطأ مالك السفينة، وذلك على الأقل في دول نظام القانون العمومي. حيث تتفوق دول النظام اللاتيني بما وصلت إليه من مسؤولية شينية، والمبنية على قرينة المسؤولية.

ب- مشكلة حسم أساس الخطأ، وذلك في دول نظام القانون العمومي، حيث تتعدد صور الرجوع على أساس الخطأ التقصيري "tort"، والتي تتمتع كل منها بأسس مختلفة.

ج- عدم اعتراف النظام القانوني العمومي بالأضرار التي يُطلق عليها الخسارة الاقتصادية المجردة "pure economic loss"، والتي توصف تطبيقاتها في مجال التلوث البحري بضرر "قوات الكسب البيئي". وذلك بعكس النظام القانوني اللاتيني والذي يرى فيها صورةً لفوات الفرصة.

د- صعوبة التعويض عن الأضرار التي أصابت البيئة ذاتها، فهي ليست بمال بوصفها شيء لا يمكن الاستيلاء عليه، وبالتالي لا يصلح لأن يكون محلاً لحق مالي يمكن لشخص ما إدعاء المصلحة في المطالبة بالتعويض عما أصابه من ضرر. إنه الضرر الذي يُوصف في مجال البيئة البحرية، "بالضرر البيئي". وذلك سواءً في النظام اللاتيني أو القانون العمومي.

هـ- مشكلة عدم اعتراف الأنظمة القانونية بالحق في التعويض عن الإجراءات الوقائية "preventive measures" لتقادي وقوع التلوث،

(١) قارب: دولارو وأندرسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٦٧.

وتلك المتخذة للحد من تداعياته.

و- تحمل المضرور لتبعية إفسار المسئول عن التلوث في ظل غياب تغطية إجبارية للمسئولية سواءً عن طريق التأمين الإجباري أو تقديم أي ضمان آخر، وذلك أيضاً في ظل غياب حافز تحديد المسئولية "limitation of liability".

إنها العيوب التي يُعمق من أثرها السلبي، وكما رأينا، التباين بين النظامين اللاتيني والعمومي (على سبيل المثال من حيث افتراض الخطأ، والتعويض عن فوات الكسب البيئي)، وهو ما يتعاضد في ظل عدم وجود قواعد تحسم الاختصاص القضائي بدعوى المسئولية المدنية بين الدول ذات الصلة بالتلوث البحري (دولة وقوع الخطأ، ودولة وقوع الضرر، ودولة جنسية المسئول، ودولة جنسية المضرور). إنها الأسباب التي دفعت العديد من الدول إلى التزود بنصوص قانونية خاصة لتحديث نظام المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن، وذلك كما هو تالي بيانه.

المطلب الثاني الاتجاه الحديث في تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن

تمهيد وتقسيم:

تسببت العديد من الدول إلى أهمية وضع تنظيم قانوني داخلي خاص للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن، إنها الدول التي نصفها بدول النظام القانوني الحديث، والتي يمكن تصنيفها ضمن فئتين، الفئة الأولى وهي الدول التي تبنت نظاماً قانونياً يواكب ما وصل إليه التنظيم الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، أما الفئة الثانية فهي الدول التي وضعت نظاماً قانونياً متقدماً في حد ذاته على ما وصل إليه التنظيم الدولي. إنهما الاتجاهان اللذان نصفهما باتجاه الدول "المواكبة" للنظام الدولي للمسئولية المدنية، والأخرى "المتقدمة" على هذا النظام.

وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: الدول "المواكبة" للنظام الدولي للمسئولية المدنية.

نطلق وصف الاتجاه "المواكب" على الدول التي وإن عُدت من دول النظام الدولي للمسئولية المدنية، والتي يُشار إليها اختصاراً باصطلاح "CLC State"، إلا إنها تبنت نطاقاً موسعاً لهذا النظام بشكل يجعله يمتد إلى التلوث من وقود السفن. ومن هذه الدول، المملكة المتحدة بموجب قانونها للملاحة التجارية لعام ١٩٩٥ "The UK Merchant Shipping Act 1995"^(١).

وبذلك تتميز الدول المواكبة بأنها قد تبنت فكرة قرينة المسئولية أساساً للمسئولية التقصيرية عن التلوث، وهو ما يُعبر عنه في النظام القانوني الأنجلو أمريكي باصطلاح المسئولية المشددة "strict liability"، بالإضافة إلى التغطية الإجبارية لهذه المسئولية في مقابل تحديدها.

وفي هذا المجال تستحق الإشارة إلى موقف المشرع الأسترالي، والذي عدل من قانونه لحماية البحر في عام ٢٠٠٠، والذي بدأ نفاذه في ٦/١٠/٢٠٠٠، مع تأخير في نفاذ التأمين الإجباري إلى تاريخ ٦/٤/٢٠٠١. إنه القانون المعروف رسمياً باصطلاح "The Protection of the Sea (Civil Liability) Amendment Act 2000". فيموجب ذلك التعديل^(٢):

١- أصبحت كل السفن التي تبلغ حمولتها الإجمالية ٤٠٠ طناً، والمتردة على المواني الأسترالية ملزمة باستيفاء تأمين إجباري يغطي تكلفة تنظيف "clean up" الناتج من تسرب وقود السفن الزيتي "bunker fuel" أو أي زيت آخر.

(١) انظر: دولارو وفندرسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٦٨، وبصفة خاصة هامش ٣٠

(٢) انظر: Shipping Law Newsletter, Norton White Law Office, Summer 2001.

2001. فضلاً عن قواعد المسئولية الجنائية عند عدم احترام نصوص هذا القانون وأخصها تكبد غرامة تبلغ ٥٥ ألف دولار أسترالي عند عدم استيفاء شهادة للتأمين الإجباري.

٢- تم التأكيد على مسؤولية مالك السفينة عندما تتكبد هيئة السلامة البحرية الأسترالية "The Australian Maritime Safety Authority" تكاليف أثناء ممارستها لسلطاتها في التدخل عند وقوع التلوث.

٣- تم التأكيد على قابلية هيئة السلامة البحرية الأسترالية أن تسترد مقابل ما تتحمله من تكاليف وأضرار تقع بمناسبة قيام هذه الهيئة بمواجهة "تهديداً" بالتلوث، وليس مجرد تسرب أو تصريف من السفينة.

ثانياً: الدول "المتقدمة" على التنظيم الدولي للمسئولية المدنية.

نطلق وصف الاتجاه المتقدم على الأنظمة القانونية للدول التي تتبنى تشريعات أكثر تشدداً "more onerous" من أسس الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (وتعديلها في عام ١٩٩٢)، والتي توصف بكونها "non-CLC States أي "الدول التي ليست بطرف في اتفاقية المسئولية المدنية"، إنها الدول التي تنزعمها الولايات المتحدة الأمريكية^(١).

وبوجه خاص يتميز قانون التلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ في الولايات المتحدة الأمريكية بالتالي:

١- تبني حداً أعلى للتعويض عن ذلك الذي يضعه النظام الدولي^(٢).

٢- تشديد المسئولية في حالتي الخطأ الإرادي "wilful misconduct" والتعمد^(٣).

(١) انظر جلال محمدين، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ١٤٢

(٢) المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) المرجع السابق، ذات المكان. تعود فكرة "الخطأ الإرادي" إلى النظام القانوني العمومي،

والتي لا تكفي وجود إهمال غير متعمد بل تتطلب فوق ذلك موقفاً نفسياً من المهمل وهو إبرائه بأن =

٣- تقلص فرص تحديد المسؤولية بالشكل الذي جعل البعض يصف المسؤولية بكونها تعدت كونها "مشددة" "strict" إلى كونها "مطلقة" "absolute"، أي باصطلاحات نظامنا القانوني فإنها قد تعدت كونها مسؤولية مؤسسة على "قرينة مسؤولية" إلى كونها مسؤولية "موضوعية"، أي مستقلة عن أي خطأ^(١).

٤- التعويض عن الخسارة الاقتصادية البحتة "pure economic loss"^(٢)، أي التعويض عن "ضرر فوات الكسب البيئي".

٥- التعويض عن "القيمة المفترضة للبيئة ومصادرها الطبيعية وعن الاستعمالات المتوقعة، وكذلك نفقات تقدير هذه الأضرار"^(٣)، أي التعويض

= إهماله قد يترتب عليه الضرر. وبالتالي يتميز "الخطأ الإرادي" والذي يرادفه في النظام القانوني اللاتيني الخطأ غير المغتفر، كونه يقاس بمعيار شخصي، بخلاف الخطأ الجسيم في النظام القانوني اللاتيني والذي لا يستلزم فيه موقفا نفسيا من المخطيء، فيكفي أن يكون ما تم ارتكابه من خطأ هو مما لا يقع من أشد الناس إهمالا، فالمعيار في النظام القانوني اللاتيني موضوعي.

(١) ندين في بيان هذه الملاحظة إلى أستاذنا الدكتور جلال محمدين، المرجع السابق، ذات المكان. على أننا نسمح لنفسنا على استحياء بأن نختلف مع سيادته في ترجمة "strict" إلى موضوعية، حيث فضلنا أن نحفظ هذه الترجمة للاصطلاح "absolute" والذي ترجمه سيادته إلى مطلقة. فيدون ذلك أن يكون هناك معنى مستفاد من القول بأن المسؤولية الموضوعية قد أصبحت مطلقة، فما الفرق بين المسؤولية الموضوعية والأخرى المطلقة؟ كذلك، أنظر في تكييف المسؤولية في قانون التلوث الأمريكي بكونها موضوعية: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢١٤-٢١٥. ومع ذلك فبه في رأينا طالما أن القتون الأمريكي لا يزال يتيح الفرصة أمام الممنول في نفع المسؤولية، على الأقل بالاستناد إلى القوة القاهرة؛ فبته يصعب وصف المسؤولية بالموضوعية، وذلك توافقاً مع المبدأ الذي أوضحه العلامة السنهوري في شأن التفرقة بين الخطأ المفترض والمسؤولية الموضوعية. أنظر سابقاً، ص ٢٤. وعلى كل حال فإن المسألة لا تعدو اختلافاً حول استخدام المصطلحات، أنظر لاحقاً ص ١١٦-١١٨.

(٢) ومع ذلك ينتهي أستاذنا الدكتور جلال محمدين إلى أنه "... وعلى الرغم من أن قتون التلوث بالزيت يسمح بالتعويض عن الخسائر المتحققة وعن فوات الكسب. ومن المؤسف أن لجنة إعداد هذا القتون لم توضح نطاق تطبيق هذا القتون من حيث أشخاص المضرورين". نقلاً عن: مرجعه السابق الإشارة إليه، ص ٧٢.

(٣) إنها المبالغ التي يطالب بها من يطلق عليهم الأمين أو الوصي العام "Public Trustees" وبالتالي لا يلزم للحصول على التعويض أن يتلق بملكية المضرور أو حيازته، أو أن تكون البيئة =

عن "الضرر البيئي"

وبذلك يحين التساؤل عن موقع النظام القانوني المصري من المواقف السابقة، التقليدية منها والحديثة؛ إنه التساؤل الذي نخصص للإجابة عنه المطلب التالي بيانه.

المطلب الثالث تقييم نظام المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن في مصر

تمهيد وتقسيم:

من ناقلة القول الإشارة إلى أن المشرع المصري قد نقل في التقنين المدني القديم أحكام المسؤولية عن القانون الفرنسي، وتأثر بما انتهى إليه القضاء الفرنسي من افتراض الخطأ في حالات معينة، على أنه أغفل النص على المسؤولية الخاصة بالبناء، والمسؤولية عن الأشياء غير الحية، ولقد استدرك التقنين المدني لعام ١٩٤٨، والمعمول به حالياً، هذا النقص على أنه لم يتبن نظرية تحمل التبعة، وإن كان قد أعطاها المشرع دوراً محدوداً في بعض القوانين لأغراض اجتماعية واقتصادية.

وبوصفه من قبيل النظم القانونية اللاتينية، فإن النظام القانوني المصري قد تأثر بعيوب ومميزات النظام القانوني اللاتيني^(١)، وذلك في مقابل نظام القانون العمومي، من حيث معالجة المسؤولية المدنية، والسابق الإشارة إليها.

ويبقى التساؤل عما إذا كان النظام القانوني المصري يتضمن نصوصاً تشريعية خاصة، تحد من تلك العيوب، وتعظم من المميزات؟ ونقصد بذلك، التساؤل

= من الأمور التي يعتمد عليها المضرور في معيشته وكسب رزقه نقلاً عن جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٩٢. كذلك: دولارو وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٥٤٠.
(١) انظر سابقاً ص ٣٠-٣٧.

عن مدى تمتع قانون البيئة المصري بنظام خاص للمسئولية المدنية عن التلوث
بوقود السفن؟

لا شك أن قانون البيئة المصري، يُعدُّ إجمالاً خطوة متقدمة في حماية البيئة،
على أنه يتعرض للعديد من المآخذ ولعلَّ منها عدم معالجته الشاملة للمسئولية المدنية
عن التلوث البحري، حيث فضَّل الإحالة على التنظيم الدولي، والتقنين المدني، في
هذا الشأن، وذلك بموجب الفقرة ٢٨ من مادته الأولى، في حين أن ذلك النظام ليس
بالشامل، كما أن التقنين المدني قاصرٌ في مواكبة خصوصية هذه النوعية من
المسئولية^(١).

ومع ذلك فإننا نختلف مع البعض الذي اكتفى بالإشارة إلى تلك الإحالة
للانتهاء إلى خلو قانون البيئة المصري من نظام خاص للمسئولية المدنية عن التلوث
البحري^(٢)، وذلك في ظل قراءتنا للعديد من نصوص هذا القانون، لاسيما أحكام
نص المادة ٥٤ منه. ففي رأينا ينبغي أن نقرأ المادة ٢٨/١ من قانون البيئة في ظل
الأحكام الخاصة للمادة ٥٤ منه، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: تفسير المادة ٢٨/١ من قانون البيئة.

اعتنى المشرع المصري في قانون البيئة بتعريف التعويض بنصه في المادة
٢٨/١ على أن "التعويض: يقصد به التعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث
التلوث المترتب على تطبيق الأحكام الواردة في القانون المدني والأحكام
الموضوعية الواردة في الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية المنضمة إليها جمهورية
مصر العربية أو التي تتضمن إليها مستقبلاً بما في ذلك الاتفاقية الدولية للمسئولية
المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام
١٩٦٩ أو أية حوادث تلوث أخرى تنص عليها اللائحة التنفيذية لهذا القانون".

(١) المادة ٢٨/١ منه.

(٢) انظر على سبيل المثال: سعيد قنديل، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٤٨-٤٩.

وكما هو واضح فإن هذا النص لم يتعرض لأساس المسؤولية، وإلحال إنه لم يتعرض لركن الخطأ، ولكن لأثر المسؤولية ألا وهو التعويض. ومع ذلك فإن هذا النص قد جعل الفقه المصري يرجع إلى التقنين المدني عند تناوله أساس المسؤولية عن ضرر التلوث البحري، وبالتالي انتهى البعض إلى جواز تأسيس المسؤولية المدنية عن ذلك التلوث على أساس المسؤولية الشينية، وذلك بوصف السفينة شيء خطر يحتاج من حارسه، مالك السفينة أو مشغلها، عناية خاصة. إنها المسؤولية التي تراعي مصالح المضرور بما تتضمنه من قرينة مسئولية، أي عدم الحاجة إلى إثبات الخطأ.

وعلى الرغم من اتفاقنا مع الرأي السابق من حيث المبدأ، إلا أننا ننتقد تعميمه، ففي رأينا لا يجوز أن نحدد أساس المسؤولية المدنية عن التلوث البحري في جميع صورته دون الأخذ في الاعتبار بالأحكام الخاصة الواردة في المادة ٥٤ من قانون البيئة، والتالي بيان تحليلها.

ثانياً: تفسير المادة ٥٤ من قانون البيئة

تحدد المادة ٥٤ من قانون البيئة أحوال الإغفاء من المسؤولية الجنائية عن التلوث البحري، وذلك على الرغم من تحقق الركن المادي لجريمة التلوث البحري ونسبتها إلى الفاعل، وأثر ذلك الإغفاء على المسؤولية المدنية عن وقوع التلوث، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) أحوال الإغفاء من العقوبة.

على الرغم من تجريم التلوث نزولاً على مصلحة سلامة البيئة البحرية؛ إلا أنه لم يكن من بد من تغليب مصالح أخرى أجدر بالرعاية على هذه المصلحة. إنها مصالح سلامة السفينة، وسلامة الأرواح، وحرية الملاحة، وتشجيع استغلال البحر في نقل البترول بالأنابيب والتقييب.

فإذا استهدف سلوك التلوث "تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها"

فإنه سوف يعفى من التجريم. وبطبيعته فإن التلوث الناتج عن تأمين سلامة السفينة^(١) أو سلامة الأرواح عليها قد يكون متعمداً. فمن المعلوم، إن الكثير من عمليات إنقاذ السفن قد تتضمن تقييماً متعمداً لوقودها.

كما إن التلوث الناتج عن "التفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو أحد أجهزته" لا يُعد جريمة، وذلك "...بشروط ألا يكون قد تم بمعرفة الربان أو المسئول عنها بهدف تعطيل السفينة أو إتلافها أو عن إهمال".

أيضاً التلوث الناتج عن "كسر مفاجئ في خط أنابيب يحمل الزيت والمزيج الزيتي أثناء عمليات التشغيل أو أثناء الحفر أو استكشاف أو اختبار الآبار، بدون إهمال..."، فهو ليس بجريمة.

(٢) أثر الإعفاء على المسؤولية المدنية.

على الرغم من أن فعل التلوث في الصور السابقة معفى من العقوبات المنصوص عليها في قانون البيئة؛ إلا أن ذلك الفعل يظل غير مشروع، والدليل على ذلك أن رفع العقوبة عنه لم يمنع من النص على أن "كل ذلك دون إخلال بحق الجهة المختصة في الرجوع على المتسبب بتكاليف إزالة الأثار الناجمة عن التلوث والتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عنه".

ولسنا في حاجة إلى التذكير بأن المسؤولية المدنية وإن كانت تقوم بقيام المسؤولية الجنائية، لغلبة إضرار الجرائم بالغير؛ إلا أن ذلك ليس بالأمر المطلق كما في حالة غياب الضرر ومثال ذلك جرائم الشروع، أو عند الإعفاء من العقوبة. وبذلك، فإن المسؤولية المدنية أوسع نطاقاً من المسؤولية الجنائية، فقد تقوم المسؤولية المدنية دون الجنائية^(٢). وبذلك فإن إعفاء المتسبب من العقوبة الجنائية بموجب

(١) يلاحظ أن النص لم يتعرض للتلوث الناتج عن إجراءات متخذة لسلامة السفينة.

(٢) وعلى الرغم من أن اجتماع المسؤولية المدنية والجنائية لا يمس استقلالهما؛ إلا أنه لا يغيبن عن الذهن أن للمسؤولية الجنائية تأثيراً على المسؤولية المدنية من حيث التالي:

• عم تقادم الدعوى الجنائية يترتب عليه عدم سقوط الدعوى المدنية.

قانون البيئة لا يمنع من خضوعه للمسئولية المدنية.

وما يهمننا في هذا المقام أن بعض الأفعال غير المشروعة التي تناولها النص قد تقع بتأثير قوة قاهرة، كما هو الحال في شأن تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها، ومع ذلك فإنها في ظل وضوح عبارة النص ستظل خاضعة لمبدأ التعويض.

وبذلك، يتميز النظام القانوني المصري على دول النظام القانوني اللاتيني التي لم تعالج المسئولية المدنية عن التلوث البحري بأحكام خاصة، بالتالي:

أ- يجوز للجهة الإدارية المختصة أن تطالب بالتعويض عن تكاليف إزالة التلوث.

ب- يجوز للجهة الإدارية المختصة أن تطالب بالتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عن التلوث. وبصفة خاصة، يجوز أن تفسر عبارة "الأضرار الناجمة عن التلوث" بما يجعلها تتضمن "الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها"^(١). فمن المعلوم أن قانون البيئة ينص على أن صندوق حماية البيئة تؤول إليه "التعويضات التي يحكم بها أو يتفق عليها عن الأضرار التي تصيب البيئة"، وتودع فيه على سبيل المثال بصفة مؤقتة مثل تلك التعويضات^(٢). وبالتالي فإن قانون البيئة المصري يتغلب على قصور الأنظمة القانونية اللاتينية التقليدية من حيث حسم التعويض عن "الضرر

= • يجوز رفع الدعوى المدنية امام المحكمة الجنائية.

• يتقيد القاضي المدني بالحكم النهائي الصادر في الدعوى الجنائية.

(١) وإن كنا نفضل أن تكون الفقرة الثانية من المادة ٥٤ أكثر صراحة كما فطنت على سبيل المثال المادة ٧١ من القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم ٢٤ لسنة ١٩٩٩ والتي تنص على أن "كل من تسبب بفعله أو إهماله في إحداث ضرر للبيئة أو للغير نتيجة مخالفة الأحكام الواردة بهذا القانون أو اللوائح أو القرارات الصادرة تنفيذاً له يكون مسئولاً عن جميع التكاليف اللازمة لمعالجة أو إزالة هذه الأضرار، كما يلزم بأي تعويضات قد تتربط عليها" (الجريدة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة، رقم ٣٤٠، السنة الثامنة والعشرون، الصادر في شهر أكتوبر ١٩٩٩).

(٢) المادة ١٤.

البيئي"^(١)، وتحديد الجهة الإدارية المختصة بالمطالبة به ألا وهي "جهاز شئون البيئة"، المشرف على صندوق حماية البيئة^(٢).

ج- التعويض عن تكاليف إزالة التلوث وما ينجم عنه من أضرار تصيب الجهة الإدارية، بما يشمل ذلك من "ضرر بيئي"، مؤسس عندئذ على مجرد ركن الضرر، فالمسئولية عندئذ "موضوعية" وليست مجرد "شينية"، فالمسئول ليس له دفع المسئولية ولو بالقوة القاهرة وهي التي قد تتحقق على سبيل المثال في حالات تأمين سلامة السفينة أو الأرواح.

ومع ذلك، نأخذ على نص المادة ٥٤ من قانون البيئة إنها لم تشر إلى الموقف مما تتحمله الجهة الإدارية من تكاليف وأضرار نتيجة تقاديبها وقوع "تهديد" بالتلوث البحري، أو للحد من الآثار السلبية لوقوع التلوث البحري أي "التدابير الوقائية". فهذه ليست بحالة إزالة أثر ولكن منع لوقوعه أصلاً.

صفوة القول إذن، إنَّ المشرع المصري يؤسس المسئولية المدنية عن بعض صور ضرر التلوث البحري على مجرد ركن الضرر (فتكون المسئولية عنها موضوعية). هذا بالطبع ما لم يوجد نص خاص على خلاف ذلك، وهو ما يتحقق بأحكام الاتفاقيات الدولية والتي تُعد مصر طرفاً فيها.

وبذلك، نخلص من الفصل الأول، والذي خصصناه لبحث دوافع إبرام اتفاقية الوقود، إلى أنَّ هذه الاتفاقية تلبي حاجة دولية ملحة نتيجة تزايد خطر التلوث البحري بوقود السفن في ظل أنظمة قانونية داخلية غير متجانسة وغير ملائمة لمعالجة موضوع دولي بطبيعته. وبذلك يحين الوقت لتناول نطاق هذه الاتفاقية، وهو ما نخصص له الفصل التالي بيانه.

(١) قارن: سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٨-٤٩. ومع ذلك أنظر في إقرار التعويض عن الضرر البيئي في القضاء المصري حكم قضائي، غير منشور، وصلنا عن محكمة بورسعيد الابتدائية في ١٢/٢٢/١٩٩٦، مشار إليه في: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٩.

(٢) انظر: سعيد قنديل، المرجع السابق، ص ٩٠؛ محسن البيه، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص

الفصل الثاني نطاق تطبيق اتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

يتطلب تناول تطبيق اتفاقية الوقود البدء بتحديد شروط هذا التطبيق، وهو ما نطلق عليه النطاق الإيجابي للاتفاقية، ثم تناول الأحوال المستبعدة من الخضوع لذلك النطاق على الرغم من استيفائها لشروطه، وهو ما نطلق عليه النطاق السلبي للاتفاقية.

وبذلك؛ فإن هذا الفصل ينقسم إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: النطاق الإيجابي لتطبيق الاتفاقية.

المبحث الثاني: النطاق السلبي لتطبيق الاتفاقية (الاستبعاد من نطاق التطبيق).

المبحث الأول

النطاق الإيجابي لتطبيق الاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

تتنوع شروط تطبيق اتفاقية الوقود، فمنها ما هو يتعلق بموضوعها، ومنها ما يتعلق بمكان الوقائع الخاضعة لها، ومنها ما هو يتعلق بالأشخاص الخاضعين لها، انتهاءً بالشروط التي تحدد النطاق الزمني لأحكامها.

وبذلك، ينقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: النطاق الموضوعي للاتفاقية.

المطلب الثاني: النطاق المكاني للاتفاقية.

المطلب الثالث: النطاق الشخصي للاتفاقية.

المطلب الرابع: النطاق الزمني للاتفاقية.

المطلب الأول النطاق الموضوعي للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

ولئن كانت اتفاقية الوقود، تُفيد من عنوانها الرسمي كونها تتعلق بتنظيم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيئي، إلا إنها في حقيقة الأمر لا تغطي كافة أوجه حوادث ذلك التلوث. وبذلك يلزم قبل تناول النظام القانوني للمسئولية المدنية في اتفاقية الوقود تحديد عناصر حادثة التلوث المعنية في هذه الاتفاقية، إنها العناصر التي نطلق عليها: عائمة التلوث، ومادة التلوث، وواقعة التلوث. إنها العناصر التي سوف نتناولها على الوجه التالي بيانه.

أولاً: عائمة التلوث.

تتميز اتفاقية الوقود بتبنيها لمفهوم واسع للعائمات المتسببة في حادثة التلوث، وهو ما يتطلب بيان مدى ذلك الاتساع، ثم التعليق عليه من منظور القانون المقارن، واتجاهات الاتفاقيات الدولية للمسئولية، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) المفهوم الواسع للعائمة.

اهتمت اتفاقية الوقود بتحديد المقصود من "السفينة"^(١) فلقد عرفتها بأنها: "أي منشأة بحر أو أداة بحرية، أياً ما كانت"^(٢). إنها الترجمة التي نتخيرها تفضيلاً على النص العربي الرسمي للاتفاقية في هذا الشأن، وهو الذي ينص على أن "السفينة" هي "أي مركب صالح للملاحة البحرية وأية مركبة عائمة في البحر من أي نوع كان". فترجمتنا هي الأقرب إلى مضمون النصير الرسميين الفرنسي^(٣)

(١) "Ship - Navire"

(٢) المادة ١/١ من اتفاقية الوقود.

(٣) "Navire signifie tout bâtiment de mer où engin marin, qu'il soit"

وبوجه خاص يُعد إدراج اتفاقية الوقود "الأداة البحرية"^(٢) ضمن مفهوم السفينة، توسعاً لما هو عليه مفهوم السفينة، على الأقل في ظل قانون التجارة البحرية المصري، والصادر بموجب القانون ٨ لسنة ١٩٩٠، والذي نشير إليه لاحقاً بالتقنين البحري المصري. وهو ما جعل البعض يرى أن الاتفاقية لا تقتصر على السفينة بمعناها الفني، بل تكتسب مفهوماً واسعاً يجعلها تغطي كل "كيان عائِم"^(٣).

وفقاً للتقنين البحري المصري تُعرف السفينة بكونها "كل منشأة تعمل عادةً أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف تحقيق الربح"^(٤). وبذلك يدخل ضمن مفهوم السفينة "الزلاقات أو الزاحفات الهوائية" وذلك في اللحظة التي تمارس نشاطها فوق البحر، على أنه يستبعد من مفهومها "عائمات الملاحة الداخلية" لأنها غير مجهزة للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد.

ويحق التساؤل، عما إذا كانت الاتفاقية تسري أيضاً في حق الحطام البحري؟

في حقيقة الأمر، لم تتعرض اتفاقية الوقود إلى هذه المشكلة. والجدير بالذكر إن الحطام البحري يخرج وفقاً للتقنين البحري عن النطاق الفني للمقصود من السفينة.

وينتهي الفقه إلى أن الحطام شرطين: أولاً، عدم القدرة على الطفو؛ وثانياً، الترك. ويتقاسم الموقف من مدى دخول الحطام ضمن مفهوم السفينة في النظام القانوني للمسئولية المدنية عن التلوث البحري رأيان. الرأي الأول، يرى استبعاد

"Ship means any seagoing vessel and seaborne craft, of any (١)

.type whatever"

"seaborne craft – engin marin" (٢)

(٣) "floating objects". أنظر: جرجز، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ١١.

(٤) المادة ١/١ من التقنين البحري المصري.

الحطام لعدم قابلية التصرف في شحنته، بينما يرى رأي ثان عدم استبعاد الحطام تأسيساً على الواقعة المسببة للتلوث^(١).

وكما هو عليه الحال في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ فإن اتفاقية الوقود لم تتطلب وجوب تسجيل السفينة المتسببة في التلوث في دولة متعاقدة، لاتطابق الاتفاقية^(٢).

وبذلك تكون اتفاقية الوقود قد تبنت مفهوماً واسعاً للسفينة بشكل لا يجعلها مطابقة لمفهومها التقليدي، فهي تمتد إلى ما عداها من منشآت عائمة.

ولا تقتونا الإشارة إلى أنه، إذا تم تزويد السفينة بالوقود من صندل زيوت "oil barge" أو "ناقلة توريد" "supply tanker"؛ فإنه من الأهمية بمكان تحديد العائمة التي صدر عنها التلوث، فمن المعلوم أن حدوث التلوث عن عائمة توريد الوقود "bunkering vessel" يؤدي إلى خضوعها لاتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق، وبروتوكولاتهما حسب الأحوال^(٣).

(٢) تقييم المفهوم الواسع للعائمة.

يأتي اتساع مفهوم السفينة في مجال اتفاقية الوقود بما يتفق مع اتجاه عام في قانون التلوث البحري، سواء في شقه الدولي أو الداخلي، فهو يعد من ملامح ذاتية هذا القانون، وذلك على النحو التالي بيانه.

(أ) الاتفاقيات الدولية والمفهوم الواسع للعائمة.

لا يُعد تبني اتفاقية الوقود لمفهوم واسع للمقصود من السفينة بالأمر الجديد،

- ٥٧ -

(١) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٥.

(٢) قارن رأي الفقيه الفرنسي "Rémond-Gouilloud"، منكور في: المرجع السابق، ص

(٣) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٦٥-٢٦٦.

فهو يتفق مع اتجاه اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت، والذي بدأ باتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، وهو ما اقتضته أيضاً اتفاقية المواد الخطرة لعام ١٩٩٦.

فوفقاً لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، فإن السفينة هي "أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كانت والتي تنقل بالفعل الزيت صلباً"^(١). أما وفقاً لبروتوكول تعديلها لعام ١٩٩٢؛ فإن السفينة "هي أي منشأة أو أداة بحرية، من أي نوع كان تم بناؤها أو كلفت لنقل الزيت صلباً..."^(٢). ووفقاً لاتفاقية المواد الخطرة، فإن السفينة "هي أي منشأة أو أداة بحرية من أي نوع كان"^(٣).

(ب) القوانين الداخلية والمفهوم الواسع للعائمة.

كذلك، إذا كان التقنين البحري المصري يربط بين السفينة وبين فكرة الملاحة البحرية؛ فإن هذا مرجعه أن هذا التقنين وجد لملازمة ظروف هذه الملاحة. وهي الملاحة التي لا تقوم بها غير ذلك من العائمات، والتي استقر الفقه على وصفها بالمراكب. وذلك في مقابلة العائمات القادرة على الملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتي تحتكر وصف السفينة. أما قانون التلوث البحري فإن موجهاته مختلفة فهو معنى بالبيئة ذاتها وحمايتها، ومن هنا كان من المنطقي تبنيه لأوسع مفاهيم العائمات والتي تخضع لأحكامه، وهو ما وصل في بعض القوانين الداخلية إلى إخضاع

(١) المادة ١/١، والترجمة للمؤلف، لغيب النص الرسمي العربي. حيث يجري النص الإنجليزي على أن السفينة هي: "any sea-going vessel and any seaborne craft of any type whatsoever, actually carrying oil in bulk as cargo". ومما تجدر الإشارة إليه، إن النص العربي المنشور في الجريدة الرسمية المصرية ينص على أن السفينة: "أي سفينة تعبر البحار أو أي وحدة عائمة من أي نوع كانت وتحمل فعلاً الزيت سائلاً كبضاعة".

(٢) المادة ١/١، الترجمة للمؤلف، لعدم دقة النص الرسمي العربي. حيث يجري النص الإنجليزي على أن السفينة هي: "any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever, constructed or adapted for the carriage of oil in bulk as cargo..."

(٣) المادة ١/١، والترجمة للمؤلف، لعدم دقة النص الرسمي العربي. حيث يجري النص الإنجليزي على أن السفينة هي: "any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever".

المنشآت الثابتة في البحر، بل والشاطئية لأحكامها^(١).

فعلى سبيل المثال، وبالرجوع إلى قانون البيئة المصري، والذي يركز على حماية البيئة، نجده يتبنى لها مفهوماً واسعاً، حيث يعرفها بكونها: "المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من مواد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت"^(٢).

وبذلك؛ فإن قانون البيئة المصري، مدفوعاً برغبة حماية البيئة في أوسع صورها، يتبنى معان خاصة به على خلاف ما تجري عليه أسس القانون البحري.

فعلى سبيل المثال يعرف قانون البيئة البحرية "السفينة" بكونها: "أي وحدة بحرية عائمة من أي طراز أو تسير فوق الوسائد الهوائية أو المنشآت المغمورة، وكذلك كل منشأ ثابت أو متحرك يقام على السواحل أو سطح المياه بهدف مزاولة نشاط تجاري أو صناعي أو سياحي أو علمي"^(٣).

فمن جهة لم يقصر قانون البيئة السفينة على العائمات التي تصلح للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد، بل أضاف إليها، "وحدة بحرية من أي طراز"، فشمل ذلك الوحدات التي "تسير فوق الوسائد الهوائية" و"المنشآت المغمورة" أي الحطام البحري؛ بل أنه مَدَّ مفهومه للسفينة إلى الوحدات غير العائمة، فشمل "المنشآت المغمورة" وكل "منشأ ثابت"؛ فضلاً عن عدم ضرورة وجود المنشأة في

(١) وبذلك نتساءل عما إذا كان يمكن القول بأن قانون التلوث البحري يتمتع بالذاتية التي تجعله تستقل عن بقية مواضع القانون البحري؟ فإذا كانت ذاتية للقانون البحري معتمدة من خطورة الملاحة في البيئة البحرية، وبالتالي اقتصر تطبيقه على العائمات القادرة على مواجهة ذلك الخطر. فإن قانون التلوث البحري معنى بضعف البيئة البحرية تجاه خطر التلوث، وبالتالي فهو غير معني بطبيعة مصدر ذلك الخطر، أي سواء أكان سفينة أو غير ذلك من العائمات.

(٢) المادة ١/١ من قانون البيئة.

(٣) المادة ٣٠/١ من قانون البيئة. كما أنه قد تبني وصفاً خاصاً بنقلات البترول حيث اختصها بوصف "ناقلة المواد الضارة"، وعرفها بكونها: "السفينة التي بنيت أصلاً أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنات من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك نقلات البترول عند شحنها كلباً أو جزئياً بمواد ضارة غير معبئة وفقاً لأحكام الفصل الأول من الباب الثالث من هذا القانون" (المادة ٣٣/١ من قانون البيئة).

البحر، فالسفينة تشمل كل "منشأ يقام على الساحل".

وكما أسلفنا فإن الموقف من تبني مفهوم واسعاً للعائمات، يأتي متوافقاً مع اتجاه عام يعبر عن ذاتية قانون التلوث. فعلى سبيل المثال بالرجوع إلى قانون التلوث بالزيت الأمريكي لعام ١٩٩٠^(١)، نجد أنه أيضاً يتبنى مفهوماً واسعاً للعائمات الخاضعة لأحكامه^(٢). فهو يعرف السفينة بكونها "أي وصف للعائمات أو أي أداة صناعية تستعمل، أو تكون قابلة للاستعمال كوسيلة نقل على المياه، فيما عدا السفن العامة"^(٣).

وبذلك يقال أن قانون التلوث بالزيت الأمريكي ينطبق على "كل تسرب بالزيت يصدر من السفن أو غيرها من التسهيلات"^(٤) البحرية^(٥).

فوفقاً لقانون التلوث بالزيت الأمريكي، فإن "المرافق البحرية" "Maritime Facilities" هي عبارة عن "منشآت" أو "معدات" أو "أجهزة"، ومثالها "صهاريج التخزين، الأتابيب، حفارات البترول، معامل التكرير، المنصات البحرية وغيرها"^(٦).

ويمكن تقسيم المرافق البحرية على نوعين: النوع الأول، فهو "المرافق الشاطئية" "Onshore Facilities" و"هي تلك التي توجد على أو تحت اليابسة أو تكون مرتبطة بها، ولكن يخرج عن نطاق تلك الوسائط تلك التي تكون مرتبطة أو

(١) انظر: جلال محمد، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٧٥.

(٢) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٣.

(٣) وهو ما نصه:

"Vessel" means every description of watercraft or other artificial contrivance used, or capable of being used, as a means of transportation on water, other than a public vessel".

(٤) وهو الاصطلاح الذي نفضل ترجمته إلى "المرافق".

(٥) انظر: جلال محمد، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٧٥.

(٦) نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

موجودة في قاع البحر^(١)؛ أما النوع الثاني فهو "المرافق غير الشاطئية" "Offshore Facilities" وهي تلك التي تكون بعيدة عن الشاطئ في أو على أو تحت المياه الصالحة للملاحة البحرية للولايات المتحدة الأمريكية ويشمل ذلك حفارات الزيت، وكذلك المنصات حتى ولو كانت موجودة خارج المياه الإقليمية^(٢). إنه المفهوم الذي يأخذ به قانون البيئة المصري من حيث تطبيقه على المنشأ الثابت أو المتحرك على الساحل أو في المياه.

ثانياً: مادة التلوث "وقود السفن الزيتية".

تتعلق اتفاقية الوقود بتنظيم المسؤولية المنذية عن نوع معين من مواد التلوث، ألا وهو "وقود السفن الزيتية"، وهو ما يتطلب الإيضاح مع الإشارة إلى موقف القانون الداخلي، من هذا النوع من الملوثات.

(١) ماهية "وقود السفن الزيتية" في اتفاقية الوقود.

تتعلق اتفاقية الوقود بالتلوث الناتج عن "وقود السفن الزيتية"^(٣)، وهو ما عرفته الاتفاقية بكونه أي زيت معدني هيدروكربوني، ويشمل ذلك زيت التزليق، المستخدم أو المتوخى استخدامه لتشغيل السفينة أو دفعها، وأي مخلفات من هذه الزيوت^(٤).

وإذا كان النص العربي الرسمي لاتفاقية الوقود يستخدم اصطلاح "وقود السفينة الزيتية"، فإن النص الإنجليزي الرسمي يستخدم اصطلاح مكون من لفظ واحد ألا وهو "Bunker". ومن المعلوم أن هذا الاصطلاح يعود في استخدامه إلى العهد الذي كانت السفن تدار فيه بواسطة المولدات البخارية والتي تقوم على إحراق الفحم، وهو يصف مستودع ذلك الوقود، وعلى الرغم من اندثار مثل هذا النوع من

(١) نقلا عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) نقلا عن: المرجع السابق، ص ٧٦.

(٣) "Bunker oil – Hydrocarbures de soute".

(٤) المادة ٥/١ من اتفاقية الوقود.

السفن في العصر الحديث إلا أن الاصطلاح لا يزال مستخدماً في العصر الحديث^(١).

ومما تجدر الإشارة إليه، إن بعض السفن في العصر الحديث لا تدار عن طريق إحراق الوقود، ومثال ذلك السفن الناقلة للغاز "LNG" والتي تدار محركاتها في أثناء الرحلة التي تحمل فيها الشحنة "laden voyage" ببعض ما ينتج من حمولتها من غاز، على أن هذه السفن تعود إلى استعمال الوقود الزيتي في رحلة العودة الفارغة "ballast voyage"^(٢).

ومن المعلوم، إن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (حتى بعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢) تقتصر على التلوث الصادر عن الناقلات "tankers"، وبالتالي فإنها تستبعد: "سفن البضائع" "cargo ships"، و"سفن الغاز الطبيعي المسال" والتي يطلق عليها اختصاراً "LNG"^(٣)، و"سفن غاز البترول المسال" والتي يطلق عليها اختصاراً "LPG"^(٤)، و"ناقلات الكيماويات"، و"سفن الركاب"، وغير ذلك من السفن التي لا تنقل البترول صلباً.

ولا يغيب عن الذهن، إن تنظيم المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي لم يكن مستبعداً بشكل كلي من التنظيم الدولي للمسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت. فحوادث التلوث بوقود ناقلات البترول، كانت، ولا تزال، تخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية، وإن كان ذلك يتم بمدى متفاوت في نص الاتفاقية لعام ١٩٦٩، عنه بعد تعديلها بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢، وذلك على النحو الذي سنتناوله لاحقاً ضمن بياننا للنطاق السلبي لاتفاقية الوقود، ونقصد بذلك حوادث التلوث بوقود

(١) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٦٤.

(٢) انظر: المرجع السابق، لهامشين ١ و ٢ من ص ٢٦٣. يقصد من Ballast مياه الصابورة وهي المياه التي تملأ بها خزانات السفينة لكي تبقى في توازن أثناء ملاحتها الفارغة، وبذلك توصف تلك المياه أيضاً بمياه الاتزان (المادة ١٦٨ من قانون البيئة).

(٣) "Liquefied Natural Gases".

(٤) "Liquefied Petroleum Gases".

السفن الزيتية والتي استبعدتها اتفاقية الوقود من نطاق تطبيقها^(١).

(٢) التلوث بوقود السفن الزيتية في القانون الداخلي.

في ظل عدم نفاذ اتفاقية الوقود؛ فإنه سيصبح لتحديد أثر كون التلوث عائداً إلى "وقود السفن الزيتية" في الأنظمة القانونية الداخلية أهمية عملية، وهو ما سوف نشير إليه في مصر ثم في الولايات المتحدة الأمريكية.

(أ) التلوث بوقود السفن الزيتية في القانون المصري.

يُعد "وقود السفن الزيتية" ضمن الملوثات التي اعتنى قانون البيئة بالإشارة إليها وإن لم يخصص لها معالجة خاصة.

فبالرجوع إلى تعريف قانون البيئة لما أطلق عليه "المواد والعوامل الملوثة"، نجد أنه يصفها بكونها: "أي مواد صلبة أو سائلة أو غازية أو ضوضاء أو إشعاعات أو حرارة أو اهتزازات تنتج بفعل الإنسان وتؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى تلوث البيئة أو تدهورها"^(٢).

وبذلك يندرج وقود السفن الزيتية من قبيل المواد السائلة، والتي تنتج بفعل الإنسان، والتي تؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلى تلوث البيئة أو تدهورها.

ويندرج وقود السفن الزيتية، أيضاً، ضمن تعريف قانون البيئة لما أطلق عليه "المواد الملوثة للبيئة المائية"، والتي يعرفها بأنها "أية مواد يترتب على تصرفها في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية تغيير في خصائصها أو الإسهام في تلك بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على نحو يضر بالإنسان أو بالموارد الطبيعية أو بالمياه البحرية أو تضر بالمناطق السياحية أو تتداخل مع الاستخدامات

(١) لنظر لاحقاً ص ٩٣-٩٦.

(٢) المادة ١٣/١ من قانون البيئة.

الأخرى المشروعة للبحر. ويندرج تحت هذه المواد: (أ) الزيت أو المزيج الزيتي؛
... " (١)

فلقد عرف قانون البيئة "الزيت" (٢) بعد ذلك بكونه: "جميع أشكال البترول الخام ومنتجاته. ويشمل ذلك أي نوع من أنواع الهيدروكربونات السائلة وزيوت التشحيم والوقود والزيوت المكررة وزيت الأفران والقار وغيرها من المواد المستخرجة من البترول أو نفاياته" (٣).

ومع ذلك؛ فإن تعريف قانون البيئة المصري لوقود السفن الزيتي لم يأت في إطار معالجة خاصة للمسئولية المدنية عن حوادث التلوث به، ولكن في إطار إجراءاته المانعة للتلوث وتلك المجرمة لحوادث التلوث.

(ب) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون الأمريكي.

يتميز القانون الأمريكي للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ بأنه قد تبني تعريفاً واسعاً للزيت (٤)، وذلك بشكل يجعله يشمل كافة أشكال الزيت وأنواعه (٥). وبصفة خاصة، فإن الزيت وفقاً للقانون الأمريكي لا يقتصر، كما هو عليه النظام الدولي،

(١) المادة ١٤/١ من قانون البيئة.

(٢) ولقد ميزه قانون البيئة عن "المزيج الزيتي" وهو: "كل مزيج يحتوى على كمية من الزيت تزيد على ١٥ جزءاً في المليون" (المادة ١٥/١). كذلك "مياه الاتزان غير للتنظيف" (مياه الصابورة غير للتنظيف) فهي: "المياه الموجودة داخل صهريج على السفينة إذا كانت محتوياتها من الزيت تزيد على ١٥ جزءاً في المليون" (المادة ١٦/١).

(٣) المادة ١٥/١ من قانون البيئة.

(٤) وذلك ترجمة للنص التالي:

"any kind or in any form, including, but not limited, petroleum, fuel oil, sludge, oil refuse, and oil mixed with wastes other than dredged spoil, but does not include petroleum, including crude oil or any fraction thereof, which is specifically listed or designated as a hazardous substance ..."

(٥) انظر: جلال محمدين، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٦؛ محمد لفتي، مرجع سبق الإشارة

على ما كان منقولاً منه كشحنة "cargo" بل يمتد إلى المنقول منه في مستودعات الوقود "bunkers"^(١).

وبالتالي فإنه يخضع للقانون الأمريكي للتلوث كافة صور التلوث بالزيت سواء أكان زيتاً غير نظيف^(٢) "persistent oil" أم كان زيتاً نقياً "non-persistent" ويقصد بذلك منتجات الزيت^(٣).

ويلاحظ أنّ من المواد البترولية ما يستبعد من نطاق تطبيق القانون الأمريكي للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ نتيجة لكونها من المواد الخطرة "Hazardous Substances" والتي تخضع لقانون خاص في هذا الشأن يطلق عليه "قانون الصندوق الكبير"^(٤).

ثالثاً: واقعة التلوث.

نبدأ في تناول الواقعة المسببة للتلوث بوقود السفن الزيتي، بأحكام اتفاقية الوقود ونتلوها بعد ذلك بأحكام القانون الداخلي. وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) واقعة التلوث في اتفاقية الوقود.

يتطلب تناول الواقعة المسببة للتلوث وفقاً لاتفاقية الوقود التعرض لها سواء من حيث "إرادية" وقوعها أو "فعلية" هذا الوقوع، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) انظر: جلال محمدين، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٧٦.

(٢) وهو الاصطلاح الذي يترجم أيضاً إلى المحروقات أو الزيت "الثابت" أو "الثابت"، أو "المنتجات السوداء" فهي تنطلق بالبتيرول الخام وما يشبهه، وذلك في مقابلة "المحروقات" أو للزيت "الخفيف" أو "غير الثابت"، أو "المنتجات البيضاء" فهي تنطلق بمنتجات البتيرول كما هو الحال في شأن الوقود. انظر

في استخدام تلك الاصطلاحات: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٣٦

(٣) المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) المرجع السابق، ذات المكان.

(أ) واقعة التلوث من حيث "إرادية" وقوعها.

تنص اتفاقية الوقود صراحة على تغطيتها للمسئولية المدنية الناتجة عن أضرار التلوث بوقود السفن وذلك سواء أخذت صورة "تسرب" أو "تصريف"^(١). وعلى الرغم من عدم تعريف اتفاقية الوقود للمقصود من "التسرب" أو "التصريف"؛ إلا أنه يبدو واضحاً من صراحة اللفظ أن حادث التلوث الخاضع للاتفاقية يمكن أن يكون "إرادياً"، وذلك هو التصريف، على أنه قد يكون "غير إرادي" وذلك هو التسرب. وهو ما يصفه الفقه أيضاً "بالحادث العمدي" في مقابلة "الحادث غير العمدي"^(٢). ومن المعلوم، إن "إرادية" حادثة التلوث لم تكن واضحة في اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٣)، وهو ما تم استدراكه بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢^(٤). وهو ما يبدو أن اتفاقية الوقود قد نقلت عنه.

وعلى الرغم من أن حوادث التضرر بوقود السفن تتحقق عند التصادم "collisions"، أو الجنوح "stranding"، فإن نسبة كبيرة من تلك الحوادث تعود إلى خطأ في عمليات تموين السفينة بالوقود في الميناء "transfer operations in port"، وعلى الرغم من أن الحالة الأخيرة لا تؤدي في الغالب إلى تلوث ذي بال إلا إن سجل سوابق الحوادث البحرية يشير إلى إمكانية ترتب أضرار جسمية على مثل هذا النوع من التلوث^(٥).

(ب) واقعة التلوث من حيث "فعلية" وقوعها.

تُعرف اتفاقية الوقود "الحادثة"^(٦)، والتي تخضع لأحكامها بكونها "أي الواقعة، أو أي سلسلة من الوقائع ذات منشأ واحد، تسبب أضرار التلوث أو تسفر

(١) المادة ١/٩/١ من اتفاقية الوقود.

(٢) انظر: محمد الفقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٤٤.

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ٤٤-٤٥.

(٤) المادة ٣/٢ من بروتوكول عام ١٩٩٢.

(٥) انظر: دولارو وندرسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٦٥-٢٦٦.

(٦) "incident - événement".

عن تهديد جسيم وداهم بتسبب هذه الأضرار" (١).

وبذلك، تتوافق اتفاقية الوقود مع ما انتهى إليه التنظيم الدولي في شأن عدم الإقتصار على واقعة التلوث التي وقعت بالفعل، حيث تمتد إلى تغطية الأضرار الناتجة عن تقادي "تهديد" بوقوع ذلك التلوث. فلقد اشترطت الاتفاقية، توافقا أيضا مع التنظيم الدولي، في هذا التهديد شرطين ألا وهما أن يكون التهديد "جسيما" و"داهما" في شأن تسبب الضرر. فليست كل تكلفة لتقادي حوادث التلوث البحري يمكن اعتبارها ضررا.

ولم يكن "مدى" وقوع حادث التلوث، بالفعل، أم كفاية أن يكون هناك "تهديدا" بوقوعه أمرا واضحا في اتفاقية المسؤولية المنفية لعام ١٩٦٩ (٢)، وهو ما تم استنراكه بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢ (٣)، وهو ما يبدو أن اتفاقية الوقود قد نقلت عنه.

(٢) واقعة التلوث في القانون الداخلي.

نكتفي في شأن تناول الواقعة المسببة للتلوث في القانون الداخلي على الموقف في القانون المصري، ثم في الولايات المتحدة الأمريكية.

(أ) واقعة التلوث في القانون المصري.

يفرق قانون البيئة المصري بين نوعين من حوادث التلوث البحري، ألا وهما "التصريف" و"الإغراق".

ففي شأن "التصريف"؛ فإن قانون البيئة يُعرفه بكونه "كل تسرب أو

(١) المادة ٨/١ من اتفاقية الوقود.

(٢) انظر حول ذلك بوجه خاص: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٤٢-٤٣.

(٣) المادة ٤/٢ من بروتوكول عام ١٩٩٢.

انصباب أو انبعاث أو تفريغ لأي نوع من المواد الملوثة أو التخلص منها في مياه البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر أو نهر النيل و المجاري المائية، مع مراعاة المستويات المحددة لبعض المواد في اللائحة التنفيذية" (١).

أما "الإغراق" فإن قانون البيئة يُعرفه بكونه: "(أ) كل إلقاء متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للمواد الملوثة أو الفضلات من السفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من المنشآت الصناعية والمصادر الأرضية. (ب) كل إغراق متعمد في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر للسفن أو التركيبات الصناعية أو غيرها" (٢).

والمبدأ هو أنّ كلا من "الصرف" و"الإغراق" محظورٌ وفقاً لقانون البيئة الذي ينص على أنه "يحظر على جميع السفن أياً كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية..." (٣).

(ب) واقعة التلوث في القانون الأمريكي.

يتميز القانون الأمريكي للتلوث بالزيت لعام ١٩٩٠ بأنه يتبنى مفهوماً واسعاً للحادثة التي تؤدي إلى التلوث. فهو لا يقتصر على الحوادث التي يترتب عليها التلوث، بل يمتد إلى تلك التي تهدد جدياً بحدوثه (٤).

(١) المادة ١٦/١ من قانون البيئة.

(٢) المادة ٢٧/١ من قانون البيئة.

(٣) المادة ٤٩ من قانون البيئة. وإن كانت ذات المادة قد تخففت في شأن سفن الملاحة العامة بنصها: "أما بالنسبة للسفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة التابعة لجمهورية مصر العربية أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغلها الدولة أو الهيئات العامة وتكون مستعملة في خدمة حكومية غير تجارية والتي لا تخضع لأحكام الاتفاقية، فيجب أن تتخذ هذه السفن الاحتياطات الكافية لمنع تلوث البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية". كما أن هناك بحالة عامة فيما يتعلق بالسفن المصرية في هذا الشأن على المعاهدات الدولية (المادة ٥٠ من قانون البيئة). ومن المعلوم أن الاتفاقية الدولية التي تهيمن على هذا الشق (الوقائي) هي اتفاقية ماربول ٧٢-٧٨، أنظر سابقاً ص ٨ هامش ١.

(٤) أنظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٤٨.

المطلب الثاني النطاق المكاني للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

تبنّت اتفاقية الوقود نطاقاً مكانياً لسريان أحكامها يتوافق مع ما انتهى إليه الاتجاه الحديث في الاتفاقيات الدولية للمسئولية المدنية، وذلك سواء من حيث ترجيح مكان وقوع الضرر، أو تبنى أوسع مفهوم لمكان وقوع الضرر، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: ترجيح مكان وقوع الضرر.

يغلب في حادثة التلوث البحري أن تتضمن عنصراً أجنبياً^(١)، يتمثل على سبيل المثال في اختلاف جنسية السفينة عن جنسية الإقليم الذي وقع فيه خطأ التلوث، أو تعدد أقاليم الدول التي يتحقق فيها ضرر التلوث. وبذلك جاءت اتفاقية الوقود لتتحقق توحيد قانون التلوث البحري عالمياً، في شأن المسؤولية المدنية الناتجة عن تلك العلاقات الدولية، وذلك تقادياً لتعدد حلول الأنظمة القانونية الداخلية. فلا شك أن هذا الوضع، يؤدي إلى عدم إمكانية حساب درجة خطر الأنشطة التي تؤدي إلى التلوث البحري، وبالتالي صعوبة تغطيتها التأمينية.

وتتميز اتفاقية الوقود من منظور هدفها التوحيدي، بأنها تستهدف أقصى درجاته، فهي لا تقتصر على علاقات المسؤولية ذات العنصر الأجنبي بل تمتد لتنظم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي ولو كانت علاقة المسؤولية وطنية في كافة عناصرها^(٢)، وذلك طالما قد وقع الضرر في النطاق المكاني للاتفاقية، أي في دولة طرف في الاتفاقية. وبذلك يقتصر دور النظام القانوني

(١) انظر: هيل "Hill"، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٤١٨.

(٢) وإن كانت سفن الملاحة الوطنية من الممكن استثناءها من أحكام اتفاقية الوقود. انظر لاحقاً

الداخلي على استكمال ما تغفله هذه الاتفاقية.

ثانياً: مفهوم مكان وقوع الضرر.

تبنت اتفاقية الوقود^(١) ذات معيار النطاق المكاني الذي انتهى إليه بروتوكول اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢^(٢)، وهو المعيار الواسع^(٣)، والذي يمد من نطاق تطبيق الاتفاقية ولو كان مكان وقوع الضرر هو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة طرف في الاتفاقية، وذلك بعد أن كانت اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ تتبنى معياراً ضيقاً، يقصر النطاق المكاني على وقوع الضرر في البحر الإقليمي^(٤). وتطبق اتفاقية الوقود بعد ذلك على الإجراءات الوقائية وذلك "بينما اتخذت، لتجنب هذه الأضرار أو تقليلها إلى أدنى حد"^(٥).

وغني عن الذكر، إن "البحر الإقليمي"^(٦)، أو المياه الإقليمية، هي "تلك المساحات البحرية التي تتحصر بين الإقليم البري، والمياه الداخلية للدول من جانب والبحر العالي من جانب آخر"^(٧). ووفقاً للمادة الثانية من اتفاقية قانون البحار؛ فإنه لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً اعتباراً من خطوط الأساس المقررة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية^(٨).

(١) المادة ٢ من اتفاقية الوقود.

(٢) المادة ٣ من بروتوكول المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢. انظر: محمد لقفي، مرجع سبق

الإشارة إليه، ص ١٣٧-١٣٩.

(٣) انظر: بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٢-٦٦٣.

(٤) المادة ٢ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٥) المادة ٢/ب من اتفاقية الوقود.

(٦) "The territorial sea – la mer territoriale".

(٧) محمد سامي عبد الحميد، ومحمد سعيد الدقاق، ومصطفى سلامة حسين، "القانون الدولي

العالم"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص ٣٦٤.

(٨) والمقرر في القانون البحري العام أن البحر الإقليمي يخضع للسيادة الكاملة للدولة الشاطئية، مع وجود بعض القيود لبعضها صلة بموضوع التلوث البحري. فعلى الرغم من أن الدولة الشاطئية سيادة كاملة على بحرها الإقليمي إلا أنه يقيد بحق المرور البريء، وهو الذي يمنح السفن الأجنبية رخصة الإقامة أو التوقف في البحر الإقليمي. كما أن السفن الأجنبية الحربية تتمتع بحصانة لا تجلبها تخضع للاختصاص الموضوعي أو الإجمالي للدولة الشاطئية. انظر المرجع السابق، ص ٣٦٦-٣٦٨. ومع ذلك فإن قطاع =

أما المنطقة الاقتصادية الخالصة^(١) فإنها "تلك المنطقة التي تمتد إلى مائتي ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي"^(٢).

كذلك؛ فإن قناة السويس تعد من قبيل القنوات البحرية، والتي تعرف بكونها "... مضائق صناعية حفرت لتوصل بحرين حرين تسهيلاً للملاحة والمواصلات الدولية"^(٣). ولا خلاف حول دخول قناة السويس ضمن الملكية الإقليمية لمصر، فهي تخضع لسيادتها كأي جزء آخر من إقليمها، وإن كانت تثير من الناحية الدولية مدى حق الدول الأخرى في الملاحة فيها^(٤).

المطلب الثالث النطاق الشخصي للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

تتميز اتفاقية الوقود بأنها قد تبنت معياراً واسعاً لتحديد نطاقها الشخصي، حيث إنها لا تقتصر من حيث تطبيقها على "مالك السفينة" بمفهومه التقليدي

= النقل البحري لنقالات البترول يشككي من تصف الدول في حرمتها من حق المرور البريء. انظر على سبيل المثال الدائرة المستديرة التي جمعت كلا من BIMCO وLCS وIntertanko وIntercargo في ٢٠٠٢/١٢/١٢، وذلك في أعقاب حادثة الناقل Prestige لعام ٢٠٠٢ (انظر حول الحادثة لاحقاً ص ٢٧٧، ملش ٣)؛ حيث دعت هذه المنظمات المهنية دول الأساطيل، وبصفة خاصة مالطا وجزر البهاما بتصعيد المشكلة برفع دعوى قضائية دولية أمام المحكمة الدولية لقانون البحار بهامبورج. انظر حول هذا الإجماع على الإنترنت: <www.intertanko.com>.

(١) "The exclusive economic zone – la zone économique exclusive".

(٢) انظر: محمد سلمي عبد الحميد وآخرين، ص ٣٧٤.

(٣) نقلاً عن: علي صادق أبو هيف، "القانون الدولي العام"، منشأة المعارف، الإسكندرية،

١٩٩٥، ص ٣٧٢.

(٤) فالملاحة في قناة السويس تخضع لاتفاقية القسطنطينية المبرمة في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨، بين

كل من تركيا وفرنسا وبريطانيا وألمانيا والنمسا وأسبانيا وإيطاليا وهولندا، المتميزة بتقريرها أن "تفتح القناة لمرور المراكب التجارية والحربية لجميع الدول، وقت السلم ووقت الحرب...". انظر: المرجع السابق، ص

٣٧٤.

والمتعارف عليه، بل تمتد إلى من لا يمتلك تلك السفن وإن كان له دور في إدارة الرحلة.

كما تتميز الاتفاقية بأنها لم تتبن مبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة المالك المسجل، بل تركت الرجوع على غيره من مستغلي السفينة على سبيل الاحتياط عند إفسار هذا المالك.

وعلى الرغم من توافق اتفاقية الوقود مع غيرها من اتفاقيات المسؤولية من حيث إمكانية اجتماع المسؤولية التضامنية لمالك السفينة مع غيره من الأشخاص اللذين يحتمل انعقاد مسؤوليتهم، إلا أنه وبالعكس اتفاقيات المسؤولية الأخرى؛ فإن هذه الاتفاقية لا تمنع من الرجوع بالمسؤولية الكاملة على تابعي مالك السفينة.

وبذلك؛ فإن تناول النطاق الشخصي لاتفاقية الوقود يتطلب الإحاطة بمفهومها الخاص لمالك السفينة، والمقصود من عدم تبنيها لمبدأ تركيز المسؤولية في حق المالك المسجل، وإمكانية اجتماع المسؤولية التضامنية لمالك السفينة وغيره من الغير، وإجازة الاتفاقية للرجوع بالمسؤولية على تابعي مجهزة السفينة، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: المفهوم الواسع "مالك السفينة".

تتميز اتفاقية الوقود بتبنيها لمفهوم واسع للمقصود من "مالك السفينة"^(١)، حيث تنص على أنه "... تشمل هذه الصفة المالك المسجل، ومستأجر السفينة غير المطقمة، والقائم على إدارة السفينة، ومشغلها"^(٢).

وتعرف الاتفاقية "المالك المسجل"^(٣) بكونه "الشخص أو الأشخاص الذين

(١) "shipowner – Propriétaire du navire". انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة

إليه، ص ٦٦٣، وجرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١.

(٢) المادة ٣/١ من اتفاقية الوقود.

(٣) "Registered owner – Propriétaire inscrit"

سجلت السفينة بأسمائهم أو يعني، في حالة عدم التسجيل السفينة، الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة، ولكن إذا كانت السفينة مملوكة لدولة وتشغلها شركة مسجلة في تلك الدولة بوصفها مشغل السفينة فإن المالك المسجل يعني عندئذ هذه الشركة" (١).

كما إن اتفاقية الوقود تُعرف "لدولة تسجيل السفينة" (٢) بكونها "... الدولة التي سجلت فيها السفينة وتعني، فيما يتعلق بسفينة غير مسجلة، الدولة التي يحق للسفينة أن ترفع علمها" (٣).

كذلك تعرف اتفاقية الوقود بأن "الشخص" (٤) هو "... أي فرد أو شركة تضامن، أو هيئة عامة أو خاصة، سواء أكانت اعتبارية أم لا، بما في ذلك أية دولة أو أي من الأقسام الفرعية المكونة لها" (٥).

وناهياً عن الذكر أنه يقصد من المستأجر للسفينة غير مطقمة، ما نعرفه في نظامنا القانوني بمستأجر السفينة غير مجهزة، أو عارية (٦).

وفيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة طرف وتستخدمها في الأغراض التجارية، فإن الاتفاقية تؤكد على أن تخضع كل دولة للمقاضاة وفقاً لقواعد الاختصاص القضائي الواردة في الاتفاقية (٧)، وبصفة خاصة فإنه وفقاً لاتفاقية الوقود تتخلى الدولة عن جميع الدفوع المستندة إلى مركزها السيادي (٨).

(١) المادة ٤/١ من اتفاقية الوقود.

(٢) "State of the ship's registry – Etat d'immatriculation du navire".

(٣) المادة ١٠/١ من اتفاقية الوقود.

(٤) "Person – Personne".

(٥) المادة ٢/١ من اتفاقية الوقود.

(٦) المواد من ١٦١ إلى ١٦٧ من التقنين البحري. ويطلق على هذا الإيجار في القانون الإنجليزي

اصطلاح "charter by demise"، ويفضل القانونيون في الولايات المتحدة الأمريكية استخدام اصطلاح

"bare boat"، أما الإصلاح باللغة الفرنسية فهو "affrètement coque nue".

(٧) وهو ما اعتنت المادة ٩ من اتفاقية الوقود بتنظيمه، انظر لاحقاً ص ١١٢.

(٨) المادة ٤/٤ من اتفاقية الوقود.

ثانياً: عدم تركيز المسؤولية في مواجهة "المالك المسجل".

اقترحت المجموعة الدولية לנוادي الحماية والتعويض، أثناء مناقشة مشروع اتفاقية الوقود أمام اللجنة القانونية، تركيز جميع صور الرجوع القانوني في مواجهة المالك المسجل مع ترك بقية الأشخاص عرضة للرجوع فقط عند إفسار ذلك المالك. إنه المبدأ الذي يطلق عليه بالإنجليزية "channeling"، وبالفرنسية "canalisation"^(١).

ونلاحظ أن "بوسون" و"جرجز" يأسفان لأن الوقت لم يسعف المؤتمر في بحث مثل هذا الاقتراح، وهو ما يعني ضمناً نصرتهما له^(٢). وبذلك فإن اتفاقية المسؤولية المدنية لم تأخذ بمبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة المالك المسجل^(٣).

وبذلك تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، واتفاقية المواد الخطرة لعام ١٩٩٦، والتي تبنت كل منها مبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة مالك السفينة. ومن هنا يمكن القول بأن اتفاقية الوقود قد انتصرت لمصلحة الطرف الضعيف، ألا وهو المضرور.

ولقد ظهرت عيوب مبدأ تركيز المسؤولية، بشكل واضح، بمناسبة حادثة ناقلة البترول "إريكا"، والتي أشرنا إليها من قبل في أكثر من موقع^(٤)، ويهمننا في هذا المقام أن مشغل السفينة لم يكن مالكا ولكن مستأجراً شركة "Total Fina"؛ وهو ما أدى إلى ظهور اتجاه فقهي ينادي بتعديل اتفاقية المسؤولية المدنية بما من شأنه مد نطاقها إلى المستأجر^(٥).

(١) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٣؛ وجرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه،

ص ١٢.

(٢) انظر: المرجعان السابقان، ذات المكان.

(٣) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٦٧-١٨٤.

(٤) انظر سابقاً ص ١٢، هامش ٣.

(٥) انظر: سعيد قنديل، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤٦-١٥١.

ويرجع عدم تبني اتفاقية الوقود لمبدأ التركيز إلى أنها لم تتشئ صندوق تعويض يشكل ملجأ لتعويض المضرورين بصفة احتياطية.

وينتقد البعض تبني اتفاقية الوقود لمبدأ تعدد الأشخاص الذين يمكن الرجوع عليهم بالمسئولية المدنية، حيث يرى أن واقع الحال يشهد بأن حوادث التلوث بوقود السفن تتعلق بالعمليات اليومية لتشغيل السفينة "day-to-day operations"، وهي التي تتم تحت رعاية وإشراف المسئول عن ذلك التشغيل، أي المشغل "operator" والمدير "manager" والمسئول "charter" (وبالتأكيد المقصود هنا هو مستأجر السفينة عارية أي "charter by demise")، وبالتالي كان الأجدر تركيز المسئولية في مواجهته^(١).

ومن المعلوم، إن تبني مبدأ عدم تركيز المسئولية يوافق اتجاه النظام القانوني للولايات المتحدة الأمريكية. كما تعود أحد أسباب نكوص الولايات المتحدة عن المشاركة في النظام الدولي للمسئولية المدنية للمنظمة البحرية الدولية إلى تبني هذا النظام لمبدأ تركيز المسئولية في مواجهة المالك. فعلى الرغم من أن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ قد نصت على مسئولية مالك السفينة دون أن تعفي غيره من الرجوع عليه؛ إلا أن تبني مبدأ تركيز المسئولية كان واضحاً في بروتوكول هذه الاتفاقية لعام ١٩٩٢^(٢)، وهو ما نقلته عنها اتفاقية المواد الخطرة^(٣).

ولقد ثبت أن لتركيز المسئولية عيوبه عقب ما اتضح من حادثة الناقله "إريكا"، وهو ما دفع بالمجموعة الأوروبية إلى انتقاد هذا المبدأ، فوفقاً للولايات المتحدة والمجموعة الأوروبية يؤدي مبدأ التركيز إلى عدم اعتناء غير مالك السفينة، والمسئول عن تشغيلها، بمراعاة تقادي خطر التلوث البحري^(٤).

(١) انظر: وي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٤.

(٢) المادة ٤ والمعلقة للمادة ٣ من اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٣) المادة ٥/٧.

(٤) انظر: المرجع السابق، ص ٤.

وبرغم الوجاهة الأولية لمبدأ عدم التركيز، إلا أن بعض الفقه يرى أن تطبيق هذا المبدأ سيواجهه بعض المشاكل العملية، خصوصاً إذا ما أخذ في الاعتبار تعدد مؤمني الأشخاص الذين يجوز مساءلتهم عن ضرر التلوث بوقود السفن، لا سيما وإذا كان أحد هؤلاء المسؤولين المحتملين قد أسقط حقه في رخصة التمسك بتحديد المسؤولية (كما في حالة ارتكابه لخطأ إرادي^(١)). مع العلم بأن عقود تأمين المسؤولية تجري على الحرمان من التغطية عندما يرتكب الشخص خطأ غير مغتفر، أو عند صدور ذلك الخطأ عن "مستأمن مشارك" "co-assured"^(٢).

وعلى الرغم من أن مبدأ عدم تركيز المسؤولية سوف يترتب عليه تعدد المسؤولين المحتملين، إلا أن ذلك لا يعني أنهم سوف يلتزمون جميعاً بالتغطية الإيجابية للمسئولية، وبالتالي فهم غير ملزمين بأن يحملوا جميعهم لشهادات تشهد استيفائهم لتلك التغطية، فالأمر سوف يقتصر على المالك المسجل للسفينة^(٣).

ثالثاً: أثر التضامن على مسؤولية مالك السفينة.

لا تمنع اتفاقية الوقود من أن يشارك غير مالك السفينة لهذا الأخير في المسؤولية المدنية على سبيل التضامن عن التعويض عن كل الضرر، وذلك وإن لم يكن هذا المشارك مخاطباً بأحكام هذه الاتفاقية من حيث الالتزام بالتأمين الإيجابي أو بما يحل محله من ضمان كاف^(٤).

ولعل من أمثلة ذلك إذا ما ثبت خطأ حكومة أو سلطة أخرى في صيانة الأضواء أو المعاينات البحرية الأخرى^(٥). ونرى أن ذلك يشمل أيضاً تعسف الدولة

(١) انظر حول الخطأ الإرادي سابقاً ص ٤٥، هلمش ٣. وانظر حول أثره على تحديد المسؤولية،

لاحقاً ص ١٤٥.

(٢) انظر: المرجع السابق، ص ٥

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ١٠. كذلك: جرجر، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ١٣، وي،

مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦. وانظر لاحقاً ص ١٣٢

(٤) انظر: بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٣

(٥) المادة ٣/٣ ج من اتفاقية لوقود

في رفض منح السفينة ملجأً آمناً في ظل ظروف تهدد بحادث تلوث، مما يؤدي إلى غرق السفينة وتحقق تلوث بحري، كما حدث في الموقف المنقذ لأسبانيا من الناقل "Prestige"، والذي أعقبه غرقها في ٢٠٠٢/١١/١٩ (وهو إدعاء لم يثبت قضائياً بعد على حد علمنا)^(١).

رابعاً: إمكانية الرجوع على تابعي مالك السفينة.

تتميز اتفاقية الوقود بأنها وعلى عكس اتفاقية المسؤولية المدنية والتي منعت الرجوع على تابعي، ووكلاء المالك^(٢)، على سبيل التضامن مع "المالك المسجل"^(٣)؛ فإنها تسمح بموجب مادتها الثالثة بالرجوع على المرشد، والمنقذ، وهو ما استدعى النقد والتنمر الشديد من جانب "الاتحاد الدولي للإنقاذ" International "Salvage Union"^(٤).

ففي هذا الإطار، اقترح الاتحاد الدولي للإنقاذ "قاعدة حماية"^(٥)، وهو ما

(١) ناقله البترول "برستيج" "Prestige" مسجلة في الدهبما "Bahamas"، وأثناء غرقها كانت تحمل حمولة ٧٧ ألف طن من الزيت الثقيل، حيث انقسمت إلى نصفين أمام ساحل "Galicia" بأسبانيا في ٢٠٠٢/١١/١٣ مؤدية إلى انسكاب كم غير محدود من الزيت. ولقد أدى غرق الناقل إلى تلوث بحري امتد من أسبانيا إلى تسع دول أوروبية أخرى، حيث لطخ الساحل الأطلنطي من "Vigo" بأسبانيا إلى "La Rochelle" في فرنسا، مما استدعى جهود تنظيف غطت حوالي ألف كيلومتر. أنظر حول الحادثة أكثر تفصيلاً: <www.iopcfund.org/prestige.htm>. ويتوقع أن يكون لهذه الحادثة أثراً قانونية تتمثل في حق الناقلات التي تتعرض لطوارئ في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى طلب للجوء إلى مرفأ أمن في دولة المنطقة، ومدى حق دولة المنطقة في رفض ذلك والعمل على طرد مثل هذه السفينة من هذه المنطقة. إنه النقش الحاد الذي أعقب تصف أسبانيا في منح الناقل المذكورة لحق للجوء إلى مرفأ أمن، مما أدى إلى تقاع المشكلة وغرق الناقل.

ونظر بوجه خاص الدراسة المقارنة التي قامت بها اللجنة البحرية الدولية حول Places of Refuge والتي تقدمت بها إلى المنظمة البحرية الدولية بناءً على طلب هذه الأخيرة: CMI News Letter, No. 2, May/August 2002, pp. 4-9.

(٢) المادة ٤/٣.

(٣) أنظر: بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٣.

(٤) أنظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٥) "protection rule – règle de protection"

أيدته مجموعة من المنظمات غير الحكومية وهي: ITOFF, CMI, Intertanco, IAPH, ICS, IG, ISU, OCIMF, BIMCO^(١). وذلك دعماً لدور الإنقاذ في منع التلوث والحد من تداعياته عند وقوعه، فبدون ذلك يصبح قطاع الإنقاذ مطالباً بتأمين إضافي، سيكون لتكلفته أثرٌ بالغ على ثمن خدمة الإنقاذ، فضلاً عن فائدة تلك القاعدة أيضاً للسلطات العامة، وموانئها، عند اضطلاعها بالتعامل مع حوادث التلوث.

على أن المنظمة البحرية الدولية قد أثرت السلامة بعدم فتح الباب أمام هذا الموضوع الشائك، خوفاً من أنه قد يؤدي إلى إجهاض الاتفاقية وإفشال مؤتمرها الدبلوماسي^(٢). لذلك، اكتفى المؤتمر بتبني توصية مؤسسة على اقتراح مقدم من مجموعة من دول: أيرلندا، وأستراليا، واندونيسيا، والدانمارك، وسويسرا، والمملكة المتحدة، وهولندا، وهونج كونج^(٣). إنها التوصية التي تدعو بموجبها المنظمة البحرية الدولية الدول الأطراف في الاتفاقية "عندما تبدأ في تطبيق الاتفاقية، أن تدارس ضرورة استحداث نصوص قانونية لحماية الأشخاص الذين يقومون بإجراءات منع التلوث بوقود السفن الزيتي أو الحد من آثاره"^(٤).

ومن المعلوم، إن بعض الدول قد سبق لها بالفعل وضع مثل تلك النصوص تشريعاتها في إطار تطبيقها لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٦٩. فعلى سبيل المثال ينص قانون التلوث الإنجليزي لعام ١٩٧١ على أنه "لا يعد تابع أو وكيل المالك، ولا أي شخص يقوم بعمليات مساعدة بالاتفاق مع المالك، مسئولاً عن أي ضرر أياً ما

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٥. ومفاد الاختصارات هو كالتالي:

- ITOFF: The International Tanker Owners Pollution Federation
- Intertanco: International Association of Independent Tanker Owners
- IAPH: International Association of Ports and Harbors
- ICS: International Chamber of Shipping
- ISU: International Salvage Union
- OCIMF: The Oil Companies International Marine Forum
- BIMCO: The Baltic and International Maritime Council

(٢) انظر المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

ولا يفوتنا التذكير بأن القانون المصري يعفي المرشد من المسؤولية الناتجة عن خطأ الإرشاد^(٢). على أن القانون المصري لا يحظر إقامة دعوى التعويض عن ضرر التلوث بالزيت ضد المنقذ، أو مقاول تنظيف التلوث، وغيرهما من تابعي المالك أو وكلاته^(٣)، لذا قد يكون من المناسب تبني توصية المنظمة البحرية الدولية في هذا الشأن عند اتخاذ قرار التصديق على اتفاقية الوقود.

فعلى الرغم من أن المادة ٥٤ من قانون البيئة المصري قد حددت حالات يعفى فيها مرتكب التلوث من المسؤولية الجنائية، والتي يندرج من ضمنها تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها، والتفريغ الناتج عن عطب بالسفينة أو أحد أجهزتها، وكسر أنبوب يحمل الزيت أثناء عمليات التشغيل أو الحفر أو اختبار الأبار بدون إهمال؛ إلا أن الفقرة الأخيرة من تلك المادة قد تحفظت بنصها على أن "كل ذلك دون إخلال بحق الجهة المختصة في الرجوع على المتسبب بتكاليف إزالة الأضرار الناجمة عن التلوث والتعويض عن الخسائر والأضرار الناجمة عنه". وهو ما يعني خضوع المنقذ، ومقاول التنظيف، وتابعي مالك السفينة أو مجهزها ووكلائهم أثناء قيامهم بأفعال التلوث غير المجرمة للمساءلة المدنية، فهي وكما رأينا مسؤولية موضوعية في بعض صورها (تكاليف وأضرار إزالة التلوث، والضرر البيئي)، أي لا يدفعها حتى القوة القاهرة^(٤).

وبذلك فإننا نقترح تعديلاً على قانون البيئة المصري باستحداث فقرة ثانية على المادة ٥٤ والتي تعرضت لمبدأ التعويض عن التلوث البحري، وذلك بنصها التالي:

"يُعفى المنقذ ومقاول تنظيف التلوث من المسؤولية المدنية عن التلوث الذي

(١) نقلا عن: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ١٧٤.

(٢) المادة ٢٩٠ من التقنين البحري.

(٣) انظر: محمد الفقي، المرجع السابق، ص ١٧٥.

(٤) انظر سابقاً ص ٥٠-٥٢.

يرجع لاتخاذ الإجراءات المعقولة لمنع تلك التلوث أو الحد من آثاره بموجب موافقة نوي الشأن أو السلطات العامة. كذلك يستفاد من هذا الإعفاء، تابعي ووكلاء هؤلاء الأشخاص، وتابعي ووكلاء مالك السفينة أو تجهزها والذين يتخون مثل تلك الإجراءات. ويدخل في مفهوم الإنقاذ انتشال الحطام البحري".

وكما هو واضح من اقتراحنا، فإننا لم نقصره على المنقذ، بل جعلناه يمتد إلى مقاول التنظيف، وكذلك تابعيهما، وتابعي ووكلاء مالك السفينة أو تجهزها المسئول عن تشغيلها أثناء عملية الإنقاذ. كما إننا قد قيدنا الإعفاء بضرورته ألا وهي التشجيع على اتخاذ الموقف الإيجابي عند وقوع حادث التلوث، وذلك بالمبادرة إلى اتخاذ إجراءات منع التلوث أو الحد منه.

والإعفاء وفقاً لاقتراحنا غير مطلق فهو يقتصر على الإجراءات المعقولة، والتي نرى وجوب قياسها بمعيار شخصي يأخذ في الاعتبار ظروف زمان ومكان اتخاذ الإجراءات. كما إننا لم نميز كافة المنقذين ومقاولي التنظيف، بل اقتصر اقتراحنا على هؤلاء الذين يتدخلون بموافقة نوي الشأن، أو بتكليف من السلطات العامة. ونرى وجوب أن يتم تفسير عملية الإنقاذ بشكل واسع بحيث لا يقتصر على إنقاذ السفن بل وغيرها من العائمات والمرافق البحرية^(١).

ولا يغبين عن الفطنة أن نؤكدنا على أن يدخل في مفهوم الإنقاذ انتشال الحطام البحري، استدراكنا لخروج هذا الفرض عن مفهوم الإنقاذ في القانون البحري المصري^(٢).

(١) وهو ما يتوافق في حقيقة الأمر بموقف التقنين البحري المصري من مفهوم السفينة في مجال الإنقاذ (وإن لم يكن يتضمن المرافق البحرية)، كذلك التعريف الواسع لقانون البيئة للسفينة. انظر سابقاً ص

٥٩.

(٢) كذلك في معاهدة بروكسل لسنة ١٩١٠ والمتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، ويعكس الوضع في

القانون الإنجليزي. انظر: محمود سمير لشرقاوي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٢٥.

المطلب الرابع النطاق الزمني للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

يتطلب تناول النطاق الزمني للاتفاقية الوقود، تحديد طرق الاشتراك فيها، ونفاذها، وإجراءات إيداعها وتسجيلها ونشرها، والموقف عند تنازعها مع غيرها من الاتفاقيات الدولية عند اشتراك الدولة الطرف في اتفاقية دولية أخرى متعارضة معها، ومدى إمكانية تعديل الاتفاقية وتقيحها، وضوابط الانسحاب منها.

أولاً: الاشتراك.

خصصت اتفاقية الوقود مادتها ١٢ لتحديد شروط اشتراك الدول فيها، سواءً بالتأسيس أو الانضمام اللاحق، وذلك تحت عنوان "التوقيع، والتصديق، والقبول، والموافقة، والانضمام"^(١).

ففي شأن الدول المؤسسة تنص اتفاقية الوقود على أنه "يفتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية في مقر المنظمة اعتباراً من ١ تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠١ حتى ٣٠ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٢ ويبقى مشرعاً بعد ذلك للانضمام"^(٢).

أما في شأن الدول المنظمة فقد نصت الاتفاقية على أنه "يجوز للدول أن تبدي موافقتها على الالتزام بهذه الاتفاقية عن طريق (أ) التوقيع دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة؛ (ب) التوقيع المرتهن بالتصديق أو القبول أو الموافقة، والمتبوع بالتصديق أو القبول أو الموافقة؛ أو (ج) الانضمام"^(٣). وفي شأن إجراءات ذلك نصت الاتفاقية على أنه "يكون التصديق أو القبول أو الموافقة أو

(١) – "signature, ratification, acceptance, approval and accession"

.signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion"

(٢) المادة ١/١٢

(٣) المادة ٢/١٢

الانضمام عن طريق إيداع صك بهذا المعنى لدى الأمين العام^(١).

وتوقعا لتنقيح الاتفاقية، أو تعديلها مستقبلا فإن الاتفاقية تنص على أنه 'أي صك للتصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام يودع بعد دخول تعديل على هذه الاتفاقية حيز النفاذ إزاء جميع الدول الأطراف الحالية، أو يودع بعد إتمام كل التدابير المطلوبة لدخول التعديل حيز النفاذ إزاء تلك الدول الأطراف، يعتبر منطبقا على هذه الاتفاقية بصيغتها المنقحة'^(٢).

ويأسف الفقيه الفرنسي "بوسون" إلى ظهور أوروبا بشكل منقسم أمام المؤتمر الدبلوماسي، وهو ما يفسر وجود علامات استفهام حول موقفا من قضايا السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية. فلقد كشف المؤتمر غياب التنسيق وعدم وحدة الاستراتيجيات^(٣). وهو ما برز بوجه خاص في شأن عدم التنسيق فيما يتعلق بالتغلب على عقبة توقيع الدول الأوروبية على اتفاقية الوقود، كل بصفتها الفردية. فلقد لفتت السويد، استنادا لرئاستها للمجموعة الأوروبية (في ذلك الوقت) نظر المؤتمر في وقت متأخر، وهو صباح يوم ٢٢/٣/٢٠٠١^(٤)، نظر الحاضرين إلى وجود مشكلة قانونية تعوق توقيع الدول الأوروبية على اتفاقية الوقود كل بصفتها الفردية (فيما عدا الدانمرك)^(٥).

فاتفاقية الوقود تعالج الاختصاص القضائي وآثار الأحكام (المادتان ٩ و ١٠) ، في حين أن الدول الأوروبية قد تنازلت عن سلطتها في إبرام اتفاقيات دولية في هذا الشأن (فيما عدا الدانمرك) وذلك عقب نفاذ اللائحة الأوروبية في شأن الاختصاص القضائي وتنفيذ الأحكام في المواد المننية والتجارية، وهي اللائحة رقم ٤٤ لسنة

(١) المادة ٣/١٢.

(٢) المادة ٤/١٢.

(٣) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٧.

(٤) امتد المؤتمر من ١٩ إلى ٢٣ مارس ٢٠٠١.

(٥) وهي الوثيقة التي تحمل الرقم الرسمي التالي: LEG/CONF.12/CW/WP.3, 22

mars 2001 وهو ما أشار إليه بوسون في مقالته حول اتفاقية الوقود، ص ٦٦٦، هلمش ١١.

٢٠٠١، والصادرة في ٢٢/١٢/٢٠٠٠^(١).

وبناءً على ذلك، تقدمت السويد باقتراح يتعلق بإضافة المادة ١٢ مكرر بما يسمح للاتحاد الأوروبي بأن يصبح طرفاً في الاتفاقية؛ على أن ممثلي الوفود من غير المجموعة الأوروبية قد اعترضوا على العرض المتأخر للاقتراح، وهو ما عززه أيضاً موقف رئيس المؤتمر، حيث إن الاقتراح ذو طبيعة سياسية تتطلب من الوفود الرجوع إلى حكوماتها، وهو ما ترتب عليه سحب الاقتراح بناءً على تدخل وفدي إنجلترا وهولندا^(٢). ويبدو أن تلك المبادرة كانت محل إخفاق كبير، لدرجة أن الفقيه "جرجز" وصفها بأنها كانت سبباً لضجة "stir"^(٣).

ثانياً: النفاذ.

عاجت اتفاقية الوقود نفاذها في مادتها ١٤ تحت عنوان "دخول الاتفاقية حيز النفاذ"^(٤)، حيث تنص على أنه: "تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد سنة من التاريخ الذي توقع فيه ثماني عشرة دولة، تضم خمس دول لدى كل منها سفن لا تقل حمولتها الإجمالية مجتمعة عن مليون طن، بالتوقيع عليها دون تحفظ إزاء التصديق أو القبول أو الموافقة، أو بإيداع صكوك التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام لدى الأمين العام"^(٥).

أما في شأن الدول المنضمة، فإن الاتفاقية تنص على أنه "تدخل الاتفاقية

(١) انظر حول حل هذه المشكلة لاحقاً ص ٨٨.

(٢) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٦.

(٣) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٥. ومع ذلك فإننا نلمس فائدة كبيرة أعقبت هذه الواقعة، فلقد لفتت نظر المنظمة البحرية الدولية إلى الحاجة إلى أن تأخذ في اعتبارها إمكانية أن تكون مجموعة الدول طرفاً في اتفاقيتها الدولية، وهو ما تمت الاستفادة منه لاحقاً في بروتوكول عام ٢٠٠٢ في شأن تعديل اتفاقية أئينا لنقل الركاب بالبحر لعام ١٩٧٤. انظر في الإشارة إلى هذا الموضوع، تقرير أعمال اللجنة القانونية بالمنظمة البحرية الدولية في دورتها رقم ٨٦، والمنعقدة في الفترة من ٢٤ أبريل إلى ٢ مايو ٢٠٠٣، والمشار إليها في: IMO News, No. 2, 2003, p. 24.

(٤) "Entry into force – Entrée en vigueur"

(٥) المادة ١/١٤.

حيز النفاذ ازاء أي دولة تصادق على هذه الاتفاقية أو تقبلها أو توافق عليها أو تتضمن إليها بعد استيفاء شروط النفاذ المبينة في الفقرة ١ (وهي المتعلقة بعدد الدول وحمولاتها) بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع هذه الدولة للصك ذي الصلة^(١).

ولقد أشارت الاتفاقية في مقدمتها إلى أن "الحمولة الإجمالية"^(٢) هي الحمولة الإجمالية محسوبة وفقاً للوائح قياس الحمولة الواردة في المرفق ١ من الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن، لعام ١٩٦٩^(٣).

ولقد كان تنظيم نفاذ اتفاقية الوقود من المشاكل الكبيرة التي واجهها المؤتمر الدبلوماسي، لدرجة أن وضع نص النفاذ كان من الأمور المعلقة حتى اليوم الأخير من المؤتمر^(٤). فلقد كانت بعض الدول أكثر ميلاً نحو التعجيل بنفاذ الاتفاقية كما هو الحال بالنسبة لفرنسا والتي كانت تطالب بالاكتماء بتصديق عشر دول. في حين إن دولاً أخرى مثل ليبيريا طالبت عدم التسرع، وتفضيل الحصول على إجماع عالمي كبير لتفعيل الاتفاقية، وذلك بتسعيد عدد الدول المصدقة إلى ٢٥ دولة.

ويبدو أن الحل الوسط والذي انتصر في النهاية كان يميل إلى دول الأساطيل البحرية (والتي نطلق عليها دول المدينين)، وهو ما كان محل انتقاد من الفقه الفرنسي^(٥).

وعلى الرغم من شدة نظام النفاذ، إلا أن الشعور العام هو أن الاتفاقية سوف تدخل في حيز النفاذ في تاريخ قريب^(٦). ومع ذلك فإنه وحتى تاريخ إرسال هذه الدراسة للطباعة؛ فإنه لم يصدق على الاتفاقية كما أشرنا في بداية الدراسة سوى

(١) المادة ٢/١٤.

(٢) "Gross tonnage - Jauge brute".

(٣) المادة ١١/١.

(٤) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(٥) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٦.

(٦) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤. ومع ذلك فإن تشاؤم البعض الآخر،

على سبيل المثال، ملير، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦.

ولقد اعتنت اتفاقية الوقود بحالة الدول التي لها أكثر من نظام قانوني واحد^(٢)، حيث منحتها رخصة التحفظ في شأن التطبيق من حيث المكان.

ثالثاً: الإيداع والتسجيل والنشر.

ونظراً لإبرام اتفاقية الوقود تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية؛ فإنه كان من المنطقي أن تكون وديع الاتفاقية، حيث عهد ذلك للأمين العام للمنظمة، والذي يقوم بمتابعة مستلزمات ذلك الإيداع من إيلاغ الدول ببيان أطراف الاتفاقية، ومدى نفاذها، والتحفظات التي وردت عليها^(٣)، وتزويد الدول بالنسخ المصدقة للاتفاقية،

(١) انظر سابقاً ص ١٤-١٦.

(٢) وهو ما تم تنظيمه بموجب المادة ١٣ والتي حملت عنوان "الدول التي لها أكثر من نظم قانوني واحد"، "States with more than one system of law – Etats ayant plus d'un régime juridique". فقد حددت الفقرة الأولى المبدأ بنصها على أنه "إذا كان لإحدى الدول وحدة إقليمية أو أكثر تطبق فيها نظم قانونية مختلفة بشأن المسائل التي تتناولها هذه الاتفاقية، جاز لها أن تعلن، وقت التوقيع أو التصديق أو القبول أو الموافقة أو الانضمام، أن هذه الاتفاقية ستطبق على جميع وحداتها الإقليمية أو على وحدة إقليمية واحدة أو أكثر منها، ويجوز لها أن تعلن هذا الإعلان في أي وقت بتقديم إعلان آخر". ولقد اعتنت الفقرة الثانية بوضع ضوابط التحفظ بنصها على أنه "يجب إخطار الأمين العام بأي إعلان من هذا النوع، ويجب أن يذكر هذا الإعلان صراحة الوحدات الإقليمية التي تنطبق عليها هذه الاتفاقية". كما تناولت الفقرة الثالثة آثار تمسك الدولة بهذا التحفظ.

(٣) وهو ما تحقق بموجب مادتها ١٧ تحت عنوان "الوديعة" – "Depositary – Dépositaire"، والتي تنص على:

١- "تودع هذه الاتفاقية لدى الأمين العام.

٢- يقوم الأمين العام بما يلي:

(أ) إيلاغ جميع الدول التي وقعت على هذه الاتفاقية أو انضمت إليها بما يلي:

(i) كل توقيع جديد أو إيداع لصك جديد وتاريخ ذلك،

(ii) تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ؛

(iii) إيداع أي صك للانسحاب من هذه الاتفاقية وتاريخ إيداع هذا الصك، وتاريخ

سريان مفعول الانسحاب؛ و

(iv) أي إعلانات أو إخطارات أخرى تصدر بموجب هذه الاتفاقية.

وتسجيلها ونشرها لدى الأمم المتحدة^(١).

رابعاً: التنازع الزمني.

يتمتع موضوع التنازع الزمني بين اتفاقية الوقود وغيرها من الاتفاقيات الدولية بأهمية فهذا الموضوع هو الذي يشكل عقبة مشاركة دول المجموعة الأوروبية في الاتفاقية، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) المبدأ في فض التنازع: علوية الاتفاقية.

عالجت اتفاقية الوقود التنازع بينها وما عسى أن تكون الدولة الطرف مشاركة فيه من اتفاقيات دولية، بموجب مادتها ١١، وذلك تحت عنوان "حكم خاص بالإبطال"^(٢).

ولا شك أن عنوان النص العربي الرسمي للمادة ١١ غير منضبط، فالأصح أن يكون الحديث عن "حكم خاص بالإلغاء"، والحال أن النص يعالج حالة التنازع الزمني المحتمل بين هذه الاتفاقية ونصوص اتفاقية دولية أخرى قد تكون الدولة طرفاً فيها.

وعلى كل حال فإن لفظ "الإبطال" في النص العربي الرسمي لا يطابق النص الإنجليزي والفرنسي. فالنص الإنجليزي يتحدث عن "supersession" أي "الأولوية" أو "العلوية"، أما النص الفرنسي فإنه يتحدث عن "substitution" أي

= (ب) إرسال نسخ صادقة مصدقة من هذه الاتفاقية إلى جميع الدول الموقعة عليها وإلى جميع الدول التي انضمت إليها.

(١) فتحت عنوان "إرسال الاتفاقية إلى الأمم المتحدة" "Transmission to United States – Transmission à l'Organisation des Nations Unies" تنص اتفاقية الوقود في ملتها ١٨ على أنه "بمجرد دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ، يرسل الأمين العام نصها إلى الأمانة العامة للأمم المتحدة لتسجيلها ونشرها وفقاً للمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة".

(٢) "Suppression Clause – Clause de substitution".

وكما هو الحال في شأن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، فإننا نرى أن الإلزام باستيفاء التغطية الإجبارية يتحقق عندما تتقل السفينة بالفعل ما يزيد على ألف طن من الحمولة، وليس عندما تكون قادرة على حمل ما يزيد على ذلك السقف^(١).

ثانياً: التحفظات المتعلقة بسفن الملاحة الوطنية.

الأصل، أن الإلتزام بالتغطية الإجبارية لا يمنعه كون العائمة الخاضعة من حيث حمولتها مخصصة لمجرد الملاحة بين موانئ الدولة، أي "الملاحة الوطنية" "domestic voyages"، وبغض النظر عن دولة تسجيلها، أي ولو كانت ذات الدولة التي تقوم فيها بتلك الملاحة الوطنية. فكما سبق وأشرنا فإن اتفاقية الوقود تنطبق على علاقات المسؤولية المدنية الوطنية البحتة^(٢). ومع ذلك فقد أجازت اتفاقية الوقود قيام الدولة باستثناء سفن "الملاحة الوطنية" سواءً من الإلتزام بحمل "شهادة التغطية الإجبارية" أو من الإلتزام بتلك التغطية أصلاً، وقبل تناول هذا الأمر قد يكون من المناسب أن نحدد المقصود من "الملاحة الوطنية".

(١) مفهوم الملاحة الوطنية.

كان تحديد مفهوم "الملاحة الوطنية" محل خلاف بين الدول المتفاوضة على إبرام اتفاقية الوقود. فلقد ظهر أثناء المؤتمر اتجاهان متباينان من الدول يتحكم في موقفهما ظروفهما الجغرافية الخاصة.

فالبعض رغب في التوسع من مفهوم الملاحة الوطنية لتشمل الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة (٢٠٠ ميل)، وهو ما فرضته الظروف الجغرافية للدول التي تتكون من جزر، أو من تجمع أرخبيلي مثل الفلبين وإندونيسيا^(٣).

(١) انظر في شأن اتفاقية المسؤولية المدنية: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٨٥.

(٢) انظر سابقاً ص ٧٠.

(٣) انظر: جرجز، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ١٣.

في حين أن دولاً أخرى كانت ترغب في توضيح مفهوم الملاحة الوطنية، لتقتصر على المياه الإقليمية (١٢ ميل)، كما هو الحال في شأن قبرص ومالطا وإيطاليا، والتي تتداخل مناطقها الاقتصادية الخالصة مع دول جوارها^(١).

ولقد كان الحل الوسط، بفضل اقتراح رئيس المؤتمر^(٢)، هو اقتصار مفهوم الملاحة الوطنية، والتي يجوز معها الاستثناء من أعباء التغطية الإجبارية، على تلك التي تتم في المياه الإقليمية^(٣). وبذلك تكون اتفاقية الوقود قد انتصرت لصالح دول الدانين، بتضييق مدى استثناء المدينين من الخضوع للتغطية الإجبارية للمسئولية.

(٢) الإعفاء من حمل شهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية.

يتفق الجميع على أنه بِنفاذ اتفاقية الوقود سوف يترتب عبء إداري هائل يتمثل في قيام الدول الأطراف بإصدار شهادات للسفن الخاضعة للاتفاقية تثبت استيفائها للتغطية الإجبارية^(٤). وإذا كان هذا الأمر لا يبد منه في مجال الملاحة الدولية، إلا أنه يفقد للكثير من مبرراته في مجال الملاحة الوطنية.

وبذلك أجازت الاتفاقية للدول الأطراف أن تعفي نفسها من أن تزود سفن الملاحة الوطنية، بالمفهوم السابق (أي القاصرة على الملاحة في المياه الإقليمية دون المنطقة الاقتصادية الخالصة)، شهادات تثبت استيفاء التغطية الإجبارية^(٥).

(١) انظر: جرجز، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ١٣.

(٢) المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) المادة ١٢/٧ من اتفاقية الوقود، والتي تنص على أن "... تكفل كل دولة طرف، بموجب قانونها الوطني، أن تكون أي سفينة تزيد حمولتها الإجمالية على ١٠٠٠ طن، بصرف النظر عن مكان تسجيلها، تدخل ميناء يقع في أراضيها أو تغادره، أو تصل إلى مرفق بحري يقع في بحرها الإقليمي أو تغادره، مغطاة بتأمين أو بضمان آخر...."

(٤) انظر: وي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ١٠.

(٥) تنظم المادة ١٣/٧ من اتفاقية الوقود المبدأ بنصها على أنه "يجوز للدولة الطرف... أن تخطر الأمين العام بأن السفن غير ملزمة... بأن تحمل على متنها أو بأن تستخرج (شهادة تأمين إجباري) عند دخولها إلى الموانئ الواقعة في أراضيها أو مغادرتها أو عند وصولها إلى المرافق البحرية الواقعة في أراضيها أو مغادرتها...".

والاعتراف وتنفيذ الأحكام، بل يترك هذا الأمر لأجهزة المجموعة الأوروبية. على أن اللائحة رقم ٢٠٠٢/٤٤ قد فاتها أن تسمح للدول الأطراف أن تقوم بإبرام اتفاقيات دولية تنظم الاختصاص والاعتراف وتنفيذ الأحكام في حالات خاصة^(١)، كما هو الحال بالنسبة لاتفاقية الوقود، وإن أجازت ما سبق إيرامه^(٢).

المشكلة أن المنظمة البحرية الدولية، لم تأخذ عند صياغتها لاتفاقية الوقود فرض أن تكون مجموعات الدول، كالمجموعة الأوروبية، طرفاً في الاتفاقية، وهو ما تم استنراكه في اتفاقيات تالية^(٣). وعلى كل حال فإنه، في ظل أهمية نفاذ اتفاقية الوقود بالنسبة للمجموعة الأوروبية، توافقا مع سياستها الداعمة لنظام المسئولية المدنية عن التلوث البحري للمنظمة البحرية الدولية؛ فإن الحل كان يتطلب تعديل اللائحة رقم ٢٠٠٢/٤٤، أو صدور تفويض من المجلس الأوروبي للدول الأعضاء بإبرام الاتفاقية، مع التحفظ في شأن عدم نفاذ نصوص اتفاقية الوقود في شأن الاختصاص القضائي ونفاذ الأحكام في العلاقات بين الأعضاء، ولقد تم تفضيل الحل الأخير^(٤).

خامساً: التنقيح والتعديل.

وحيث أن اتفاقية الوقود قد نشأت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية؛ فإن هذه الأخيرة تحمل لواء تطويرها. إنها المهمة التي اعتنت بتنظيمها المادة ١٦ تحت عنوان "التنقيح أو التعديل"^(٥)، وذلك سواء أكان التعديل من تلقاء المنظمة حيث تنص هذه المادة على أنه "يجوز للمنظمة أن تدعو إلى انعقاد مؤتمر بغرض تنقيح

(١) المرجع السابق، ص ٤.

(٢) المادتين ٧١ و٧٢.

(٣) وهو ما حدث بالنسبة لبروتوكول عام ٢٠٠٢ في شأن تعديل اتفاقية أئينا لنقل الركاب بالبحر لعام ١٩٧٤.

(٤) ولقد تم التقدم بالاعتراض بالفعل من قبل المفوضية الأوروبية إلى المجلس في ٢٠٠١/١١/٩.

بموجب المستند رقم COM(2001) 675. وحتى تاريخ الانتهاء من هذه الدراسة كان الموضوع لا يزال

محل دراسة، وهو ما يتضح من وجود تطبيقات على الاقتراح حتى تاريخ ٢٠٠٢/٢/٢٦.

(٥) "Revision and amendment - Révision ou modification".

هذه الاتفاقية أو تعديلها^(١)؛ أو بناءً على طلب الدول الأطراف، حيث تنص ذات المادة على أنه "دعو المنظمة إلى انعقاد مؤتمر للدول الأطراف من أجل تنقيح هذه الاتفاقية أو تعديلها بناءً على طلب ما لا يقل عن ثلث الدول الأطراف"^(٢).

وبذلك فإن تعديل الاتفاقية يخضع للأساليب التقليدية في هذا الشأن، غاية القول أن الاتفاقية قد قيدت الدعوة إلى انعقاد مؤتمر دبلوماسي من قبل الدول الأعضاء بأن يتم بموجب نصاب معين، ألا وهو "ثلث" الدول الأطراف. وهو لا يختلف عن ذلك الذي تنص عليه اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري الأخرى^(٣).

ومع ذلك؛ فإن اتفاقية الوقود لم تتبن الأسلوب غير التقليدي، والذي يعجل من نفاذ التعديل، وهو المعروف بأسلوب "القبول الضمني" "implied acceptance"^(٤)، ومفاده دخول التعديل حيز النفاذ دون حاجة إلى موافقة كافة الدول الأعضاء، بل بمجرد فوات فترة لا يعترض فيه نصاب معين من الدول. وحيث أن مثل ذلك النص قد يجعل الدول تتردد في المشاركة في الاتفاقية لأنه يتضمن تنازل الدولة مقدماً عن سلطة التشريع لصالح أغلبية الدول الأعضاء في الاتفاقية، فإن اتفاقية الوقود تكون، في رأينا، قد حاولت أن تتباعد عما قد ينفر الدول من الإسراع نحو المشاركة فيها.

(١) المادة ١/١٦.

(٢) المادة ٢/١٦.

(٣) لم تتضمن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ على نص ينظم تعديلها، بعكس الحال في بروتوكول تعديلها لعام ١٩٩٢، فقد تضمن على تنظيم مثل ذلك التعديل (المادة ١٤)، وذلك بشكل مطابق في بروتوكول ١٩٩٢ لتعديل اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١ (المادة ٢٣)، واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤٧). (٤) يلاحظ أن بروتوكولي عام ١٩٩٢، في شأن تعديل اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ واتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، قد بدأتا تبني نظام التعديل بموجب أسلوب "القبول الضمني" (المادة ١٥ من بروتوكول تعديل اتفاقية المسؤولية، والمادة ٣٣ من بروتوكول تعديل اتفاقية الصندوق)، وهو ما انتقل بتفاصيل مختلفة إلى اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤٨). ويفضل هذا النظام تم تعديل بروتوكول عام ١٩٩٢ في عام ٢٠٠٠. انظر سابقاً ص ١٢-١٣. على أن القبول الضمني معروف في اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية من قبل ذلك بوقت بعيد. انظر على سبيل المثال اتفاقية سلامة الأرواح لعام ١٩٧٤ (المادة ٨).

سادساً: الانسحاب.

وكما هو الحال في شأن كافة الاتفاقيات الدولية؛ فقد أجازت اتفاقية الوقود للدول الأطراف الانسحاب منها حيث خصصت لذلك مادتها ١٥ تحت عنوان "الانسحاب"^(١).

وبذلك نخلص من المبحث الأول للنطاق الإيجابي لاتفاقية الوقود، ويحين الوقت لتحديد الموضوعات المستبعدة منها في المبحث الثاني والتالي بيانه.

(١) "Denunciation – Dénonciation". حيث أرسيت الفقرة الأولى من المادة ١٥، المبدأ بنصها على أن: "يجوز لأي دولة طرف في هذه الاتفاقية أن تنسحب منها في أي وقت بعد تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ لزاماً تلك الدولة"؛ وحددت الفقرة الثانية إجراءات ذلك الانسحاب بنصها على أن يكون الانسحاب بإيداع صك لدى الأمين العام؛ واعتنت الفقرة الثالثة ببيان سريان مفعول الانسحاب بنصها على أن "يسري مفعول الانسحاب بعد سنة من ايداع صك الانسحاب، لدى الأمين العام، أو بعد أي فترة أطول أجازها تحدد في هذا الصك".

المبحث الثاني النطاق السلبي لتطبيق اتفاقية الوقود "الاستبعاد من نطاق التطبيق"

تمهيد وتقسيم:

لا يكفي للخضوع لاتفاقية الوقود أن يتم استيفاء شروط انطباقها بل يلزم فوق ذلك ألا تكون الحالة محل الاعتبار من الحالات المستبعدة من نطاق هذا التطبيق وذلك سواء بشكل كلي أو جزئي. إنهما الموضوعان اللذان نخصص لكل منهما مطلباً مستقلاً.

وبذلك ينقسم هذا المبحث إلى المطلبين التاليين:
المطلب الأول: الاستبعاد الكلي من الخضوع للاتفاقية.
المطلب الثاني: الاستبعاد الجزئي من الخضوع للاتفاقية.

المطلب الأول الاستبعاد الكلي من الخضوع للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

اعتنت اتفاقية الوقود بتنظيم الأحوال المستبعدة من الخضوع لأحكامها بشكل كلي في مادتها الرابعة، وذلك تحت عنوان "الاستثناءات"^(١). ولقد فضلنا أن نستخدم في هذا المقام اصطلاح "الاستبعاد" عن "الاستثناء"، لأن الاصطلاح الأخير قد يعطي معنا خاطئاً يفيد الإعفاء من الخضوع لأية تنظيم قانوني آخر، فضلاً عن أن هذه هي الترجمة الأقرب إلى الدقة بالرجوع إلى النصين الرسميين، الإنجليزي والفرنسي.

وفي رأينا فإن الحوادث المستبعدة والتي اعتنت المادة ٤ بالنص عليها يمكن تصنيفها ضمن نوعين: أولاً، الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ وتعديلاتها؛ وثانياً، حوادث سفن الملاحة العامة. وذلك على التفصيل التالي بيانه.

أولاً: الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢.

اعتنت المادة ١/٤ من اتفاقية الوقود بالاعتناء بفض النزاع بين اتفاقية المسؤولية المدنية، واتفاقية الوقود، حيث تنص على أنه: "لا تنطبق هذه الاتفاقية على أضرار التلوث المعرفة في اتفاقية المسؤولية المدنية، وذلك بصرف النظر عن استحقاق أو عدم استحقاق التعويض عن هذه الأضرار بموجب الاتفاقية المنكورة".

وتُعرف اتفاقية الوقود "اتفاقية المسؤولية المدنية" في هذا المقام بكونها "الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية من أضرار التلوث الزيتي، لعام ١٩٩٢،

(١) "exclusions – exclusions".

بصيغتها المعدلة". إنها الاتفاقية المنظمة للتلوث البحري بالزيت والمنقول صبا (سانيا) في ناقلات البترول.

على أنه عند وقوع ضرر التلوث من وقود العائمات الناقلة للبترول، فإن تحديد مدى خضوع ذلك التلوث لاتفاقية المسؤولية المدنية يحسمه مدى كون الدولة طرفاً في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، سواءً بعد تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٩٢ أم بدون هذا التعديل.

فاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، واتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، لا تطبقان على الحالات التالية للتلوث بالوقود^(١):

١- التلوث بوقود الناقلة عندما تحدث الحادثة أثناء رحلة عودة الناقلة الفارغة "ballast voyage".

٢- التلوث بوقود الناقلة عندما تحدث الحادثة أثناء نقل الزيوت النقية "non-persistent oil"، كما هو الحال عند نقل "وقود الطائرات".

٣- التلوث بوقود الناقلة النقي^(٢).

في حين أن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢ تطبق ولو لم تكن حادثة التلوث قد وقعت أثناء نقل شحنة الزيت، بل ولو لم تكن العائمة من ناقلات البترول طالما تم تكييفها لنقل الزيت، على أنه في كافة الأحوال يلزم في الوقود أن يكون من قبيل الزيوت غير النظيفة "persistent oil"^(٣).

(١) انظر: دولارو وأندرسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٦٥.

(٢) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٧، و ص ٤٠.

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ٢٦٥.

ويصعب أن نتصور أن تكون الدولة طرفاً في اتفاقية الوقود، وذلك دون أن تكون في ذات الوقت طرفاً في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وذلك بعد تعديلها بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢. ومع ذلك فإنه وعلى فرض حدوث هذا الأمر فإنه يحق التساؤل عن مدى إخضاع حالات التلوث والتي تخرج عن نطاق تطبيق اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ لاتفاقية الوقود.

ولا شك أن صريح نص المادة ١/٤ من اتفاقية الوقود يؤدي إلى عدم خضوع ما لا يخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ لاتفاقية الوقود، وبالتالي فإن مثل تلك الحالات تبقى دون اتفاقية دولية لتخضع لها، حيث تترك للقانون الداخلي الواجب التطبيق وفقاً لقواعد تنازع القوانين المختصة.

ويشير البعض إلى أن استبعاد اتفاقية الوقود لصالح الحالات الخاضعة لاتفاقيات المسؤولية المدنية الأخرى عن التلوث البحري، وبالذات اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، سوف يؤدي بنا إلى نوعين من المشاكل في التطبيق^(١).

فالمشكلة الأولى تتعلق بحالة ما إذا كانت اتفاقية الوقود تطبق في دولة لا تطبق أياً من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ أو بروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ فهنا لن تطبق اتفاقية الوقود، ولن تطبق اتفاقية دولية أخرى، وهي الحالة التي أشرنا إليها منذ قليل.

أما المشكلة الثانية، فإنها تتعلق بتلوث بوقود السفن صادر عن ناقلة بترول في رحلتها الفارغة، وذلك في دولة طرف في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ دون بروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ فعندئذ أيضاً لن توجد اتفاقية دولية واجبة التطبيق بحسبان أن الحالة الأخيرة لا تخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ قبل تعديلها.

(١) انظر: وي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٣.

وبذلك يعتقد هذا الرأي إنه لربما كان النص (المادة ١/٤) متعمداً لرفع الدول إلى الدخول في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢^(١).

وليس من المستبعد أن تتواجد فروض في المستقبل لتطبيق مشترك بين اتفاقية الوقود واتفاقية المواد الخطرة، بفرض دخولهما حيز النفاذ، وذلك إذا ترتب تلوث بحري من وقود سفينة تنقل مواد خطيرة^(٢)، وإن كان توزيع التعويض بين المؤمنين سوف تكون له مشاكله الخاصة.

ثانياً: حوادث سفن الملاحة العامة.

كذلك استبعدت اتفاقية الوقود من الخضوع لأحكامها مجموعة السفن التالية (المادة ٢/٤): "السفن الحربية"^(٣)، و"السفن الحربية المساعدة"^(٤)، و"السفن الأخرى التي تملكها أو تشغلها إحدى الدول وتستخدمها بصفة مؤقتة في أغراض حكومية غير تجارية فحسب"^(٥). إنها السفن التي يجري الفقه على وصفها بسفن "الملاحة العامة"^(٦). وهي السفن التي تندرج ضمن ما أطلق عليه قانون البيئة

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) "warships – navire de guerre".

(٤) "naval auxiliary – navires de guerre auxiliaires".

(٥) "other ships owned or operated by a State and used, for the time

being, only on a Government non-commercial service – autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés exclusivement, à l'époque considérée, pour un service public non commercial".

لاحظ أن النص العربي الرسمي هو أقرب للنص الإنجليزي عنه في الفرنسي، حيث إن هذا الأخير لا يستخدم اصطلاح "أغراض حكومية" ولكن "أغراض عملة" "public service"، كما أن النص الفرنسي لا يتحدث عن التشغيل المؤقت للسفن الخاصة في الأغراض العامة تحت إشراف الدولة، بل يتحدث عن استبعاد تلك السفن عندما تستخدم لذلك الغرض "في تلك الفترة المعنية" "à l'époque considérée".

(٦) ومن المعلوم، إن السفن التي تمتلكها الدول قد تم تنظيمها بولياً بموجب اتفاقية بروكسل، والخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بحصانة سفن الدولة، والمبرمة في ١٠/٤/١٩٢٦، والتي صدقت =

المصري "السفينة الحكومية"، والتي عرفها ذلك القانون بأنها "... السفينة التي تملكها الدولة وتقوم بتشغيلها أو استخدامها لأغراض حكومية وغير تجارية" (١).

ومع ذلك، يظل مفهوم سفينة الملاحة العامة واسعاً في مجال اتفاقية الوقود عنه في قانون البيئة، فوفقاً لصريح قانون البيئة فإن السفينة ينبغي أن تمتلكها الدولة، وأن تكون هي المشغل لها في الغرض غير التجاري. أما وفقاً لاتفاقية الوقود فإن سفينة الملاحة العامة قد تكون مملوكة للدولة أو تشغلها تلك الدولة، وهو ما يعني إمكانية إصباغ صفة سفن الملاحة العامة على السفن التي لا تمتلكها الدولة ولكن تستأجرها من أشخاص القانون الخاص لاستخدامها في غرض غير تجاري بشكل مؤقت.

ولاشك، إنَّ تصنيف مفهوم "سفن الملاحة العامة"، والوارد في قانون البيئة المصري، هو الأكثر انسجاماً مع ما ينبغي أن تكون عليه حماية الطرف الضعيف في علاقة التلوث. وبذلك يتفوق قانون البيئة المصري على اتفاقية الوقود في هذا الصدد.

وباستبعاد اتفاقية الوقود لسفن الملاحة العامة من الخضوع لأحكامها، تكون هذه الاتفاقية قد اتفقت مع اتجاه بقية اتفاقيات المسؤولية المدنية (٢). ومع ذلك؛ فإن هذا الموقف كان محل انتقاد، على أنه رني فيه الوضع الأفضل لضمان نفاذ الاتفاقية. وربما يعود ذلك الأمر إلى ذات أسباب استبعاد سفن الملاحة العامة في اتفاقيات المسؤولية المدنية الأخرى، فمن المعلوم أن من أسباب فشل التصديق على الاتفاقية الدولية الخاصة بمسؤولية مستغلي السفن الذرية لعام ١٩٦٢ امتداد نطاق تطبيقها إلى سفن الملاحة العامة (٣).

= عليها مصر بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ٤٩٧ لسنة ١٩٦٠، والتي دخلت حيز النفاذ ابتداءً من ٧ أغسطس ١٩٦٠.

(١) المادة ٣٢/١.

(٢) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ١/١١)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤/٤).

(٣) انظر: محمد اللقي، مرجع سبق ذكره، ص ٢١.

وعلى كل حال؛ فإن اتفاقية الوقود قد منحت الدول الأطراف إمكانية إخضاع سفن ملاحتها العامة للاتفاقية بعد إخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بصفته وديع الاتفاقية، وفي هذه الحالة عليها أن تخطر به شروط وظروف هذا التطبيق^(١).

وبذلك نخلص من المطلب الأول، والذي خصصناه لحالات الاستبعاد الكلي من الخضوع لاتفاقية الوقود، إلى إنها تشتمل على الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية، وحوادث سفن الملاحة العامة. وبذلك يتبقى لنا تناول حالات الاستبعاد الجزئي من هذه الاتفاقية، والتي نخصص لها المطلب التالي.

المطلب الثاني الاستبعاد الجزئي من الخضوع للاتفاقية

تمهيد وتقسيم:

كما رأينا في مقممة هذه الدراسة^(٢)؛ فإن اتفاقية الوقود لا تقتصر على تنظيم المسؤولية المدنية بل إنها تمتد إلى التغلب على خطر إفسار المسنول عن التلوث بوقود السفن وذلك بإلزامه بالحصول على تغطية لهذه المسؤولية من طرف آخر، وهو ما يتخذ صورة التأمين الإجباري، أو أي ضمان مالي آخر^(٣). على أن التغطية الإجبارية للمسؤولية لم تفرض على كافة السفن، حيث اقتصرت على تلك التي تتعدى حمولتها سقفاً معيناً. كما تم منح الدول الأطراف رخصة التحفظ في شأن إلزام سفن ملاحتها الوطنية بحمل شهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية، أو أكثر من ذلك، التحفظ بإعفاء هذه السفن من التغطية الإجبارية أصلاً. كما أن اتفاقية الوقود قد أعفت سفن الدولة من شهادة استيفاء التغطية الإجبارية، مستبدلة إياها بشهادة صادرة عن الدولة تثبت امتلاكها للسفينة وضمانيها للمسؤولية الصادرة عنها في حدود المسؤولية

(١) المادة ٣/٤ من اتفاقية الوقود.

(٢) انظر سابقاً ص ١٤، فالتغطية الإجبارية تدخل ضمن التدابير التكميلية لنظام المسؤولية

المدنية.

(٣) انظر أكثر تفصيلاً حول التغطية الإجبارية، لاحقاً ص ١٢٩-١٤٠.

المنصوص عليها في الاتفاقية، كما أنه ليست كافة الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بوقود السفن مغطاة بموجب الاتفاقية، وتقصير ذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: سقف التغطية الإلزامية.

اعتنت اتفاقية الوقود بتحديد "سقف" (١) التغطية الإلزامية، وكما هو متوقع كان تحديد ذلك السقف من الموضوعات التي اختلفت فيها الدول تبعاً لاختلاف مصالحها. فالدول المعنية بأضرار التلوث البحري كانت تميل إلى تبني أقل سقف ممكن، في حين أن الدول المعنية أكثر بمصالح أساطيلها، كانت تميل إلى تبني أعلى سقف (٢). فلا تخفى عن الفطنة ما يستتبعه الخضوع لاتفاقية الوقود من تكلفة تشغيلية تتمثل في ثمن التغطية الإلزامية للمسئولية المدنية.

فإذا كان الغرض النهائي لمجموعة الدول الأولى، والتي تستحق في رأينا وصف "دول الدائنين" هو توفير أكبر قدر من الحماية للمضروب من التلوث؛ كما هو حال فرنسا والتي تبعها معظم الدول الأوروبية بالإضافة إلى البرازيل، واليابان، وكوريا، وأستراليا، وسنغافورة؛ فإن مجموعة الدول الثانية، والتي تستحق في رأينا وصف "دول المدنيين" كانت ترغب في التخفيف من وطء عبء تكاليف تشغيل أساطيلها، بالإضافة إلى التخفيف من الأعباء الإدارية لمتابعة استيفاء التغطية الإلزامية (٣).

وبذلك طالبت دول الدائنين بسقف يدور حول حمولة إجمالية من ٣٠٠ إلى ٤٠٠ طن حجمي؛ على أن دول المدنيين كانت تطالب بسقف يدور حول حمولة إجمالية تدور بين ٥٠٠٠ إلى ١٠٠٠٠ طن حجمي (٤). وكما هو واضح فإن الحمولة لا تقتصر على حمولة الوقود.

(١) "threshold – seuil".

(٢) انظر: بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٥.

(٣) المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) المرجع السابق، ذات المكان.

ولقد استندت دول المدينين إلى واقع أن السفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن ٢٠٠٠ طن حجمي تُستخدم بشكل أساسي زيت الديزل، وهو وقود أقل خطورة من الزيت المعني الهيدروكربوني^(١).

ولقد عضدت هونج كونج موقف مجموعة دول المدينين بدراسة إحصائية حول وقود السفن وفقاً لحمولاتها كُشف عن انخفاض خطورة التلوث عن السفن ذات الحمولات التي تقل عن ٥٠٠٠ طن، فنتلك السفن لا تحمل أكثر من ٥٠٠ طن من الوقود مقسمة بين أربعة خزانات ذات قاع مزدوج يحتمل الاتبعاج عند الجنوح^(٢).

وبعد مناقشات مطولة غطت فترة المؤتمر الدبلوماسي سواء في القاعة الرئيسية أو ردهات المؤتمر، تم التوصل إلى حل توفيقى بفضل مجهودات رئيس المؤتمر، السيد ألفرد بوب، حيث تبنت المادة ١/٧ عتبة الألف طن كحمولة إجمالية يبدأ من بعدها الالتزام بالتغطية الإجبارية^(٣).

ويُعد توصل المؤتمر الدبلوماسي إلى خفض سقف حمولة السفن الملترمة بالتأمين الإجباري، عنصراً من صفقة إجمالية "package deal" من الطول الوسط المتقابلة، بين الدول المتفاوضة، ففي مقابل خفض سقف الحمولة كان التشدد في شروط نفاذ الاتفاقية^(٤).

وبذلك؛ فإن السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ألف طن لا تخضع لعبء التغطية الإجبارية؛ على أن هذه السفن تظل خاضعة لبقية أحكام اتفاقية الوقود. فعلى سبيل المثال، دون الحصر، يظل مالِك السفينة متمتعاً برخصة تحديد المسؤولية^(٥).

(١) "hydrocarbures persistants". المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) وهي الدراسة التي تحمل الرقم التالي: OMI, Comité Juridique. LEG 82/3. 30

juin 2000، نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢-١٣. وانظر حول التغطية الإجبارية،

لاحقاً ص ١٢٩-١٤٠.

(٤) انظر: المرجع السابق، ص ١٣. وانظر في شأن نفاذ الاتفاقية سابقاً ص ٨٣.

(٥) انظر لاحقاً ص ١٥٥

وبذلك يكون نص المادة ١١ بعد التنقيح هو أنه: **تلغى^(١) هذه الاتفاقية أي اتفاقية تكون نافذة المفعول أو يكون باب التوقيع عليها أو التصديق عليها أو الانضمام إليها مفتوحاً في تاريخ فتح باب التوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك إلى الحد الذي تتعارض فيه مع الاتفاقية الحالية، ولكن ليس في هذه المادة ما يؤثر على الالتزامات التي تتحملها، بموجب أي اتفاقية من هذا النوع، الدول الأطراف في الاتفاقية الحالية إزاء الدول غير الأطراف فيها.**

ومما تجدر الإشارة إليه، إنه بمجرد استيفاء اتفاقية الوقود لشروط تطبيقها، **تتعدّد مسؤولية مالك السفينة وفقاً لأحكامها، فالمضروب ليس أمام اختيار بين النظام القانوني الداخلي والنظام الدولي الذي ترسيه الاتفاقية، وهو المبدأ الذي حسمته الاتفاقية صراحةً بنصها على أنه: "لا يجوز رفع أي دعوى تعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقاً لهذه الاتفاقية"^(٢).**

ولا يُعدّ التنازع الزماني بين تطبيق اتفاقية الوقود وغيرها من الاتفاقيات الدولية فرضاً نظرياً، فعلى سبيل المثال تتضمن اتفاقية الوقود نصوصاً تعالج "الاختصاص القضائي" و"الأثار الدولية للأحكام القضائية"؛ وبالتالي فإن ذلك سوف يؤدي إلى تنازع إذا ما كانت الدولة الطرف في الاتفاقية ترتبط في ذات الوقت باتفاقية ثولية، ثنائية أو جماعية، تنظم ذات الموضوع. وهو ما تحقق بالفعل بالنسبة لدول المجموعة الأوروبية والتي تمثلت العقبة في مشاركتها في اتفاقية الوقود، التنازع بين الاتفاقية، والقانون الأوروبي في ذات الشأن وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) فإذا كان النص العربي الرسمي يبدأ بفعل "يُبدل"؛ فإن النص الإنجليزي يبدأ بفعل "supersede"، أي التطبيق بالأولية، والنص الفرنسي استخدم فعل "empporter sur" أي التقدم والتفضيل.

(٢) المادة ٥/٣ من اتفاقية الوقود.

من المعلوم، إن قواعد القانون الأوروبي تتكون من آراء، وتوصيات، ولوائح. وبصفة خاصة تختلف التوصيات عن اللوائح بأن تلك الأخيرة ذات تطبيق مباشر. ويقوم بسن اللوائح المجلس الأوروبي. ولقد قام المجلس مؤخراً بسن لائحة توحد الاختصاص القضائي والآثار الدولية للأحكام القضائية، وذلك بموجب اللائحة رقم ٤٤/٢٠٠٢، في ٢٢/١٢/٢٠٠٠، في شأن "الاختصاص والاعتراف وتنفيذ الأحكام في المسائل المدنية والتجارية"^(١). إنها اللائحة التي تتمتع بالنفاذ منذ ١/٣/٢٠٠٢^(٢).

وبذلك تكون اللائحة قد حلت بين دول المجموعة الأوروبية محل اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٨، وبروتوكولها لعام ١٩٧١^(٣)، حول ذات الموضوع، وذلك فيما عدا حالات العلاقة بين الدانمارك وبقية دول المجموعة الأوروبية^(٤).

ويؤدي نفاذ اللائحة رقم ٤٤/٢٠٠٢، في ضوء ما استقر عليه قضاء محكمة العدل الأوروبية، إلى تنازل دول المجموعة الأوروبية عن سلطة التشريع في مجال اللائحة لصالح أجهزة المجموعة الأوروبية^(٥). وبالتالي لا يجوز لدول المجموعة (فيما عدا الدانمارك) أن تقوم منفردة بإبرام اتفاقيات دولية تنظم الاختصاص

(١) والمعروفة رسمياً بالعنوان التالي: "Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters". والمنشورة في: OJ L 12, 16.12.2001, pp. 1-23.

(٢) المادة ٧٦ من اللائحة الأوروبية ٤٤/٢٠٠١.

(٣) ومن المعلوم إنه بتاريخ ١٦/٩/١٩٨٨ قد تم إبرام اتفاقية مشابهة بين المجموعة الأوروبية ومجموعة "EFTA" حول ذات الموضوع، والمعروفة بتقافية "Lugano".

(٤) حيث إن الدانمارك ليست بطرف. انظر: البند ٢١ من تمهيد اللائحة.

(٥) انظر: مذكرة العمل حول اقتراح صدور قرار المجلس في شأن نقويض الدول الأعضاء بالتوقيع والمصادقة بالنيابة عن المجموعة الأوروبية على اتفاقية الوقود، بتاريخ ٢٦/٣/٢٠٠٢، تحرير المقرر "Willi Rothley"، البرلمان الأوروبي، المستند PE 316.180.

على أن الإعفاء المشار إليه، لا يعني الإعفاء من التغطية ذاتها، ولكن من دليل إثباتها، وحتى يُضمن أن يتم تنفيذ الاستثناء بهذا المضمون؛ فإن على الدولة أن تستبدل المستندات الورقية بأخرى إلكترونية يكون من الممكن للدول الأخرى الوصول إليها^(١). ولعلّ المثال الذي يحضرنا لمثل هذا الأمر، هو أن تخصص دولة العلم موقعاً على الإنترنت يقدم بياناً بسفن الملاحة الوطنية التي تخضع للاتفاقية والمستوفية للتغطية الإجبارية والمستثناة من حمل شهادة في هذا الشأن.

وبذلك تختلف اتفاقية القود عن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، حيث لم ينص أيهما على مثل الاستثناء السابق. كما إنها تتميز بذلك على اتفاقية المواد الخطرة والتي اقتصر في شأن الملاحة الوطنية، على منح الدولة الطرف رخصة التحفظ في شأن انطباق الاتفاقية على رحلاتها بين موانئ أو مرافق هذه الدولة^(٢).

(٣) الإعفاء من التغطية الإجبارية.

لم تقتصر اتفاقية القود على منح الدول الأطراف رخصة التحفظ في شأن عدم حمل سفنها المخصصة على سبيل الحصر للملاحة الوطنية، والخاضعة للاتفاقية، لشهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية، بل تضمنت ما هو أكثر من ذلك. فلقد رخصت الاتفاقية للدول الأطراف الحق في التحفظ بإعفاء سفن الملاحة الوطنية، والخاضعة للاتفاقية، من الالتزام بالتغطية الإجبارية أصلاً^(٣).

(١) وبذلك اعتنت الاتفاقية بضابط الإعفاء بنص مادتها ١٣/٧ على " ... شريطة أن تكون الدولة الطرف التي أصدرت الشهادة ... قد أخطرت الأمين العام بأنها تمسك سجلات في صورة إلكترونية، تستطيع جميع الدول الأطراف الوصول إليها، تؤكد وجود الشهادة وتتيح للدول الأطراف الوفاء بالتزاماتها ... "

(٢) المادة ١/٥ ج من اتفاقية المواد الخطرة.

(٣) فتفاقية القود تنص في مادتها ١٥/٧ على أنه " ... يجوز لأي دولة أن تعلن، وقت التصديق على هذه الاتفاقية أو قبولها أو الموافقة عليها أو الانضمام إليها، أو في أي وقت لاحق، أن هذه المادة لا تنطبق على السفن التي ينحصر تشغيلها داخل المنطقة المشار إليها في المادة ٢ (أ) (١) من تلك الدولة ". والجدير بالذكر، أن المنطقة المشار إليها في المادة ٢ (أ) (١) هي " أراضي دولة طرف، ويشمل ذلك بحرهما الإقليمي ".

ولئن كانت اتفاقية الوقود، بذلك، تتخلف عن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (وبروتوكولها لعام ١٩٩٢) والتي لا تعفي سفن الملاحة الوطنية من الالتزام بالتغطية الإجبارية^(١)؛ إلا إنها تواكب في ذلك اتفاقية المواد الخطرة والتي أجازت رخصة تحفظ الدول بمثل هذا الاستثناء^(٢).

ثالثاً: إعفاء سفن الدولة من التغطية الإجبارية.

إذا كانت فكرة التغطية الإجبارية تستهدف التغلب على خطر إفسار المسئول، وهو أساساً مالك السفينة، فإن هذا الأمر متخلف في حالة ملكية الدولة للسفينة. ومن هنا أجازت اتفاقية الوقود للسفن التي تمتلكها الدولة أن تكتفي بشهادة تفيد ملكية الدولة لهذه السفينة وبأن المسؤولية مغطاة ضمن الحدود المنصوص عليها في الاتفاقية، على أن تناظر هذه الشهادة إلى أقصى حد ممكن النموذج المبين في الاتفاقية^(٣).

ومن المعلوم إن الاستثناء السابق يُعد من المبادئ التقليدية التي يتضمنها النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري بالزيت منذ إبرام اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٤)، وهو ما تكرر على نحو مطابق في اتفاقية المواد الخطرة^(٥).

ولاشك أنه لا محل للحديث عن مدى حق الرجوع المباشر من قبل المضرور على الدولة التي تقدمت بشهادة عن ملكيتها للسفينة، وضمانها للمسئولية الناتجة عنها في حدود المسؤولية المنصوص عليها في الاتفاقية. فالموقف هنا أن الدولة التي سيرجع عليها المضرور ليست بشخص مستقل عن مالك السفينة، فهي

(١) راجع التأكيد على الالتزام بحمل شهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية حتى في الملاحة الوطنية نص المادة ٧، وبلذات فقرتيها ١٠/٧ و ١١/٧ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٢) المادة ١/٥ ج من اتفاقية المواد الخطرة.

(٣) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ١٢/٧ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩.

(٥) المادة ١٢/١٢ من اتفاقية المواد الخطرة.

رابعاً: صور الضرر التي لم تعالجها اتفاقية الوقود.

تُعرف اتفاقية الوقود في الفقرة ٦ من مادتها الأولى، ضرر التلوث بنصها:

"وتعني "أضرار التلوث" ما يلي:

- (أ) الخسائر أو الأضرار الواقعة خارج السفينة من جراء تلوث نجم عن تسرب أو تصريف وقود السفينة الزيتي، أينما وقع هذا التسرب أو التصريف، شريطة أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة، والذي لا يشمل أي خسائر في الأرباح تكون قد نجمت عن هذا الإتلاف، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التي نفذت بالفعل أو التي يعتزم تنفيذها؛ و
- (ب) تكاليف التدابير الوقائية، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير."

وبذلك، فطالما أن الضرر الذي يخضع لاتفاقية الوقود هو ضرر "من جراء تلوث" إذن لا يدخل في نطاق الاتفاقية بمفهوم المخالفة "الضرر بسبب لا يعود إلى التلوث"؛ وحيث إن ضرر التلوث هو ذلك الذي يقع "خارج السفينة" فإنه بمفهوم المخالفة أيضاً لن يدخل في نطاق الاتفاقية "الأضرار المادية والبدنية المترتبة على ظهر السفينة"؛ وحيث إن الاتفاقية تشترط "...أن يقتصر التعويض عن إتلاف البيئة، على تكاليف تدابير الإصلاح المعقولة التي نفذت بالفعل أو التي يعتزم تنفيذها؛ وتكاليف التدابير الوقائية، والخسائر، والخسائر أو الأضرار الأخرى المترتبة على هذه التدابير"؛ فإنه بمفهوم المخالفة لا يخضع "الضرر البيئي" لاتفاقية الوقود.

وقبل التطبيق الموجز على الأضرار المستبعدة من الخضوع لاتفاقية الوقود؛ فإنه لا تقوتنا الإشارة إلى أن هذا الاستبعاد لا يعني أن تلك الأضرار لا يمكن التعويض عنها، غاية القول إنها ستخضع للقانون الواجب التطبيق وفقاً لمنهج

(١) انظر حول الرجوع المباشر، لاحقاً ص ١٤٢.

التنازع. وإن كان من المأمول أن تسعى المحاكم المختلفة إلى تبني حلول متقاربة تتفق وروح التوحيد الدولي، وهو ما يمكن الآن تحقيقه بالاستئناس بدليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت^(١).

(١) الضرر بسبب لا يعود إلى التلوث بالوقود.

وكما هو عليه حال اتفاقية المسؤولية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢ ؛ فإن الضرر الخاضع لاتفاقية الوقود هو فقط ذلك الذي يقع بسبب التلوث^(٢). فلا يخضع للاتفاقية ذلك الضرر الناشئ عن حادث وقود السفينة الزيتي الذي لم يؤدي إلى تلوث، كما في حالة الضرر الناشئ عن انفجار أو اشتعال وقود السفينة الزيتي، أو تكاليف تحديد موقع السفينة الغارقة تقادياً عن الاصطدام بها وبالتالي حدوث التلوث بوقودها^(٣).

وبذلك يصح نقد اتفاقية الوقود، كما فعل الفقه من قبل في شأن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢، من حيث إنها ستؤدي إلى " ... ألا تعامل أضرار انفجار أو حريق البترول معاملة مساوية لأضرار التلوث خاصة وأن الأولى أكثر خطورة وجسامة من الثانية، وأكثر احتمالاً في نسبة وقوعها"^(٤).

على أنه لا يوجد ما يمنع من الخضوع لاتفاقية الوقود، في شأن الضرر الناتج عن التلوث الذي يتلو انفجار أو اشتعال وقود السفينة الزيتي، وذلك قياساً على ما استقر عليه الفقه في ذات الشأن عند تناوله لاتفاقيات المسؤولية المدنية

(١) انظر سابقاً ص ١٢.

(٢) المادة ٦/١ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، والمادة ٣/٢ من بروتوكول المسؤولية

المدنية لعام ١٩٩٢.

(٣) وهو المثال الذي وصلنا إليه قياساً على حادثة المسـفينة "Kasuga Maur No. 1"

، والمشار إليها في: محمد الفقي، مرجع سبقته الإتملة إليه، ص ٥٥.

(٤) نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) الضرر على ظهر السفينة.

طالما أن اتفاقية الوقود تقتصر في تطبيقها على الأضرار الواقعة خارجها، فإنه يستبعد من نطاق اتفاقية الوقود حوادث تلوث الشحنة بزيوت الوقود، أو إجراءات تطهير السفينة أو شحناتها من ذلك الوقود. وذلك كما حدث صدفةً بخطأ أحد أفراد الطاقم، في حادثة الناقل اليابانية "تسوبام مارو"^(٢)، حيث تم صب وقود زيت الديزل الثقيل في حوض البضاعة دون عنبر الوقود. كذلك، ما حدث في حادثة السفينة "هاتو مارو"^(٣) عند تسرب الوقود إلى الشحنة عند الخطأ في استخدام خرطوم الوقود. فلقد تم استبعاد خضوع هاتين الحادثتين لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ نظراً لأن التلوث قد وقع خارج السفينة، وهو ما يصح أيضاً في شأن اتفاقية الوقود^(٤).

كذلك، لم تتعرض اتفاقية الوقود لحوادث وفاة أو إصابة الأشخاص والتي تقع على ظهر السفينة، بسبب حوادث وقودها^(٥)، وهي في ذلك تقتفي اتجاه اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، حتى بعد تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٩٢^(٦). وبذلك يجوز نقد اتفاقية الوقود، أيضاً كما انتقدت اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وذلك من حيث أنها تؤدي إلى حلول ظالمة نظراً لأن "...الأضرار البيئية اللاحقة بالفرد ستعامل معاملة أقل من أضرار التلوث اللاحقة بالبيئة البحرية..."^(٧).

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) "Tsubame Maru". انظر: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٥٢.

(٣) "Hatu Maru"، نقلاً عن: المرجع السابق، ذات المكان.

(٤) نقلاً عن: المرجع السابق، ص ٥١-٥٢.

(٥) كذلك أغفل دليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت معالجة هذا الموضوع. إنه

لموقف الذي يجد منطقته في نقادي موضوع من أئد الموضوعات اختلافاً بين الأنظمة القانونية.

(٦) في حين إن اتفاقية المواد الخطرة تنص على التعويض عن ضرر "وفاة أشخاص على متن

السفينة أو خارجها بسبب مواد خطرة وضارة تنقلها السفينة المنكورة..." (المادة ١/٦/١).

(٧) نقلاً عن: المرجع السابق، ص ٥٤.

(٣) الضرر البيئي.

لم تتعرض اتفاقية الوقود، وكما هو حال اتفاقية المسؤولية المدنية والمواد الخطرة، للتعويض عن الأضرار التي تصيب البيئة ذاتها، والتي يصطلح على تسميتها بالضرر البيئي^(١)، وذلك على الرغم من المطالبة بذلك أثناء المؤتمر من قبل بعض الوفود وبوجه خاص الوفد الفرنسي^(٢)، وهو ما شكل أحد أوجه الانتقاد الموجهة لهذه الاتفاقية بالنسبة للبعض^(٣).

وعلى كل حال فإن اتفاقية الوقود لم تأخذ باقتراح المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض (وهو تجمع مؤمني المسؤولية) فيما يتعلق بالتأكد على استبعاد المطالبات بالتعويض عن تصويب أضرار الموارد الطبيعية أي الضرر البيئي. وعلى ذلك فإنه وعلى الرغم من أن اتفاقية الوقود لم تدل بدلوها في شأن الضرر البيئي، إلا إنها لم تحقق رضاء متعصبي استثناء هذا الضرر من التعويض أصلاً بحجة طبيعته التحكيمية "speculative". وفي هذا السياق، نجد أن جرجز ينتقد عدم كفاية الوقت للمؤتمر الدبلوماسي لمناقشة اقتراح المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض حيث نأخذ عليه مناصرته لمغالاة استبعاد التعويض عن الضرر البيئي أصلاً^(٤).

وعلى كل حال فإن الراجح هو جواز التعويض عن الضرر البيئي، بشرط تقاضي الحلول التحكيمية، والأرقام الجزافية، وهو ما يؤيده دليل اللجنة البحرية الدولية

(١) انظر بصفة عامة حول موضوع الضرر البيئي: سعيد قنديل، مرجع سبقته الإشارة إليه، محسن عبد الحميد البية، "المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية"، بدون ناشر، المنصورة، ٢٠٠٢. كذلك، سابقاً ص ٣٦.

(٢) انظر: إعلان الوفد الفرنسي بتاريخ ١٩ مارس ٢٠٠١، في الوثيقة: OMI LEG/CONF.12/RD/1/Add.1. مشار إليه في بوسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٦٦٣.

(٣) انظر: بوسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٦٦٧.

(٤) انظر: جرجز، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ١١. حيث يقول:

"It was right to seek to exclude these [claims in respect of natural resource damage] on the basis that such claims would be likely to be speculative in nature".

لضرر التلوث بالزيت^(١).

وهكذا نخلص من المطلب الثاني، والذي خصصناه للاستبعاد الجزئي من الخضوع لاتفاقية الوقود، إلى أنه يستبعد من الخضوع لعبء التغطية الإجبارية السفن التي لا تزيد حمولتها الكلية عن ألف طن؛ ويستبعد من عبء التغطية الإجبارية أو حمل شهادتها سفن الملاحة الوطنية التي تحتفظ في شأنها الدولة المتعاقدة؛ ويستبعد من التغطية الإجبارية سفن الدولة عند تحفظ هذه الدولة في هذا الشأن؛ ولا يخضع لنظام المسؤولية المدنية للاتفاقية الضرر الذي لا يعود إلى التلوث بالوقود، والضرر الذي يقع على ظهر السفينة وإن كان ناتجاً عن وقود، والضرر البيئي.

وبذلك نكون قد انتهينا، في ذات الوقت، من الفصل الثاني والذي خصصناه لنطاق تطبيق اتفاقية الوقود، وحين تناول أحكام المسؤولية المدنية ذاتها والواردة في الاتفاقية، وذلك بتناول أوجه تحقيق الاتفاقية للتوازن بين مركزي المضرور والمسئول، وهو ما نخصص له الفصل الثالث والتالي بيانه.

(١) انظر بنوده من ١٠-١٢.

الفصل الثالث أحكام اتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

اعتنت اتفاقية الوقود بتحقيق التوازن في النظام القانوني للمسئولية المدنية بين المضرور والمسئول، وذلك بتقرير قواعد غير تقليدية من شأنها تعزيز المركز الضعيف للمضرور في مقابلة مميزات تُحقق للمسئول مركزاً متوازناً. إنهما محوري أحكام اتفاقية الوقود، واللذان نخصص لكل منهما مبحثاً مستقلاً على النحو التالي بيانه.

- المبحث الأول: تعزيز مركز المضرور في مواجهة المسئول.
- المبحث الثاني: توازن مركز المسئول بعد نصرة المضرور.

المبحث الأول

تعزيز مركز المضرور في مواجهة المسئول

تمهيد وتقسيم:

اعتنت اتفاقية الوقود بتعزيز المركز القانوني للمضرور من التلوث بوقود السفن الزيتي عند رجوعه بالمسئولية المدنية على المتسبب في ذلك التلوث. إنه الأمر الذي يتضح بترجيح مكان وقوع الضرر لاتخاذ الاختصاص القضائي بدعوى المسئولية المدنية؛ وتبني أساساً للمسئولية يلائم المضرور؛ وتقييد مفهوم السبب الأجنبي في مجال دفع تلك المسئولية؛ وعدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول؛ والتخفيف من تبعات خطر إفسار المسئول؛ وعدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ^(١). إنها الموضوعات التي نخصص لكل منها مطلباً مستقلاً، على النحو التالي بيانه.

المطلب الأول

اختصاص محاكم دولة وقوع الضرر

يغلب أن يترتب على التلوث البحري مسئولية مدنية دولية نظراً لاتصاله بأكثر من عنصر أجنبي، لعل أهمها اختلاف مكان وقوع الخطأ عن مكان وقوع الضرر، وتعدد أماكن وقوع الضرر. إنه الأمر الذي ثبت منذ حادثة "توري كنيون" لعام ١٩٦٧، وهو ما أدى إلى مشكلتي تنازع القوانين وتنازع الاختصاص، وهو ما كرست اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، وما لحقها من اتفاقيات ذات صلة بالمسئولية المدنية عن التلوث البحري، جهودها لحله.

(١) وذلك بالإضافة إلى ضمقت أخرى تم تناولها سابقاً، وعلل من أهمها تبني مفهوم واسعاً لمالك السفينة (انظر سابقاً ص ٧٢)؛ وتبني مفهوم واسعاً للسفينة (انظر سابقاً ص ٥٥)؛ وتبني مفهوم واسعاً لحادثة التلوث بما يشمل التهديد به (انظر سابقاً ص ٦٦)؛ والعدول عن مبدأ تركيز المسئولية في مواجهة مالك السفينة (انظر سابقاً ص ٧٤)، وجواز الرجوع على تابعي مالك السفينة ووكلاءه (انظر سابقاً ص ٧٧)، التضامن بين المسئولين عند تعددهم (انظر سابقاً ص ٧٦).

ففي مجال تنازع الاختصاص، كان من المتعين محاربة ظاهرة "تسويق الاختصاص القضائي" "forum shopping"، وما قد تؤدي إليه من تعسف في استخدام الحق في التقاضي والإخلال بحق الدفاع. وهو ما تم عن طريق تبني مبدأ اختصاص محاكم دولة موقع الضرر^(١).

فلقد اعتنت اتفاقية الوقود بتحديد المحكمة المختصة بنظر دعوى المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، حيث خصصت لذلك نص المادة ١/٩، والتي تحمل عنواناً رسمياً هو "الولاية القضائية"، وهو العنوان الذي نرى أن الدقة تتطلب فيه أن يكون "المحاكم المختصة" كما فعل النص الفرنسي الرسمي والذي استخدم عبارة "Tribunaux compétentes"، أو "الاختصاص القضائي" وهو ما فعله النص الإنجليزي والذي استخدم اصطلاح "Jurisdiction".

ولقد أكدت اتفاقية الوقود على التزام الدول الأطراف بتمكين المدعي من الحصول على العدالة عن طريق محاكمها المختصة بنصها على أن "كفل كل دولة طرف تمتع محاكمها بالولاية القضائية اللازمة للنظر في دعاوى التعويض المرفوعة بموجب هذه الاتفاقية"^(٢).

وتواكب اتفاقية الوقود في تنظيمها للاختصاص القضائي، ما استقر عليه الوضع في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، بعد تعديلها بموجب بروتوكولها لعام ١٩٩٢^(٣). ومفاد ذلك اختصاص دولة مكان وقوع الضرر بنظر الدعوى^(٤).

(١) والتأكيد على حق المسؤل في الدفاع على التصيل التالي بيته ص ١٥١.

(٢) المادة ٣/٩ من اتفاقية الوقود. انظر في ذات التأكيد: المادة ٢/٩ من اتفاقية المسؤولية المدنية

لعام ١٩٦٩؛ والمادة ٤/٣٨ من اتفاقية المواد الخطرة.

(٣) المادة ٩ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩. ولقد لدى بروتوكول ١٩٩٢ إلى تعديل

يوسع من مكان الضرر بما يجعله يشمل على المنطقة الاقتصادية الخالصة.

(٤) فوفقاً للمادة ١/٩، من اتفاقية الوقود؛ فبأنه "عندما تسبب حادثة أضرار تلوث في أراض،

تشمل البحر الإقليمي، أو في منطقة أشير إليها في المادة ٢ (أ) (١) تتبع دولة أو أكثر من الدول الأطراف، أو عندما تكون تدابير وقائية تستهدف تجنب أضرار التلوث أو تقليلها قد اتخذت في هذه الأراضي، التي تشمل البحر الإقليمي، أو في تلك المنطقة، لا يجوز رفع دعاوى التعويض على مالك السفينة أو المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة إلا أمام محاكم أي من هذه الدول الأطراف".

ويصعب القول، بأن الحل الذي تبنته اتفاقية الوقود يحل كافة مشاكل الاختصاص القضائي، فلا يزال لهذا البعد بعض صعوباته، والتي تتمثل أبسطها في جواز تعدد الدعاوى بتعدد أماكن وقوع الضرر.

كما أنه لا يمكن الإدعاء بأن اتفاقية الوقود سوف تؤدي إلى القضاء على تسوق الاختصاص في دول أخرى غير دول وقوع الضرر، كدولة جنسية مالك السفينة^(١)، وذلك طالما أن الدولة التي سوف يتم التقاضي أمامها ليست بطرف في الاتفاقية. فهذا هو ما حدث بالنسبة للجوء إلى القضاء الأمريكي تسوقاً لاختصاص تشريعي أكثر ملاءمة عن ذلك الذي أرسته اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، بالنسبة للمتضررين، في فرنسا، عن التلوث البحري بالزيت الناتج عن حادثة السفينة "أمكو كاديز" لعام ١٩٧٨^(٢).

المطلب الثاني تبني أساساً للمسئولية يلائم الضرور

تمهيد وتقسيم:

المسئولية المدنية عن خطأ التلوث بوقود السفن، وكما هو حال معظم صور المسئولية المدنية عن خطأ التلوث البحري، تقوم في الغالب خارج علاقات عقدية وبذلك فإنها مسئولية تقصيرية. والمبدأ في المسئولية التقصيرية كما رأينا سابقاً كونها مسئولية شخصية أي تقوم على إثبات الخطأ، ولا شك في أن ذلك سيشكل إجحافاً بمركز المضرور في ظل الصعوبة الواقعية لإثبات ذلك الخطأ في معظم

= والجدير بالذكر أن المنطقة التي تشير إليها المادة ٢ (أ) (i) هي "أراضي دولة طرف، ويشمل ذلك بحرها الإقليمي".

(١) ويلاحظ أن اتفاقية المواد الخطرة قد توسعت من مفهوم الدولة المختصة لتضم دولة تسجيل

السفينة في بعض الفروض، انظر المادة ٣٨ من تلك الاتفاقية.

(٢) انظر أكثر تفصيلاً سابقاً، ص ٢٧، هامش ٢

الحالات^(١). وبذلك كان من المتعين على النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري البحث عن حل يعزز من المركز الضعيف للمضرور في هذا الشأن في ظل تطور نظرية المسئولية التقصيرية في القانون المقارن. وبذلك فإن تناول أساساً للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن بما يلائم المركز الضعيف للمضرور، يتطلب التمهيدي بموجب محطات تطور نظرية المسئولية المدنية وصولاً إلى تحديد ما تخيرته اتفاقية الوقود منها.

أولاً: محطات تطور المسئولية التقصيرية في القانون المقارن.

وكما أشرنا من قبل؛ فإن تطور نظرية المسئولية التقصيرية^(٢) بدأ باستقلالها عن المسئولية الجنائية، على إنها بدأت مسئولية شخصية تقوم على الخطأ الواجب الإثبات، ثم بدأت تتحول في بعض صورها تحت دوافع اجتماعية إلى مسئولية شخصية قائمة على خطأ مفترض، وهو الخطأ الذي يتم افتراض وقوعه بمجرد ثبوت الضرر. فالضرر عندئذ قرينة على وقوع الضرر، ولقد كانت القرينة في بعض الأحوال بسيطة، يجوز إثبات عكسها، على إنها أصبحت في بعض الصور الأخرى غير جائز نفيها، أي إنها قرينة قاطعة. إنها الحالة التي يفضل البعض، وبحق، وصفها بقرينة المسئولية^(٣).

ومن المعلوم أن القرائن في مجال المسئولية التقصيرية قد بدأت قضائية، على أن المشرع ما لبث وأن تبناها، فتحوّلت القرينة من قضائية إلى قانونية.

ولا شك أن أبلغ ما وصل إليه النظام القانوني هو المسئولية التقصيرية المستقلة عن ركن الخطأ، إنها المسئولية المؤسسة على الضرر وحده وبالتالي توصف بالمسئولية الموضوعية أو المادية أو تحمل التبعية. وعلى الرغم من أن المسئولية الموضوعية تشترك مع قرينة المسئولية، بأن كلاهما تتخف من أجل

(١) انظر سابقاً ص ٣١، وص ٣٨

(٢) انظر سابقاً ص ٢٩-٤٣.

(٣) انظر سابقاً، ص ٣٤، هامش ١.

التقرير بانعقاد المسؤولية من متطلبات ثبوت الخطأ، إلا أن المسئول في مجال المسؤولية الموضوعية ليس له دفع مسئوليته بإثبات القوة القاهرة بعكس الحال في قرينة المسؤولية.

صفوة القول إذن، إن المسؤولية التقصيرية قد بدأت كمسئولية شخصية تقوم على خطأ واجب الإثبات إلى أن وصلت إلى مسئولية موضوعية مستقلة عن أية خطأ. ويقع بين النوعين، مسئولية شخصية تقوم على خطأ مفترض بموجب قرينة بسيطة، أي خطأ قابل لإثبات العكس، ثم مسئولية تقوم على قرينة المسؤولية.

ثانياً: ما هو أساس المسؤولية في اتفاقية الوقود؟

ونظراً لأن اتفاقية الوقود كانت معنية، وكما هو حال النظام القانوني الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، بتعزيز المركز الضعيف للمضروب فإنها قد تبنت قرينة المسؤولية أساساً لمسئوليتها المدنية. فبمجرد إثبات الضرر وارتباطه بحادث التلوث الخاضع لاتفاقية الوقود، تُفترض مسئولية مالك السفينة. ولا يستطيع المالك عندئذ أن يدفع مسئوليته بإثبات عدم وقوع الخطأ منه، أو أنه قد بذل قصارى جهده في تقادي وقوعه، فهو لا يملك إلا إثبات انقطاع علاقة السببية بين سلوكه والضرر، إي إثبات السبب الأجنبي بمفهومه في اتفاقية الوقود.

إنها المسئولية التي وصفها النص العربي لاتفاقية الوقود، بشكل يقترب من الدقة، باصطلاح "المسئولية الشينية"^(١)، فهذه المسئولية أحد صور المسئولية التقصيرية القائمة على قرينة المسؤولية، وهي المسئولية التي وصفها النص الإنجليزي باصطلاح "strict liability"، أي "المسئولية المشددة"، إنه المفهوم الذي يكاد يطابق مفهوم قرينة المسؤولية في النظام القانوني اللاتيني.

على أننا لا نوافق على النص الفرنسي^(٢)، وهو ما يجاريه الفقه الفرنسي،

(١) انظر سابقاً ص ٣١. وانظر فاتحة اتفاقية الوقود في نصها الرسمي العربي.

(٢) انظر نص فاتحة الاتفاقية بالهـ.

والذي يصف المسؤولية هنا بكونها "مسئولية موضوعية"^(١). فالاتفاقية تجيز للمسئول دفع مسؤوليته بإثبات انقطاع علاقة السببية بين سلوكه والضرر، وهو ما لا يتحقق في المسؤولية الموضوعية^(٢).

وتعليقاً على اختلاف الفقه حول أساس المسؤولية المدنية في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ - وهو ذات ما يمكن قوله في اتفاقية الوقود - يرى الدكتور محمد الفقي أن لاثمة خلط بين الفقه، وأن الأمر لا يعدو استخداماً للاصطلاحات بمعاني مختلفة^(٣). وبوجه خاص قد يكون من المناسب أن تشير إلى اقتراحه في شأن التوفيق بين الآراء المختلفة، والذي يصلح في أصلاته لأن يصنف كراي ثالث.

فالدكتور محمد الفقي يقترح بأنه "وحسماً لكل خلاف، فإن الرأي عندنا أن المسؤولية الموضوعية تشتمل على ثلاث درجات: (أ) مسؤولية موضوعية مخففة، وهي تسمى لدى البعض قرينة المسؤولية. (ب) مسؤولية موضوعية مشددة، وهي ما يطلق عليها البعض المسؤولية الموضوعية. (ج) مسؤولية موضوعية مطلقة وهي ما يطلقون عليها المسؤولية المطلقة. والتفرقة بين هذه الدرجات الثلاث تنوقف على حالات الإعفاء من المسؤولية. فإن اتسعت هذه الحالات كُنَّا بصدد مسؤولية موضوعية مخففة، وإن تقلصت انتقلنا إلى المسؤولية الموضوعية المشددة، وإن اختفت تماماً وصلنا إلى المسؤولية الموضوعية المطلقة"^(٤).

وعلى الرغم من وجهة نظرية الدكتور محمد الفقي، إلا أنها لا تصعب

« RECONNAISSANT qu'il importe d'établir une responsabilité objective = pour toutes les formes de pollution par les hydrocarbures qui soit liée à une limitation appropriée du montant de cette responsabilité .»

(١) أنظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٢.

(٢) أنظر سابقاً، توضيح العلامة المنهوي، ص ٣٤. كذلك، أنظر في الفقه المصري الذي اهتم بهذه التفرقة: محمود سمير الشرفاوي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٣٥؛ محمد كمال حمدي، "الفتاوى البحري"، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، ٢٠٠٠، ص ٢٣٥.

(٣) أنظر: مرجعه السابق الإشارة إليه، ص ٢٠٠.

(٤) نقلاً عن: مرجعه السابق، ذات المكان.

على النقد، فهي تستحدث اصطلاحات جديدة تزيد من الخلل، كما هو الحال في شأن الحديث عن المسؤولية الموضوعية المشددة والأخرى الموضوعية المخففة. فإذا كان لدينا فئتين من الفقه باصطلاحات متناقضة فإننا سوف نصبح بصدد ثلاث فئات بذات الاصطلاحات المتناقضة. فضلاً عن صعوبة التطبيق، فعلى سبيل المثال متى يمكن القول بأننا قد انتقلنا من حالات إعفاء متسعة إلى أخرى متقلصة؟ وبالتالي انتقال من مسؤولية موضوعية مخففة إلى موضوعية مشددة.

وطالما أن الاختلاف بين جهتي الفقه هو حول اللغة^(١)، وليس المضمون، فلماذا لا يكون الحل الأسلم هو الانتصار لأحد الاتجاهين، في ظل مدى صدق تعبير الاصطلاحات للمضمون الذي لا نختلف حوله؟ وطالما أن الرأي الذي نتنصر له، يستخدم اصطلاحات مستقرة، ولا يوجد فيه خلط بين وصف للمسؤولية القائمة على قرينة المسؤولية وتلك الموضوعية المستقلة عن أية خطأ، فلماذا لا نبسط الأمور بالانتصار لهذا الرأي؟

المطلب الثالث التقييد من مفهوم السبب الأجنبي

تمهيد وتقسيم:

تتوافق اتفاقية الوقود مع اتجاه النظام الدولي للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري، في التضييق من مفهوم السبب الأجنبي والذي يقطع علاقة السببية بين

(١) فما نصفه نحن بالمسؤولية الموضوعية، يصفه البعض الآخر بالمسؤولية المطلقة. في حين أن ما نصفه بقرينة المسؤولية يصفونه بالمسؤولية الموضوعية. انظر على سبيل المثال: رودير ودي بونتيس، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٥٠، وذلك بمناسبة تطبيقها على اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢ في شأن المسؤولية المدنية عن تشغيل السفن للزيرة (ذات المسؤولية الموضوعية نظراً لعدم جواز الدفع بالقوة القاهرة). على أننا لا نتصل الرجوع إلى اصطلاحات هذا الفقه بعد تبني اصطلاحات المدرسة التي نعاضدها. انظر على سبيل المثال: كمال حمدي، بمناسبة تطبيقه على اتفاقية بروكسل لعام ١٩٦٢، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٢٧، وص ٢٢٨. فهو يستخدم اصطلاحات المسؤولية الموضوعية والأخرى المطلقة وكلاهما ليسا بمتراخين، وقرآن موقفه في ص ٢٢٥.

سلوك مالك السفينة وما يترتب عليه من ضرر تلوث بوقود السفينة، وذلك بما من شأنه أن يراعي مصلحة المضرور^(١). إنه الموضوع الذي اعتنى به نص المادة الثالثة من اتفاقية الوقود، والتي تكاد تكون نقلاً حرفياً للنص المقابل في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٢)، وهو ذات النص الذي كان قد انتقل إلى اتفاقية المواد الخطرة^(٣). إنه النص الذي يضم في رأينا نوعين من الدفوع بعضها تقليدي، وآخر مستحدث^(٤)، وذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: الصور التقليدية للسبب الأجنبي.

تتمثل الصور التقليدية للسبب الأجنبي والواردة في اتفاقية الوقود في القوة القاهرة، وخطأ الغير، وخطأ المضرور، وذلك على التفصيل التالي بيانه.

١- القوة القاهرة.

نُص اتفاقية الوقود على أنه "لا يتحمل مالك السفينة أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا أثبت أن الأضرار قد نجمت ... بفعل ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي وحتمي وقاهر..."^(٥).

إنها "القوة القاهرة"^(٦) والتي لم تُشر إليها الاتفاقية باسمها الدارج، وإن

(١) وحيث إن ذات هذا المفهوم متوافر في حق اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ فإن الدكتور محمد الفقي يصف المسؤولية هنا بالموضوعية المشددة. انظر: مرجعه السابق الإشارة إليه، ص ٢١٥-٢١٦. وانظر في نظريته حول المسؤولية الموضوعية المخففة، وتلك المشددة، وتقييمنا لها، ما ذكرناه سابقاً، ص ١١٧.

(٢) المادة ٢/٣، وانظر بوجه خاص حول شرحها: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٠٠-٢١٤.

(٣) المادة ٧، لاسيما في فقرتيها ٣ و٢.

(٤) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

(٥) المادة ١/٣/٣ من اتفاقية الوقود.

(٦) انظر بوجه خاص: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٠٥-٢٠٨. ويفضل الدكتور

محمد الفقي، أن يصف الحالة هنا بالظاهرة الطبيعية.

تلاحظ لدينا أن مفهوم اتفاقية الوقود لها ضيق عما هو عليه في النظام القانوني اللاتيني أو القانون العمومي.

فوقاً للنظام القانوني اللاتيني، لا تقتصر القوة القاهرة على الظواهر الطبيعية بل تمتد إلى الأفعال البشرية؛ طالما لم تكن متوقعة، ولا يمكن التغلب عليها، وليس للمدين يد في وقوعها، وتؤدي إلى استحالة التنفيذ، دون لزوم كون الحادث استثنائي كما تشترط اتفاقية الوقود^(١).

ووفقاً لفكرة "act of god" أي "المشيئة الإلهية" في نظام القانون العمومي والمرادفة للقوة القاهرة في النظام القانوني اللاتيني؛ فإنها وإن كانت تستبعد الأفعال البشرية، متفقة بذلك مع اتفاقية الوقود؛ إلا أنها تختلف عنها من حيث إنها تتبنى معياراً شخصياً في قياس مدى قدرة المسئول في تقادي وقوع الضرر، فضلاً عن عدم اشتراط الطبيعة الاستثنائية للحادثة^(٢).

٢- خطأ الغير.

تنص اتفاقية الوقود على أنه "لا يتحمل مالك السفينة أي مسؤولية عن اضرار التلوث إذا أثبت ... أن الأضرار قد نجمت كلياً عن فعل أو تقصير أتاه طرف ثالث بنية إحداث الضرر"^(٣)؛ وكذلك في حالة إثباته أن الأضرار قد نجمت كلياً عن إهمال أو تصرف خاطئ آخر صدر عن حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأضواء أو المعاينات الملاحية الأخرى، في إطار ممارستها لوظيفتها تلك^(٤). ويلاحظ أن الفقرة الأولى تتعلق بالمبدأ العام، في حين أن الثانية تعالج أحد التطبيقات الخاصة لحالة خطأ الغير.

(١) انظر : المرجع السابق، ص ٢٠٦.

(٢) انظر : المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) المادة ٣/٣ ب من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ٣/٣ ج من اتفاقية الوقود.

أ- المبدأ العام: الخطأ العمدي للغير.

يُلاحظ أنّ مفهوم "الغير" ضيق في اتفاقية الوقود بالمقارنة بالقواعد العامة. فمن جهة يقتصر الأمر على حالة خطأ الغير العمدي^(١)، دون الخطأ غير العمدي؛ ومن جهة أخرى ينبغي أن يكون هذا الخطأ هو السبب المنتج والوحيد للحادثة.

وفي رأينا يُعد من صور خطأ الغير العمدي، الأفعال غير المشروعة والمتعمدة والتي تؤدي إلى تلوث بالزيت لأغراض سياسية، والتي يطلق عليها في العصر الحديث "الإرهاب". ومن أمثلة ذلك ما وقع من تجبير لناقلة البترول "Limburg" الفرنسية أمام سواحل عدن في عام ٢٠٠٢.

وفي رأينا، تتضاءل فرصة الارتكان إلى خطأ الغير لدفع المسؤولية، لاسيما في حوادث التخريب والإرهاب، وذلك لو ثبت تراخي مالك السفينة في استيفاء ضوابط الأمن، خاصة بعد أن أصبحت تلك الضوابط ملزمة في الدول الأطراف في اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤، بموجب تعديلها في عام ٢٠٠٢، إنه التعديل الذي أدى إلى استحداث ما يعرف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، والنافذ منذ ٢٠٠٤/٧/١^(٢).

ب- إهمال القائم على مرفق ملاهي.

ترتيباً على تمتع الدولة بحقوق السيادة على مياهها الإقليمية، والمنطقة الاقتصادية الخالصة؛ فإنها تلتزم، وأية سلطة أخرى تعهد إليها الدولة، بصيانة المرافق الملاحية (من أضواء ومعائنات ملاحية أخرى). وبالتالي إذا حدث تراخي في ذلك، ولو إهمالاً، وهو القرض الذي لا ينبغي أن يتصور غيره؛ فإن تلك الدولة

(١) وكفي تعمد الإضرار، وليس بالضرورة تعمد التلوث. انظر: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة، ص ٢٠٨-٢١٠. ولذلك يفضل الدكتور محمد الفقي أن يفرد لهذه الحالة بنداً مستقلاً يطلق عليه "الخطأ العمدي للغير".

(٢) "International Ship and Port Facility Security Code"، والمعروف اختصاراً "ISPS Code 2002".

أو السلطة، تصبح سبباً أجنبياً في دفع مسؤولية مالك السفينة، بوصفه خطأ الغير.

ويلاحظ أن التطبيق الخاص هنا يتميز بأنه أكثر اتساعاً من المبدأ العام من حيث أنه يغطي الخطأ غير العمدي، على أنه يقتصر على حالة التقصير في صيانة مرافق ملاحية، مع ما يشملها هذا من غموض من حيث التحديد^(١). فهو على سبيل المثال، لا يشمل حالة تعسف دولة في منح السفينة مرفأً آمناً، كما حدث من قبل أسبانيا بالنسبة للناقلة "Prestige" في عام ٢٠٠٢ (مع العلم بأن هذا إيداع لم يثبت قضائياً بعد). كما إنه يختلف عن مفهوم خطأ الغير في المبدأ العام فلا يلزم أن يكون السبب الوحيد للتلوث.

٢- خطأ المضرور (الدائن).

وفقاً لاتفاقية الوقود، فإنه "إذا أثبت مالك السفينة أن أضرار التلوث قد نجمت كلياً أو جزئياً عن فعل أو تقصير أتاه بنية إحداث الضرر الشخص الذي تعرض لهذا الضرر، أو عن إهمال ذلك الشخص، جاز إعفاء مالك السفينة كلياً أو جزئياً من مسؤولية إزاء ذلك الشخص"^(٢).

على الرغم من ندرة أن يكون التلوث البحري بوقود السفن ناتجاً عن المضرور ذاته، إلا أن ذلك لا يصعب تصوره، كما في حالة إهمال الدولة في صيانة المرافق الملاحية مما يؤدي إلى حادث تلوث بوقود السفينة، ثم تضرر الدولة ومطالبتها بالتعويض^(٣).

ولا يختلف الدفع هنا عما هو عليه في القواعد العامة، فهو من جهة يغطي حالتي التعمد، وغيابه، وهو يشمل الإعفاء الجزئي، بالإضافة لذلك الكلي. على أن

(١) انظر في موقف القضاء السويدي من اعتبار "الخرائط الملاحية" صادرة عن الدولة من قبيل مساعدتها ملاحية: محمد لقي، مرجع سبق الإشارة، ص ٢١١-٢١٢.

(٢) المادة ٤/٣ من اتفاقية الوقود.

(٣) وهو ما حدث بالنسبة لأسبانيا في حادثة الناقلة "برستيج" والسبق الإشارة إليها، ص ٧٧،

الذفع يتميز هنا بأنه متروك الأخذ به لسلطة تقديرية للمحكمة، حيث أن النص قد صيغ بجواز الإعفاء، وليس بحتميته^(١).

ثانياً: الصور المستحدثة للسبب الأجنبي.

تتوافق اتفاقية الوقود مع اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري وذلك من حيث تبني صوراً خاصة للسبب الأجنبي، ما كان لها أن تصبح كذلك لولا النص عليها. إنها الصور التي يجمعها كونها أعمالاً حربية. فوفقاً لاتفاقية الوقود، "لا يتحمل مالك السفينة أي مسؤولية عن أضرار التلوث إذا أثبت أن الأضرار قد نجمت عن عمل من أعمال الحرب، أو القتال، أو الحرب الأهلية، أو التمرد"^(٢).

فالأفعال السابقة لا يمكن إدراجها ضمن القوة القاهرة أو خطأ الغير سواء بمفهوم الاتفاقية أو القواعد العامة. فهي ذات مصدر بشري وقد لا تكون استثنائية مما يمنعها من أن تصبح وفقاً للاتفاقية قوة القاهرة؛ كما أن توقعها يمنع من أن يجعلها قوة القاهرة سواء وفقاً للاتفاقية أو القواعد العامة. وهي قد لا تندرج ضمن مفهوم الاتفاقية لخطأ الغير، إذا ما لم تكن متعمدة.

وبمناسبة التعليق على نص اتفاقية المسؤولية لعام ١٩٦٩ والذي تبني العمل الحربي، ولو كان متوقعا، كسبب لدفع المسؤولية، انتقد البعض إمكانية أن يكون العمل الحربي متوقعا^(٣). ومع ذلك فإننا نرى في تصوير خطأ مالك السفينة (أو مشغلها) لمجرد توقعه للخطأ الحربي هو تصوير مجحف بحقيقة الواقع. فمجازفة مالك السفينة بخدمة التجارة الدولية في مناطق المنازعات والقرصنة، مما يعرضه لخسارة سفينته، بالإضافة إلى التعويضات المستحقة عن التلوث، هو موقف إيجابي أكثر منه سلبي، مما يصعب معه القول بوجود إهمال. فالقول بغير ذلك سوف يحرم سكان مثل تلك المناطق من خدمة الملاحة البحرية، وهي جوهرية بوصف أن حوالي

(١) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢١٤.

(٢) المادة ١/٣/٣ من اتفاقية الوقود.

(٣) انظر: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٠٤.

٩٠٪ من التجارة العالمية تنقل عن طريق البحر، لا سيما وإن أخذنا في الحسبان بأننا نتحدث في مجال اتفاقية الوقود عن معظم أنواع السفن، وليس عن ناقلات الزيت، فضلاً عن الارتفاع الملحوظ في نسبة القرصنة عالمياً وانتشارها في مناطق جوهرية للتجارة البحرية لا يمكن الاستغناء عن استخدامها^(١).

على أنه يتعين التفرقة بين الأعمال الحربية، ومخاطر الحرب. فهذه الأخيرة لا تصلح سبباً لدفع المسؤولية، كالتلوث الناتج عن تصادم ترتب على ملاحه السفينة مطفئة الأنوار في منطقة حربية^(٢).

صفوة القول إذن، إن اتفاقية الوقود تواكب ما استقر عليه الأمر في ظل اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري، لاسيما من حيث تأسيس تلك المسؤولية على قرينة المسؤولية، مما يخفف عن المضرور بإعفائه من إثبات وقوع خطأ، على أن هذا الأساس لا يرقى بتلك المسؤولية إلى المسؤولية الموضوعية^(٣)، فالمسئول له أن يدفع تلك المسؤولية بإثبات انقطاع علاقة السببية بين سلوكه وبين الضرر؛ إنه الدفع الذي يدور حول صور خاصة للسبب الأجنبي، والتي يجمعها غلبة المفهوم الضيق والذي يعظم من فرص المساعلة عن التلوث، وبالتالي يكون في الأمر مناصرة للطرف الضعيف في علاقة التلوث البحري، ونقصد بذلك المضرور.

(١) وفقاً لأحدث تقرير للجنة سلامة البحرية "Maritime Safety Committee"، والتي يشار إليها اختصاراً MSC بالمنظمة البحرية الدولية فإن عدد حوادث القرصنة خلال عام ٢٠٠٢ قد بلغت ٢٨٢ حادثة وذلك بنسبة زيادة ٤٪ وذلك بالمقارنة بعدد حوادث القرصنة خلال عام ٢٠٠١. ولقد أشارت اللجنة إلى أن عدد حوادث القرصنة من عام ١٩٨٤ وحتى مارس ٢٠٠٣ قد بلغت ٣٠٤١. وتعد أكثر الأماكن تضرراً بالقرصنة بحر الصين الشمالي (١٢٠-١٣٠ حادثة)، ومضائق Malacca وأمريكا الجنوبية (٢٣-٦٧ حادثة)، والكاريببي، والمحيط الهندي، وشرق وغرب أفريقيا (٢٢-٢٤ حادثة). مع العلم بأن حوادث القرصنة في البحر الأبيض المتوسط في تلك الفترة قد بلغت ٢-٣ حادثة. ولقد بدلت لجنة السلامة البحرية مشروعاً لمواجهة القرصنة منذ عام ١٩٩٨. انظر تحت عنوان "Piracy Figures on Increase Again"، وذلك في: IMO News, No. 3, 2003, p.8.

(٢) انظر في هذا المثال: محمد الفقي، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٢٠٣.

(٣) المادة ١/٣/٣ من اتفاقية الوقود.

المطلب الرابع عدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول

توافقاً مع اتجاه مستقر منذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(١)، اعتنت اتفاقية الوقود بحسم الموقف من مدى حصانة الدول التي تمتلك سفن الملاحة التجارية، وذلك بنصها على أنه فيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة طرف وتستخدمها في الأغراض التجارية، تخضع كل دولة للتقاضي أمام المحاكم المختصة^(٢) المبينة في الاتفاقية، وتتخلى عن جميع الدفوع المستندة إلى مركزها كدولة ذات سيادة^(٣)

المطلب الخامس التعويض عن فوات الكسب البيئي

تمهيد وتقسيم:

يتطابق تعريف "أضرار التلوث"^(٤) في اتفاقية الوقود مع ما تبناه بروتوكول المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢. وبذلك تكون اتفاقية الوقود قد تبادلت، كما فعل بروتوكول المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢، التعريف الواسع لأضرار التلوث والذي بدأت به اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٥) والذي كان يفتح الباب أمام محاكم الدول الأطراف في التوسع في تعريفه وفقاً لمفاهيمها الوطنية^(٦).

(١) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٢/١١)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٦/٤).

(٢) والجدير بالذكر أن النص الرسمي يتضمن عبارة أخرى هي "المقاضاة في الولاية القضائية"

(٣) المادة ٤/٤ من اتفاقية الوقود

(٤) "Pollution damage – Dommage par pollution"

(٥) فلقد كانت المادة ٦/١ تنص على أن ضرر التلوث هو: "أي خسارة أو أي ضرر خارج

السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا

لتسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات"

(٦) انظر محمد الفقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٧٠

على الرغم من اجتماع الدول حول مبدأ التعويض عن الضرر البدني، كذلك الأمر في التعويض المادي الواقع على الممتلكات أو الحيضة؛ إلا أن المشكلة تمثلت في مدى إمكانية التعويض عن أضرار فوات الفرصة بوصفها فوات للكسب. إنها مشكلة ما يعرف باصطلاح "فوات الكسب الناشيء عن إتلاف البيئة"^(١) أو "فوات الكسب البيئي"^(٢). ومثاله، ما يصيب المنكسبين لرزقهم من البيئة البحرية مثل الصيادين، وأصحاب الفنادق، وشركات السياحة، وأصحاب المطاعم، من تعطل على الرغم من عدم إتلاف ممتلكاتهم، أو ما يحوزونه من أموال.

فمن المعلوم أن تعريف الضرر في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، كان عاماً، حيث ترك تفسيره للتطبيقات القضائية في الأنظمة القانونية المختلفة^(٣)، على أن اختلاف الأنظمة القانونية المختلفة حول مدى إمكانية التعويض عن بعض أنواع من الأضرار مثل فوات الكسب البيئي^(٤)، وغيره من الأضرار، قد أدى إلى ضرورة إيضاح مفهوم الضرر^(٥)، وهو ما تم في بروتوكول ١٩٩٢ والمعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٦)، وذلك بتقنين ما استقرت عليه سياسة

(١) انظر في استخدام هذا الاصطلاح، المرجع السابق، ص ٥٨.

(٢) انظر في استخدام هذا الاصطلاح، المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر: المرجع السابق، ص ٥٨. حيث كانت أضرار التلوث تعرف بكونها: تعني الخسارة أو الضرر الذي يحدث عن طريق التلوث الناتج من التسرب أو الإلقاء الزيت من السفينة أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء. ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأيضا أي خسارة أو ضرر آخر يحدث نتيجة هذه الإجراءات".

(٤) انظر سابقا، ص ٣٥، وص ٤٠. كذلك انظر: محمد لفتي، المرجع السابق، ص ٦٢-٦٣.

(٥) إنها المشكلة التي تجسدت في حادث جنوح السفينة الموفيتية "Antonio Gramsci" في ١٩٧٩/٢/٢٧ في بحر البلطيق، وما أدى إليه من تلوث للسواحل الموفيتية، والسويدية، والفنلندية. حيث طالب الموفيتية تعويضات عن الضرر البيئي وتكلفة تطهير المياه. انظر: محمد لفتي، المرجع السابق، ص ١٠٣-١٠٤.

(٦) فلقد أصبح ضرر التلوث يعرف بكونه: "أ- التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف، بشرط أن التعويض عن أضرار البيئة، غير خسارة الريح الناجمة عن هذه الأضرار، سيبقتصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه؛ ب- التدابير الوقائية والإتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية". إنه التعريف الذي يرى الفقه إنه يسمح بتغطية ضرر فوات الكسب البيئي. انظر في ذلك: محمد لفتي، المرجع السابق، ص ١١٤.

الصندوق الدولي للتعويض في الفترة من ١٩٧٩ إلى ١٩٨٤.

حيث أصبح تعريف الضرر يتضمن إشارة إلى "خسارة الربح" (بروتوكول ١٩٩٢)، أو "فقد مكاسب" (اتفاقية المواد الخطرة)^(١)، أو "خسائر في الإرباح" (اتفاقية الوقود)^(٢). إنها الاصطلاحات العربية الرسمية والتي تُعبر كلها عن اصطلاح واحد تنص عليه النصوص الرسمية سواء الإنجليزية منها، والتي تستخدم اصطلاح "loss of profit"، أو الفرنسية، والتي تستخدم اصطلاح "le manque à gagner". ومع ذلك لم تنته مشاكل تقدير التعويض عن التلوث بالزيت، وهنا تأتي أهمية استئناس القضاء بدليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت^(٣).

المطلب السادس التعويض عن التدابير الوقائية

سبق وإن أشرنا إلى أن مدى التعويض عن "التدابير الوقائية"^(٤) تثير إشكالية في بعض النظم القانونية الداخلية، وبذلك استقر النظام القانوني للمسئولية المدنية على حسم التعويض عنها^(٥).

وتُعرف اتفاقية الوقود التدابير الوقائية بكونها "أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع حادث ما لتجنب أضرار التلوث أو تقليلها إلى أدنى حد"^(٦). ولا يقتصر التعويض عن التدابير الوقائية على "تكاليف" تلك التدابير بل يمتد أيضاً إلى

(١) المادة ٦/١ ج. ويلاحظ اختلاف الترجمة العربية الرسمية عن تلك الواردة في شأن بروتوكول ١٩٩٢، على الرغم من وحدة النصين من حيث المضمون.

(٢) المادة ١/٩١ ج. يلاحظ أيضاً اختلاف الترجمة العربية الرسمية عن تلك الواردة في شأن ذات مضمون للنص سواءً عنه في اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٦/١ ج) أو اتفاقية المسئولية المدنية بعد تعديلها بموجب بروتوكول ١٩٩٢ (المادة ٦/١).

(٣) انظر سابقاً ص ١٢. وفي الدليل انظر بنوده ٥-٩.

(٤) "Preventive measures – Mesures de sauvegarde".

(٥) انظر سابقاً ص ٤٢، وص ٥٢. انظر في تقديرها دليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث

بالزيت في بنوده ١٠-١٢.

(٦) المادة ٧/١ من اتفاقية الوقود.

"الخسائر أو الأضرار" الأخرى المترتبة على هذه التدابير^(١)

كذلك، لا تُعد معالجة الضرر من التدابير الوقائية أمراً جديداً، فاتفاقية
الوقود تقتفي في هذا الشأن ما استقر عليه الأمر منذ تعديل اتفاقية المسؤولية المدنية
لعام ١٩٦٩، بموجب بروتوكول عام ١٩٩٢^(٢).

المطلب السابع التخفيف من خطر إفسار المسئول

تمهيد وتقسيم:

تتميز اتفاقية الوقود بأنها تقتفي الاتجاه العالمي نحو الاعتناء بالحد من خطر
إفسار المسئول المحتمل عن التلوث البحري^(٣)، وذلك بإلزام هذا المسئول بتغطية
مسئوليته بتأمين أو بأي ضمان مالي آخر^(٤)، وهو ما نطلق عليه التغطية الإجبارية
للمسئولية المدنية^(٥)؛ وذلك فضلاً عن تليل دعوى المضرور في مواجهة ذلك
المؤمن أو مقدم الضمان، والذي نطلق عليه المتعهد بالتغطية الإجبارية للمسئولية.
إنهما الموضوعان اللذان نخصص لكل منهما فرعاً مستقلاً.

(١) المادة ٩/١ ب من اتفاقية الوقود.

(٢) بروتوكول ١٩٩٢ والمعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وذلك في المادة ٣/٢
والمحلاة للمادة ٦/١ من اتفاقية المسؤولية المدنية؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٦/١). وبذلك يمكن الاستفادة
من الدراسات الفقهية، والسوابق القضائية. وأنظر بوجه خاص حول هذه التدابير: محمد الفقي، مرجع سبق
الإشارة إليه، ص ٧٠-١٢٤.

(٣) اتفاقية مسؤولية مستغلي السفن النرية لعام ١٩٦٢ (المادة ٢)، واتفاقية المسؤولية المدنية لعام
١٩٦٩ (المادة ٧)، بروتوكول اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٩٢ (المادة ٧)، اتفاقية المواد الخطرة (المادة
١٢).

(٤) أنظر: بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٢. وذلك هو أيضاً ما تتجه إليه المنظمة
البحرية الدولية في شأن مشروع بروتوكول تعديل اتفاقية لئنا لنقل الركاب عن طريق البحر لعام ١٩٧٤،
والذي تم إيرامه في ٢٠٠٢.

(٥) أنظر بصفة عامة حول ذلك: سعيد قنديل، مرجع سبق الإشارة إليه؛ ببيلة اسماعيل رسلان،

"التأمين ضد أخطار التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.

الفرع الأول التغطية الإجبارية للمسئولية

تمهيد وتقسيم:

يتميز التلوث البحري بأن تداعياته يغلب أن تكون جسيمة، وهو ما ينعكس على مبلغ التعويضات التي يحكم بها، وبذلك يرتبط هذا التلوث بخطر إفسار المسئول عنه. وهو ما استحدث النظام الدولي للتغلب عليه وسيلة التغطية الإجبارية. ويتطلب تناول أحكام التغطية الإجبارية للمسئولية في اتفاقية الوقود، التمهد له باستعراض مبرراته.

أولاً: مبررات التغطية الإجبارية.

يمكن تصنيف مبررات التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن إلى مبررات واقعية، وأخرى قانونية، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) المبررات الواقعية.

قد يبدو خطر إفسار المسئول عن التلوث بزيوت الوقود أقل شأنًا مما هو عليه الحال في غير ذلك من الحوادث لاسيما التلوث بالزيت الناتج عن ناقلات البترول، ومع ذلك فإن هناك من حوادث التلوث بوقود السفن ما أبرزت أهمية وجود التغطية الإجبارية.

فعلى سبيل المثال، ويعد فترة ضئيلة من تبني المملكة المتحدة لمبدأ "المسئولية المشددة" "strict liability" عن التلوث بوقود السفن، وفي تاريخ ٣١ أكتوبر ١٩٩٤ شحطت السفينة الروسية "Poinersk"، وهي مخصصة لتصنيع السمك، بالقرب من "Lerwick" في اسكتلندا، وذلك بعد جرها لمرساتها في أعقاب عاصفة هوجاء، حيث أدت الحادثة إلى تسرب وقود السفينة والذي يتكون من ٨٠٠ إلى ١١٠٠ طن من البنزين "Gasoil" وزيوت الوقود الوسيطة "intermediate"

”fuel oil“. ولقد تعاونت كلا من وزارة النقل وهيئة الميناء في اتخاذ إجراءات التنظيف والحد من التلوث، على إيهما واجهتا صعوبات في استرجاع تعويضات تلك الإجراءات، على الرغم من إيهما تدخل في نطاق قانون الملاحة التجارية (الإنقاذ والتلوث) لعام ١٩٩٤، وذلك نظراً لعدم تمتع السفينة بتغطية تأمينية من نوادي الحماية والتعويض^(١).

(٢) المبررات القانونية

لا يغيب عن الذهن إيه طالما أن المسئول قد تمتع بتحديد المسئولية، فإن التوازن الفني يقتضي أن يحمل بالتغطية الإلزامية لمسئولته، سواءً بموجب التأمين أو أي ضمان مالي آخر، لا سيما وأن هذه التغطية يسهلها ما تمتع به المسئول من تحديد للمسئولية، فالخطر المؤمن منه أصبح من الممكن حسابه مقدماً “calculated risk”.

وبذلك طالما أن المسئول عن التلوث بوقود السفن يمتع في وضعه الحالي بميزة تحديد المسئولية، بفضل كون مصر طرفاً في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦؛ فإنه لا يقبل من حيث التوازن القانوني ألا يلتزم بالتغطية الإلزامية لمسئولته المحدودة^(٢).

فلا شك أن الوضع الحالي يُشكل خللاً في التوازن بين مصالح مجهزي السفن في مواجهة المضرورين من التلوث. ومما يعمق من ذلك الخلل، التراخي غير المبرر لجمهورية مصر العربية في شأن المبادرة إلى الانضمام إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والصادر في عام ١٩٩٦.

فمن المعلوم؛ إيه بالتطبيق لاتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩،

(١) انظر: دولارو ولندرسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٦٩.

(٢) انظر لاحقاً ص ١٥٦-١٥٨.

وتعديلاتها، ألزم المشرع المصري في قانون البيئة ناقلات الزيت^(١) التي تبلغ حمولتها الكلية ٢٠٠٠ طن فأكثر المسجلة في جمهورية مصر العربية بحمل شهادة ضمان مالي؛ كما أنه لم يكتف بتلك العائمت حيث أضاف إليها كذلك " أجهزة ومواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها الكلية ١٥٠ طناً فأكثر التي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية"^(٢).

ومع ذلك، فإنه يؤخذ على النظام القانوني المصري، عدم تنظيم التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث البحري الناتج عن العائمت غير الناقله للبتروول. وبذلك، فإن المضرور من التلوث لا يتمتع بضمانة التأمين الإجباري إذا كان التلوث ناتجاً عن وقود السفن الزيتي، ذلك ولو كانت حمولة السفينة من ذلك الوقود تبلغ ٢٠٠٠ طن!

ثانياً: أحكام التغطية الإجبارية.

يتطلب تناول أحكام التغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن التعرض لمجموعة من الموضوعات الآ وهي: مبدأ التغطية الإجبارية، وأنواع التغطيات الإجبارية، وشهادة إثبات استيفاء التغطية الإجبارية، وهو ما يرد تفضيله

(١) وهي تعد بالنسبة لقانون البيئة المصري ناقله مواد ضارة، فبالرجوع إلى تعريفها في المادة ١ ٣٢/ نجدما هي "السفينة التي بنيت أصلاً أو التي عدل تصميمها لتحمل شحنت من مواد ضارة سائبة وتشمل كذلك ناقلات البتروول عند شحنها كلياً أو جزئياً بمواد ضارة غير معبأة...".

(٢) حيث تنص المادة ٥٩ على أنه: "مع عدم الإخلال بأحكام الاتفاقية الدولية في شأن المسئولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام ١٩٦٩ وتعديلاتها، يجب على ناقلات الزيت التي تبلغ حمولتها الكلية ٢٠٠٠ طن فأكثر المسجلة في جمهورية مصر العربية وكذلك أجهزة ومواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها الكلية ١٥٠ طناً فأكثر التي تعمل في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية أن تقدم إلى الجهة الإدارية المختصة وفقاً للضوابط التي يصدر بها قرار من وزير النقل البحري بالاتفاق مع وزير البتروول ووزير شئون البيئة، شهادة ضمان مالي في شكل تأمين أو سند تعويض أو أي ضمان آخر. ويجب تقديم شهادة الضمان عند دخول الناقله في البحر الإقليمي وأن يكون ساري المفعول ويغطي جميع الأضرار والتعويضات التي تقدر بمعرفة الجهة الإدارية المختصة. وبالنسبة للسفن المسجلة في دولة متضمنة للاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن حوادث التلوث بالزيت فتصدر هذه الشهادة من السلطة المختصة للدولة المسجلة فيها السفينة".

(١) مبدأ التغطية الإجبارية.

كما سبقت الإشارة تتميز اتفاقية الوقود بأنها تلزم مالك السفينة بالتغطية الإجبارية لهذه المسؤولية، طالما زادت الحمولة الإجمالية لسفينته على ١٠٠٠ طن^(١).

وكما سبق وأشرنا من قبل؛ فإنه لا يلزم نتيجة لمبدأ عدم تركيز المسؤولية، والذي يؤدي إلى إمكانية مساءلة أشخاص آخرين غير مالك السفينة، أن يلتزم كل شخص من هؤلاء باستيفاء التغطية الإجبارية^(٢).

(٢) أنواع التغطية الإجبارية.

وكما هو عليه حال اتفاقيات المسؤولية المدنية الأخرى^(٣)؛ فإن اتفاقية الوقود لم تحصر تغطية للمسؤولية على "التأمين الإجباري"، بل امتدت به أيضاً إلى ما أطلقت عليه "الضمان المالي"، وهو ما يتطلب إطلاقة موجزة على كل منهما على حدة على النحو التالي بيانه.

(أ) التأمين الإجباري.

يغلب أن تتم التغطية الإجبارية عن المسؤولية المحتملة لمالك السفينة عن طريق التأمين، حيث يحمل التأمين عندئذ صفة "تأمين إجباري"^(٤).

على أنَّ المسئول لا يتسوق نوعاً واحداً من التأمين الإجباري، فقد يكون هذا

(١) المادة ١٧ من اتفاقية الوقود. انظر في شأن هذا السقف، سابقاً ص ٩٩

(٢) انظر سابقاً ص ٧٧

(٣) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٧)؛ واتفاقية المولد الخطرة (المادة ١٢).

(٤) "Compulsory insurance – Assurance obligatoire".

التأمين بالقسط الثابت، وذلك باللجوء إلى شركات التأمين التجارية والتي تقدم خدمة التغطية في مقابل أقساط ثابتة؛ على أنه يغلب أن يتم ذلك عن طريق التأمين التبادلي^(١)، وذلك باللجوء إلى نوادي الحماية والتعويض^(٢) والتي يُشئنها مستغلي السفن فيما بينهم لتغطية بعضهم البعض تبادلياً، وهو ما يتم للتغلب على رفض شركات التأمين التجارية تغطية بعض ما يتعرضون له من أخطار^(٣)، أو رفض تلك الشركات للتغطية الكاملة لمثل تلك الأخطار^(٤). وهذا ما يفسر كيف أن نوادي الحماية والتعويض تحرص على المشاركة بالمشورة عند وضع اتفاقيات المسؤولية المدنية، وذلك هو ما حدث عند وضع اتفاقية الوقود.

(ب) الضمان المالي.

وكما هو حال اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٥)، فقد نصت اتفاقية الوقود على جواز أن يستعيض مالك السفينة عن التأمين الإجباري بأي "ضمان مالي"^(٦)، ونكرت على سبيل المثال "ضمان من بنك أو مؤسسة مالية مماثلة"^(٧). فكان المشرع الدولي قد جعلنا أمام التزام بدلي على عاتق مالك السفينة بموجبه يفى هذا الشخص بالتزامه بالتغطية الإجبارية لمسئولته المدنية، وذلك باستيفائه للتأمين الإجباري أو أي ضمان مالي آخر (البديل).

ولقد قيل أن مبررات إضافة الضمانات المالية الأخرى إلى التأمين

(١) "Mutual insurance – Assurance mutuel".

(٢) "Protection and Indemnity Clubs".

(٣) انظر بصفة عامة حول تأمين المسؤولية عن الضرر الذي يصيب البيئة: نبيلة رسلان، مرجع

سبقت الإشارة إليه، ص ٢٩-٣٠.

(٤) انظر بصفة عامة حول دور تلك النوادي في شأن المسؤولية المدنية عن التلوث: دولارو

وأندرسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٩٧-٧٢١.

(٥) انظر حول الجدل الذي نشأ عند إعداد تلك الاتفاقية: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه،

ص ٢٨١-٢٨٢.

(٦) "guarantee of a bank or similar financial institution – le

cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire"

"financial security – garantie financière" (٧)

الإجباري في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ كان بدافع تخفيف النفقات، على أن الضمان المالي لا يمكن أن تتحصل عليه سوى شركات الملاحة الكبيرة، فالبنوك تتردد في ضمان شركات الملاحة المتوسطة^(١).

ويحق التساؤل عما إذا كان الضمان المالي يمكن الحصول عليه من مصادر أخرى غير البنك أو المؤسسة المالية؟ وذلك كما هو الحال في شأن الضمان المالي الصادر عن الدولة بصفتها هذه، فذلك هو ما تجيزه الاتفاقية في شأن السفن التي تملكها الدولة، وهو ما سبقت الإشارة إليه من قبل^(٢).

وفي رأينا لا يوجد ما يمنع من أن يكون مقدم الضمان الدولة ذاتها، وإن لم تكن مؤسسة مالية نظراً لأن ذكر البنوك والمؤسسات المالية هو على سبيل المثال دون الحصر.

(٣) شهادة استيفاء التغطية الإجبارية.

تعتبر شهادة استيفاء التغطية الإجبارية أحد المستندات الهامة التي يترتب على عدم توافرها سبباً في منع تشغيل السفينة^(٣)، إنها الشهادة التي أطلقت عليها الاتفاقية "شهادة تأمين أو ضمان مالي آخر"^(٤).

ولقد اعتنت المادة السابعة من اتفاقية القود بتنظيم شهادة استيفاء التغطية الإجبارية، وذلك سواء من حيث: مبدأ الالتزام بحملها، والجهة المصدرة لها، وضوابطها، وحجبتها، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٥.

(٢) انظر سابقاً ص ١٠٤.

(٣) المادة ١١/٧ من اتفاقية القود. وذلك ما لم تكن السفينة مملوكة للدولة، فعندئذ تفي هذه السفينة من التأمين أو الضمان المالي اكتفاءً بصور شهادة من الدولة ذاتها بضمان المسؤولية الناتجة عن هذه السفينة. انظر سابقاً ص ١٠٤.

(٤) "Certificate of Insurance or other Financial Security – Certificat d'assurance ou autre garantie financière"

(أ) حمل الشهادة.

بموجب اتفاقية الوقود يجب أن تصدر لكل سفينة شهادة تؤكد استيفائها لتغطية مسئوليتها المدنية، وذلك بموجب تأمين أو ضمان مالي آخر نافذ المفعول وفقاً لأحكامها، وذلك بعد أن تقرر السلطة المختصة في الدولة الطرف أن متطلبات الاتفاقية قد تم الامتثال لها^(١). وذلك مع إجازة تحفظ الدول المتعاقدة في شأن سفن ملاحتها الوطنية كما أشرنا من قبل^(٢).

(ب) الجهة المصدرة للشهادة.

تقرر الدولة التي سجلت فيها السفينة، رهناً بأحكام اتفاقية الوقود، شروط إصدار الشهادة وسرياتها^(٣). ويلاحظ أن هذه الشهادات على نوعين من حيث جهة الإصدار، فهناك شهادات يصدرها من نصفهم بأشخاص القانون العام، وأخرى يصدرها من نصفهم بأشخاص القانون الخاص.

فوفقاً لاتفاقية الوقود، وفيما يتعلق بالسفينة المسجلة في دولة طرف، يجب أن تصدر الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة للدولة التي سجلت فيها السفينة؛ وفيما يتعلق بالسفينة غير المسجلة في دولة طرف، يجوز أن تصدر هذه الشهادة أو أن يصادق عليها من جانب السلطة المختصة في أي دولة من الدول الأطراف^(٤).

ولقد أكدت اتفاقية الوقود على إنه ليس فيها ما يمكن تفسيره على أنه يمنح دولة طرفاً من الاعتداد بالمعلومات التي حصلت عليها من دول أخرى أو من المنظمة أو من منظمات دولية أخرى بشأن المركز المالي لمقتمي التأمين أو الضمان

(١) المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) نظر سابقاً ص ١٠١.

(٣) المادة ٧/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

المالي لأغراض هذه الاتفاقية، وفي هذه الحالات، لا تخلي الدولة الطرف المعتمدة بتلك المعلومات من مسئوليتها بوصفها الدولة المصدرة للشهادة التي تستوجبها الاتفاقية^(١).

وتتميز اتفاقية الوقود بأنها تتبنى منهجاً مرناً في شأن الجهة المصدرة لشهادة استيفاء التغطية، حيث إنها قد تضمنت النص على جواز أن ترخص الدولة لمؤسسة أو منظمة تعترف بها أن تصدر شهادة التغطية الإلزامية. ويجب على هذه المؤسسة أو المنظمة أن تخطر تلك الدولة بإصدار كل شهادة. إنها الحالة التي نصفها بحالة شهادات أشخاص القانون الخاص^(٢).

على أن الدولة ملزمة بموجب الاتفاقية، في جميع الأحوال، بضمان اكتمال ودقة الشهادة الصادرة عن أشخاص القانون الخاص المعتمدة، حيث تتعهد باتخاذ التدابير اللازمة للوفاء بهذا الالتزام^(٣).

وعند اختيار الدولة الاستعانة بأشخاص القانون الخاص في شأن إصدار شهادة استيفاء التغطية، فإنه بموجب الاتفاقية تصبح الدولة ملزمة بأن تخطر الأمين العام بما يلي^(٤):

- المسئوليات والشروط المحددة للصلاحيات المفوضة إلى المؤسسة أو المنظمة التي تعترف بها؛
- سحب هذه الصلاحيات؛
- تاريخ نفاذ مفعول هذه الصلاحيات أو سحبها.

وبموجب الاتفاقية؛ فإنه لا يسري مفعول أي صلاحية مفوضة إلا بعد

(١) المادة ٨/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) تستخدم الاتفاقية في نصها العربي لاصطلاح "السلطة أو المنظمة"، ولا شك إن الاصطلاح الأول منهما يدفع إلى الالتباس، فكيف تصدر سلطة تابعة للدولة الشهادة ولا تكون الشهادة منتسبة إلى الدولة.

(٣) المادة ١/٣/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) المادة ١/٣/٧ من اتفاقية الوقود.

انقضاء ثلاثة أشهر من تاريخ إخطار الأمين العام بها^(١).

ووفقاً للاتفاقية يجب أن يُرخص للمؤسسة أو المنظمة المفوضة في إصدار الشهادات بأن تسحبها في حالة الإخلال بالشروط التي صدرت بموجبها. ويجب على السلطة أو المنظمة، في جميع الأحوال، أن تبلغ بسحب الشهادة الدولة التي أصدرت بالنيابة عنها هذه الشهادة^(٢).

والجدير بالذكر؛ إن تفعيل تفويض الدولة لغير أجهزتها (السلطة أو المنظمة)، أي لأشخاص القانون الخاص، بإصدار شهادات استيفاء التغطية الإجبارية هو أمر محل نظر بالنسبة لبعض المعلقين على الاتفاقية، فعلى سبيل المثال يلمح جرجز إلى أن هذا الفرض مشكوك في إمكانية تنفيذه الفعلي^(٣).

وعلى الرغم من أن الاتفاقية قد انتبهت إلى العبء الإداري الضخم الذي سوف يترتب على دخولها حيز النفاذ، لا سيما من حيث متطلبات تحرير شهادة استيفاء التغطية الإجبارية والتي نصت عليها اتفاقية الوقود، حيث أنها قد أجازت للدولة الطرف أن تعهد ذلك إلى منظمة خاصة لهذا الشأن؛ إلا أن تحويل العبء لا ينفي بقاءه^(٤). وهو عبء مزدوج، ونقصد بذلك ما سوف يستحدثه من نشاط جديد للمؤمنين، لا سيما نوادي الحماية والتعويض.

(ج) ضوابط الشهادة.

تتعلق ضوابط شهادة استيفاء التغطية الإجبارية بالتالي: بيانات الشهادة، مقدار التغطية الإجبارية، ولغة الشهادة، وحمل الشهادة وإيداع نسختها، ومدة التغطية.

(١) المادة ٣/٧ ب من اتفاقية الوقود.

(٢) المادة ٣/٧ ج من اتفاقية الوقود.

(٣) مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(٤) انظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٠.

فمن حيث البيانات، فإن اتفاقية الوقود، تستوجب أن تطابق شهادة استيفاء التغطية الإجبارية النموذج المرفق بها. والجدير بالذكر، إن اتفاقية الوقود تشترط بيانات معينة لشهادة التغطية الإجبارية تتضمن التفاصيل التالية^(١):

- اسم السفينة، والرقم المميز أو الحروف المميزة لها، وميناء تسجيلها؛
- اسم المالك المسجل ومقر عمله الرئيسي؛
- رقم المنظمة البحرية الدولية لتعريف السفينة؛
- نوع الضمان ومدته؛
- اسم المؤمن لديه أو أي شخص آخر مقدم للضمان ومقر عمله الرئيسي، وعند الاقتضاء مقر العمل الذي تم فيه الاكتتاب في التأمين أو الضمان؛
- فترة سريان الشهادة التي يجب ألا تزيد على فترة سريان التأمين أو الضمان.

كذلك؛ فإنه من حيث مقدار التغطية الإجبارية، فإن اتفاقية الوقود تنص على أنه "يجب على المالك المسجل ... أن يكتتب في تأمين أو ضمان مالي آخر ... لتغطية مسؤليته عن أضرار التلوث بمبلغ يعادل حدود المسؤولية المقررة بموجب نظام حدود المسؤولية الوطني أو الدولي واجب الانطباق، على ألا يتجاوز في جميع الأحوال المبلغ المحسوب وفقاً لاتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة"^(٢).

وفي شأن لغة الشهادة، فإن اتفاقية الوقود تنص على أنه "حرر الشهادة باللغة أو باللغات الرسمية للدولة المصدرة لها. وإذا لم تكن اللغة المستخدمة هي الإسبانية أو الإنكليزية أو الفرنسية، وجب أن يتضمن النص ترجمة إلى إحدى هذه اللغات، ويجوز عدم استخدام اللغة الرسمية للدولة إذا قررت هذه الدولة ذلك"^(٣).

(١) المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) المادة ١/٧ من اتفاقية الوقود.

(٣) المادة ٤/٧ من اتفاقية الوقود.

أما في شأن حمل الشهادة وإيداع نسختها، فإنه وفقاً لاتفاقية الوقود 'يجب أن تتوافر الشهادة على متن السفينة وأن تودع نسخة منها لدى السلطات التي تمسك الملف الخاص بسجل السفينة، أو تودع، إذا كانت السفينة غير مسجلة في دولة طرف، لدى السلطات التي أصدرت الشهادة أو صانقت عليها' (١).

وحيث أن شهادة استيفاء التغطية الإجبارية تصدر في حدود المسؤولية المدنية التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية أو القوانين السارية في دولة علم السفينة، فإن هذه هي الدولة التي تصدر تلك الشهادة، على أنه لا يوجد ما يمنع من أن تصدر تلك الشهادة عن دولة طرف أخرى وذلك في فرض أن دولة العلم ليست بطرف في الاتفاقية، فعدم حمل تلك الشهادة سوف يعيق سفن الدول غير المتعاقدة من دخول المناطق البحرية الخاضعة للدول الأطراف في الاتفاقية (٢).

(د) مدة التغطية.

وفي شأن مدة التغطية الإجبارية؛ فإنه لا يُعتبر التأمين أو الضمان المالي الآخر مستوفياً لمطالبات الاتفاقية (٣) إذا أمكن له أن ينتهي، لأسباب غير انقضاء فترة صلاحية التأمين أو الضمان المبينة في الشهادة بموجب الاتفاقية (٤)، قبل مرور ثلاثة أشهر من تاريخ إبلاغ السلطات التي حددتها الاتفاقية لإيداع الاتفاقية (٥) بانتهاء التأمين أو الضمان، ما لم تكن الشهادة قد ردت إلى هذه السلطات أو ما لم تكن شهادة جديدة قد صدرت خلال الفترة المذكورة.

وتنطبق الأحكام السابقة أيضاً على أي تعديل للتأمين أو الضمان يفقده استيفاء متطلبات الاتفاقية (٦).

(١) المادة ٥/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) انظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٨.

(٣) ويقصد بذلك تحديداً حكم المادة ٦/٧ من اتفاقية الوقود.

(٤) ويقصد بذلك تحديداً حكم المادة ٢/٧ من اتفاقية الوقود.

(٥) ويقصد بذلك تحديداً حكم المادة ٥/٧ من اتفاقية الوقود.

(٦) المادة ٦/٧ من اتفاقية الوقود.

والجدير بالذكر، إنَّ الحكم السابق ليس بجديد على الاتفاقيات الدولية، وهو مقرر تحسباً لحالة انتقال ملكية السفينة إلى شخص آخر، حيث ينبغي أن تمتد تغطية المسؤولية إلى المالك الجديد لفترة ثلاث أشهر على الأقل^(١).

(هـ) حجية الشهادة.

ووفقاً لاتفاقية الوقود فإن "الشهادات الصادرة أو المصادق عليها بموجب سلطة دولة طرف يجب أن تقبلها سائر الدول الأطراف لأغراض هذه الاتفاقية وأن تنظر إليها سائر الأطراف على أنها تتمتع بنفس مفعول الشهادات الصادرة أو المصادق عليها من جانبها هي ذاتها، حتى إذا كانت هذه الشهادات صادرة أو مصادقاً عليها لسفينة غير مسجلة في دولة طرف. ويجوز لدولة طرف أن تطلب في أي وقت من الأوقات التشاور مع الدولة التي أصدرت الشهادة أو صادقت عليها إذا رأت أن المؤمن لديه أو الضامن الذي يرد اسمه في شهادة التأمين غير قادر من الناحية المالية على الوفاء بالالتزامات التي تفرضها هذه الاتفاقية"^(٢).

ومع ذلك يحق التساؤل، عن مدى حق دولة استقبال السفينة من قبول شهادة استيفاء التغطية الإلزامية الصادرة طبقاً لحدود مسؤولية نقل عن تلك النافذة في تلك الدولة. لا شك لدينا في حق تلك الدول في رفض مثل تلك الشهادات واعتبار السفينة غير مستوفية للتغطية الإلزامية. على أن تنفيذ ذلك يصعب عملياً، فبالرجوع إلى نموذج الشهادة المرفق بالاتفاقية نجد أنه قد تمت صياغته بشكل مرن بحيث تكفي الشهادة بالإقرار بأن حاملها قد استوفى متطلبات الاتفاقية دون ذكر التفاصيل.

على أن دولة العلم لا تقوم بأي دور يتعلق برقابة يسار المؤمن أو جدية الضمان المالي، حيث يقتصر دورها فقط على التحقق من استيفاء التقدم بالتأمين أو

(١) انظر في شأن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢: محمد الفقي،

مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٨٦.

(٢) المادة ٩/٧ من اتفاقية الوقود.

وبذلك نخلص من الفرع الأول، والذي خصصناه للتغطية الإجبارية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي في اتفاقية الوقود إلى أن المبدأ هو التزام مالك السفينة التي تتعدى حمولتها الإجمالية ألف طن بالتأمين الإجباري أو بضمان مالي آخر في حدود المسئولية التي يخضع عليها، وبأن يحمل هذا المالك شهادة تفيد استيفاء ذلك الالتزام. وبذلك يحين الوقت لتناول العلاقة بين المضرور والمتعهد بالتغطية الإجبارية، والتي نخصص لها الفرع الثاني والتالي بيانه.

الفرع الثاني علاقة المضرور بالمتعهد بالتغطية الإجبارية

تمهيد وتقسيم:

اقتنت اتفاقية الوقود أثر الاتجاه الدولي في المسئولية المدنية حيث عظمت من فائدة التغطية الإجبارية للمسئولية بإنشاء حق المضرور (الدائن) في الرجوع المباشر على المتعهد بالتغطية الإجبارية (المؤمن أو الضامن)^(٢)، على إنها قررت في ذات الوقت حق المؤمن ومقدم الضمان المالي في التمسك بدفوع المسئول (المدين) في مواجهة المضرور (الدائن). وتفصيل ذلك على النحو التالي بيانه.

أولاً: دعوى المضرور المباشرة.

يتطلب تناول دعوى المضرور المباشرة في مواجهة المتعهد بالتغطية الإجبارية، البدء بتحديد مبررات النص على تلك الدعوى، ثم أحكامها في اتفاقية

(١) وهو الوضع الذي يختلف عما هو عليه في معاهدة مسئولية مستظلي السفن الذرية لعام ١٩٦٢، حيث تلتزم الدولة بضمان يسار المؤمن. أنظر حول ذلك: محمد الفقي، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٢٨٧.

(٢) بوسون، مرجع سبق الإشارة إليه، ص ٦٦٢. ويتأكد ذلك بمراجعة التالي: اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٨/٧)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٨/١٢). وهو الاتجاه الذي أخذ به بروتوكول عام ٢٠٠٢ المعدل لاتفاقية أثينا لعام ١٩٧٤ لنقل الركاب عن طريق البحر (المادة ٤ مكرر فقرة ١٠).

الوقود، وهو ما نتناوله على الوجه التالي بيانه.

(١) مبررات الدعوى المباشرة.

لا يغيبن عن الذهن حقيقة عدم وجود علاقة قانونية مباشرة بين المضرور ومؤمن المسؤولية في مجال التلوث بوقود السفن، لذا فإنه في ظل غياب النص فإن المضرور (الدائن) لا يستطيع إلا أن يرجع على المسئول (المدين) بالتعويض.

على أن الموقف قد يختلف في حالة مقدم الضمان المالي. فعلى سبيل المثال؛ فإن خطاب الضمان^(١) الذي يتقدم به المسئول يجعل للمضرور حق الرجوع مباشرة وبلاستقلال عن المدين^(٢).

وبذلك استدركت اتفاقية الوقود هذا الأمر، فنصت صراحة على حق المضرور (الدائن) في الرجوع المباشر في مواجهة المؤمن أو مقدم الضمان المالي بنصها على أنه: "يجوز رفع أي دعوى تعويض عن أضرار التلوث مباشرة ضد المؤمن لديه أو الشخص الآخر مقدم الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية المالك المسجل عن أضرار التلوث"^(٣).

والجدير بالذكر أن الرجوع المباشر لم يعد بالأمر الغريب على معاهدات المسؤولية المدنية للتلوث البحري^(٤). على أن الأمر اللافت للنظر أن نوادي الحماية والتعويض "Protection and Indemnity Clubs"، وهي تجمعات التأمين

(١) ويعرف قانون التجارة المصري، والصادر بموجب القانون رقم ١٧ لسنة ١٩٩٩، (التقنين التجاري) خطاب الضمان بكونه "تعهد مكتوب يصدر من البنك بناءً على طلب شخص (يسمى الأمر)، بدفع مبلغ معين أو قابل للتعيين لشخص آخر (يسمى المستفيد)، إذا طلب منه ذلك خلال المدة المعينة في الخطاب ودون اعتداد بأية معارضة" (المادة ١/٣٥٥).

(٢) المادة ٣٥٨ من تقنين التجارة المصري.

(٣) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود

(٤) اتفاقية مسؤولية مستغني المس الزرية لعام ١٩٦٢ (المادة ١٨)، واتفاقية المسؤولية المدنية لعام

١٩٦٩ (المادة ٨/٧)، اتفاقية الموحدة لحطيرة (المادة ٨/١٢)

التبادلي لمجهزي السفن، وهي المغطي الأول المتوقع لمسئولية مستغلي السفن عن التلوث بالوقود، لم تعارض ذلك الرجوع أثناء المؤتمر^(١)؛ مع العلم بأن هذه النوادي غير معتادة على ذلك حيث أن تغطيتها لمسئولية مجهزي السفن مستقرة على قيام المسئول بالفداء بدين لكي يتمتع بتغطية النادي تطبيقاً لمبدأ "pay first" وهو ما يعبر عنه أيضاً بمبدأ "pay to be paid" أي "ادفع أولاً" أو "ادفع لكي يدفع لك"^(٢).

ولا ينبغي أن يفوت القنويه إلى ما أشرنا إليه من قبل من عدم ارتباط التغطية الإجبارية بالدعوى المباشرة، فقد تتوافر الأولى دون الثانية كما هو في حالة إعفاء سفن الدولة من الحصول على تغطية إجبارية من الغير مع الاكتفاء بضمان الدولة للمسئولية الناتجة عن تشغيل تلك السفن. ففي هذه الحالة لا يتصور وجود طرف ثالث يمكن الرجوع عليه بالدعوى المباشرة على الرغم من استيفاء التغطية الإجبارية^(٣).

(٢) أحكام الدعوى المباشرة.

تستقل الدعوى المباشرة للمضروب في مواجهة المؤمن أو مقدم الضمان المالي عن علاقة هذا الأخير بالمسئول، كما إنها جائزة بغض النظر عن مدى يسار المسئول ولو لم يسبقها رجوع عليه^(٤).

والراجح قيام حق الرجوع على المؤمن أو الضامن ولو كانت العائمة

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٤.

(٢) انظر:

Bennett (Howard), "The Law of Marine Insurance", Oxford, Clarendon Press, 1996, p. 236-237.

(٣) انظر سابقاً ص ١٠٤.

(٤) انظر حول المناقشات التي دارت حول ذلك الأمر عند الإعداد لاتفاقية المسئولية للمدنية لعام

١٩٦٩: محمد الفقي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٨٨-٢٨٩.

المتسببة في التلوث بوقود السفن نقل حمولتها الإجمالية عن ألف طن، طالما تصادف استيفائها للتأمين^(١). على أن الصعوبة ستكون عملية في شأن تحديد ذلك المؤمن أو الضامن.

وفي جميع الأحوال، أجازت الاتفاقية للمتعهد بالتغطية الإجبارية (المدعى عليه)، أن يلزم مالك السفينة بالانضمام إلى الدعوى^(٢).

ثانياً: دفع المتعهد بالتغطية الإجبارية.

تشجيعاً لمتعهدي التغطية الإجبارية من مؤمنين وضامنين بالمبادرة إلى تغطية مخاطر مسؤولية التلوث بالوقود، اعتنت اتفاقية الوقود بتنظيم دفعيهما في مواجهة الضرور عند رجوعه المباشر على أي منهما. إنها الدفع التي نرى إمكانية تصنيفها ضمن فئتين: الأولى، تتعلق بدفع يتمتع بها المسنول أصلاً؛ أما الثانية فهي دفع لم يكن ليتمتع بها المسنول، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) الدفع التي يتمتع بها المسنول.

من حيث المبدأ، فإنه في حالة الرجوع المباشر على المؤمن أو الضامن، فإن لأي من هذين الطرفين، بصفتها مدعى عليه، اللجوء إلى الدفع التي يحق لمالك السفينة ذاته اللجوء إليها، ولعل من أهمها الدفع بتحديد المسؤولية^(٣).

على أن الاتفاقية قد نصت صراحة على استبعاد الدفع المتعلقة بإفلاس

(١) وهو الحد الذي يبدأ معه التأمين الإجباري. وتفسيرنا وصلنا إليه قِياماً على تفسير مقبل في ظل اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ أنظر المرجع السابق، ص ٢٩٠.

(٢) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود

(٣) أنظر في شأن تحديد المسؤولية لاحقاً ص ١٥٥

مالك السفينة أو تصفية ممتلكاته^(١). وهذا منطقي فالمتعهد يساعد المضرور في التغلب على خطر إعسار المسئول. فكيف بعد ذلك يستفاد من ذلك الإعسار في تفادي التغطية.

(٢) الدفع التي لا يتمتع بها المسئول.

ولقد اعتنت الاتفاقية بالحالة التي لا يكون فيها لمالك السفينة الحق في تحديد المسؤولية وفقاً لأحكام الاتفاقية، حيث أكدت مع ذلك على حق المؤمن أو الضامن، عند الرجوع المباشر على أي منهما، بأن يحد من مسؤوليته هو حتى مبلغ يعادل مبلغ التأمين أو الضمان المالي الآخر المطلوب الاكتتاب فيه وفقاً للاتفاقية^(٢).

كذلك أجازت الاتفاقية للمدعي عليه، أن يدفع بأن أضرار التلوث قد نجمت عن سوء تصرف مقصود صدر عن مالك السفينة، أي بالاستناد إلى الخطأ العمدي أو على الأقل ما يعرف في النظام القانوني الأنجلوأمريكي بالخطأ الإرادي "wilful misconduct" وهو يقترب من مفهوم الخطأ غير المغتفر في دول النظام القانوني اللاتيني^(٣).

فمن المعلوم أن الخطأ الإرادي يتحقق عندما يرتكب الشخص فعلاً، سلبياً أو إيجابياً، مع إدراك إنه قد يترتب عليه ضرراً فيقبل عليه برعونة ودون اكتراث. فالخطأ الإرادي، وإن اختلف مع الخطأ العمدي حيث لا يتضمن التعمد، إلا أنه يشترك معه في الإدراك، لذا فهو يقاس بمعيار شخصي.

ولا شك أن الدفع السابق منطقي، في مجال التأمين، والحال وجوب أن

(١) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

(٢) ذات الفقرة السابقة.

(٣) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

يكون الخطر حادثة احتمالية لا يتوقف تحققها على محض إرادة أحد الطرفين، خاصة إرادة المؤمن له. ونية الإيذاء تُعبر عن إرادة إيقاع الخطر، وهي متحققة بصورة جلية في الخطأ العمدي، والخطأ الإرادي^(١).

على أننا نرى استبعاد الخطأ الجسيم من الحالة السابقة، فالخطأ الجسيم، وإن كان هو الخطأ الذي يقع فيه أقل الناس حرصاً، إلا أنه لا يحتوي على أية إدراك بأن فعل الخطأ قد يترتب عليه ضررٌ للغير، لذا فإنه يقاس بمعيار موضوعي. وبذلك يلتزم المتعهد بالتغطية الإجبارية ولو تحقق في حق المسئول الخطأ الجسيم^(٢).

ولا يغيبن عن الذهن، إن إيقاع التلوث من قبل المسئول قد يكون عمدياً، ومع ذلك لا يكون معاقباً عليه كما هو الحال في شأن الحالات التي نصت عليها المادة ٥٤ من قانون البيئية المصرية، والسابق الإشارة إليها^(٣)، والتي من أهمها حالة تأمين سلامة السفينة أو سلامة الأرواح عليها. وفي رأينا أن حالات التلوث العمدي غير المعاقب عليه لا تسقط التغطية الإجبارية، لا سيما وإن نص اتفاقية الوقود قد استخدم عبارة "سوء تصرف مقصود"، فعلى الرغم من أننا أمام تصرف مقصود، إلا أنه ليس بتصرف سيء منظوراً إليه من حيث تضحيته بمصلحة دنيا انتصاراً لمصلحة أعلى^(٤).

وعلى كل حال، لا يجوز للمتعهد بالتغطية الإجبارية اللجوء إلى أي دفع آخر كان يحق له أن يلجأ إليه في دعوى يقيمها عليه مالك السفينة^(٥). وعلى الرغم من أن اتفاقية الوقود لم تعط أمثلة لهذا الدفع، إلا أننا نتصوره على سبيل المثال في

(١) انظر: نبيلة رسلان، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٢٢.

(٢) انظر في الاتجاه الحديث نحو قابلية الخطأ الجسيم للتأمين: نبيلة رسلان، مرجع سبقت الإشارة

إليه، ص ٢٤.

(٣) انظر سابقاً ص ٥٠.

(٤) ومع ذلك نعرف بأن تفسيرنا قد يصطدم مع المفهوم التقليدي لاحتمالية الخطر المؤمن منه.

(٥) المادة ١٠/٧ من اتفاقية الوقود.

شأن حالة عدم الوفاء بقسط التأمين، أو مقابل الضمان المالي الآخر.

وبذلك نخلص من الفرع الثاني، والذي خصصناه للدعوى المباشرة للمضرور في مواجهة المتعهد بالتغطية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، إلى أنه نظامٌ مكمّلٌ للتغطية الإلزامية، حيث يحقق لها الفاعلية، وإنه يتحقق استقلالاً عن علاقة المتعهد بالتغطية بالمسئول. كما أن تبني مبدأ الرجوع المباشر قد تحقق في الاتفاقية بالتوازن مع منح المتعهد بالتغطية الحق في التمسك بدفع المسئول، بل وبمجموعة من الدفع منها ما كان يتمتع بها المسئول ذاته.

وبذلك تنتهي أيضاً من المطلب الخامس، والذي خصصناه للأدوات القانونية التي تبنتها اتفاقية الوقود للتغلب على خطر إفسار المسئول عن التلوث بوقود السفن الزيتي. وبذلك يبقى لنا تأكيد اتفاقية الوقود على الآثار الدولية للحكم القضائي الصادر بالتطبيق للاتفاقية لحماية للمضرور، إنه الموضوع الذي نتناوله في المطلب التالي.

المطلب السادس عدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ

اعتنت اتفاقية الوقود بضمّان "الاعتراف"^(١) بالأحكام القضائية الصادرة وفقاً لأحكامها حيث نصت صراحة على أن يُعترف في أي دولة طرف بأي حكم تصدره محكمة مختصة وفقاً لأحكام الاتفاقية. وبذلك اكتفت الاتفاقية بأن يكون ذلك الحكم واجب النفاذ في دولة صدره ("تولة المنشأ"^(٢))، ولا يخضع فيها لطرق الطعن العادية.

ولقد أشار النص العربي الرسمي إلى طرق الطعن العادية باصطلاح

(١) "Recognition – Reconnaissance"

(٢) "State of origin – Etat d'origine"

"أشكال المراجعة العادية"، وهي ترجمة حرفية للنص الإنجليزي "ordinary forms of review"، فلقد كان الأنسب أن تكون الترجمة وظيفية تقترب من النص الفرنسي والذي استخدم اصطلاح "recours ordinaire".

ويتقيد الاعتراف بالحكم، عدم الحصول عليه عن طريق التحايل؛ أو كان المدعي عليه لم يمنح مهلة معقولة قبل نظر الدعوى، ولم يمنح فرصة عادلة لعرض قضيته^(١).

ولا شك الصياغة الفضفاضة للاستثناء الثاني لاسيما من حيث تحديد المقصود من "مهلة معقولة"^(٢)، و"فرصة عادلة لعرض قضيته"^(٣)، سيفتح الباب واسعاً نحو سلطة تقديرية واسعة للقضاء قد تهدر القيمة الفعلية لاتفاقية الوقود. وعلى كل حال؛ فإن الاتفاقية لم تأت بجديد فهي تتوافق مع ما استقر عليه الأمر منذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٤).

كما اعتنت اتفاقية الوقود بضمان نفاذ الأحكام القضائية الصادرة وفقاً لأحكامها بأقل المتطلبات الإجرائية، وهو ما أطلقت عليه الاتفاقية اصطلاح "إنفاذ"^(٥). فلقد نصت اتفاقية الوقود صراحة على أن يكون الحكم المعترف به بموجب أحكام الاتفاقية^(٦) واجب النفاذ في كل دولة طرف بمجرد الامتثال للإجراءات الشكلية المطلوبة في تلك الدولة^(٧).

(١) المادة ١/١٠ من اتفاقية الوقود. وبذلك فإن في هذا ضماناً للممول، وهي ضمانته الحق في الدفاع، انظر لاحقاً ص ١٥١.

(٢) "reasonable notice – des délais raisonnables"

(٣) "fair opportunity to present her or his case – mise en mesure de préparer sa défense". ولاحظ مطابقة الترجمة الرسمية للنص الإنجليزي دون الفرنسي، والأقرب ترجمته "التمكين من تحضير دفاعه".

(٤) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ١/١)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ١/٤٠).

(٥) "Enforcement – Exécution"

(٦) وهي على وجه التحديد أحكام المادة ١/١٠ من الاتفاقية.

(٧) المادة ٢/١٠ من الاتفاقية.

وعلى الرغم من أنّ الاتفاقية قد تركت إجراءات التنفيذ لقانون الدولة التنفيذ؛ إلا أنها نصت صراحة على أنه لا يجوز أن تسمح هذه الإجراءات بإعادة النظر في موضوع الدعوى^(١).

كذلك؛ فإن اتفاقية الوقود لم تأت بجديد في شأن النفاذ، حيث واكبت ما استقر عليه الأمر منذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٢).

وهكذا نكون قد انتهينا من المبحث الأول، والذي خصصناه لأوجه تعزيز اتفاقية الوقود للمركز الضعيف للمضروب من التلوث بوقود السفن، وهو ما تمثل في ترجيح مكان وقوع الضرر لانعقاد الاختصاص القضائي بدعوى المسؤولية المدنية؛ وتبني أساساً للمسئولية يلانم المضروب؛ وتقييد مفهوم السبب الأجنبي في مجال دفع تلك المسؤولية؛ وعدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول؛ والتخفيف من تبعات خطر إفسار المسئول؛ وعدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ. وبذلك يحين الوقت لتناول القواعد المقابلة والمحقة لتوازن مركز المسئول، إنه الموضوع الذي ينشغل به المبحث الثاني والتالي بيانه.

(١) المادة ٢/١٠ من الاتفاقية.

(٢) اتفاقية المسؤولية المدنية ١٩٦٩ (المادة ٢/١٠)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ٢/٤٠).

المبحث الثاني توازن مركز المسئول بعد نصرة المضرور

تمهيد وتقسيم:

لقد كان من المتعين في مقابلة ما تمتع به المضرور من دعم قانوني أن تتبنى اتفاقية الوقود ما يحقق توازناً في مركز المسئول، وهو ما تحقق بما تبنته هذه الاتفاقية من مبدأ منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود، والتأكيد على حماية حق المسئول في الدفاع؛ وتبني ميعاداً قصيراً لتقادم دعوى المسؤولية، فضلاً عن تمتع المسئول بتحديد المسؤولية^(١)، وذلك على النحو التالي بيانه.

المطلب الأول منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود

تمهيد وتقسيم:

لا يتمتع المضرور باختيار الرجوع على المسئول عن التلوث بوقود السفن بين أحكام القانون الداخلي والاتفاقية بما يتفق ومصالحته. فكما تعدّ اتفاقية الوقود حداً أدنى لحماية المضرور؛ فإنها تعد الحد الأقصى لمسئولية المسئول عن التلوث بوقود السفينة. وبذلك، تحقق اتفاقية الوقود توحيداً في القانون الواجب التطبيق على علاقات المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن سواء في شقه الدولي أو الداخلي.

وبذلك تنص اتفاقية الوقود صراحة على أنه: "لا يجوز رفع أي دعوى

(١) ويمكن أن يضاف إلى مكاسب المسئول بن الاتفاقية لم تعرض للتعويض عن الضرر البيئي. على أن ذلك لا يعني أن مثل هذا الضرر مستبعد من عناصر التعويض، فالمسألة قد تركت للقانون الواجب التطبيق وفقاً لمنهج تنازع القوانين، كما هو حال جميع اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري. وبذلك تعود الكرة إلى ملعب القوانين الداخلية في ظل اختلافها بين أنظمة تعويض عن ذلك الضرر وأخرى لا تعوض عنه. انظر سابقاً، ص ١٠٥.

تعويض عن أضرار التلوث ضد مالك السفينة إلا وفقاً لهذه الاتفاقية" (١).

على أن القيد السابق لا يتعلق بدعوى رجوع مالك السفينة على المتسبب في الخطأ الذي أدى إلى أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي. وبذلك نصت اتفاقية الوقود صراحة على أنه "ليس في هذه الاتفاقية ما يخل بأي حق في الرجوع يتمتع به مالك السفينة بمعزل عن هذه الاتفاقية" (٢). وهو ما يتحقق في تصورنا، عند رجوع مالك السفينة على مالك سفينة أخرى بحصته في التعويض عن تلوث وقع من السفينتين تحمل فيه مالك السفينة الأول بكامل التعويض الذي تحدده الاتفاقية تطبيقاً لمبدأ التضامن.

وعلى كل حال فإن ضمانه عدم الرجوع على المسئول بغير أحكام اتفاقية الوقود، ليست بجديدة فهي أمرٌ مستقر منذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (٣). كذلك رجوع مالك السفينة على الغير بمعزل عن اتفاقية الوقود (٤).

المطلب الثاني مراعاة حق المسئول في الدفاع

كذلك، اعتنت اتفاقية الوقود بالتأكيد على حق المسئول في الدفاع كما ذكرنا سابقاً بنصها على أن "يمنح كل مدعى عليه مهلة معقولة قبل النظر في أي دعوى...". (٥). ولقد لاحظنا كيف أن النص يستخدم اصطلاحاً مرناً ألا وهو "المهلة المعقولة"، وعلى الرغم من أن الاصطلاحات المرنة تمنح سلطة تقديرية للقاضي

(١) المادة ٥/٣.

(٢) المادة ٦/٣.

(٣) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٤/٣)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٤/٧). ومع ذلك فإن اتفاقية المواد الخطرة تتيح فرصة نقادي تطبيق الاتفاقية إذا ما كتبت لا تتماشى مع قوانين العمل أو لضمان الاجتماعي (المادة ٢/٤).

(٤) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٥/٣)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٦/٧).

(٥) المادة ٢/٩ من اتفاقية الوقود. أنظر في ذات التأكيد: المادة ١/٩ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ والمادة ٣/٣٨ من اتفاقية المواد الخطرة.

المختص، إلا أن قاضي التنفيذ إذا لم يقتنع بمعقولية الميعاد فإن الاتفاقية تمنحه الحق في رفض منح الحكم الأمر بالتنفيذ^(١).

كذلك يلاحظ أن النص على ضمانات حق المسئول في الدفاع ليس بالأمر الجديد، فهو نقلاً عن نصوص مستقرة منذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٢).

المطلب الثالث تقصير ميعاد تقادم دعوى المسؤولية

انتهينا من قبل إلى غلبة كون المسؤولية عن التلوث بوقود السفن من قبيل المسؤولية التقصيرية، وعلى عكس المسؤولية العقدية؛ فإن المسؤولية التقصيرية تخضع وفقاً للقواعد العامة لمبدأ التقادم الطويل، بانقضاء خمس عشرة سنة^(٣).

ولا شك أن التقادم الطويل يحقق مصلحة الطرف المضرور، وهو ما لا يحقق مصلحة المسئول، فعلى سبيل المثال دون الحصر سوف ينعكس طول فترة الرجوع القضائي على تكلفة حصول مالك السفينة على التغطية الإجبارية. وبذلك فقد رأيت اتفاقية الوقود تبني ميعاداً أقصر للتقادم ورأت في ذلك تحقيقاً للتوازن بين المضرور والمسئول، لاسيما بعدما عززت هذه الاتفاقية من المركز الضعيف للمضرور.

فلقد تناولت اتفاقية الوقود تقادم دعوى المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود

(١) انظر سابقاً ص ١٤٨.

(٢) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ١٠/ب)؛ واتفاقية المواد الخطرة (المادة ١٠/٤).

(ب).

(٣) فالجدير بالذكر، إن المادة ١٧٢ من التقنين المدني تنص على أن: "١- تسقط بالتقادم دعوى التعويض الناشئة عن العمل غير المشروع بانقضاء ثلاث سنوات من اليوم الذي علم فيه المضرور بحدوث الضرر وبالمشخص المسئول عنه. وتسقط هذه الدعوى في كل حال بانقضاء خمس عشرة سنة من يوم وقوع العمل غير المشروع. ٢- على أنه إذا كانت هذه الدعوى ناشئة عن جريمة، وكانت الدعوى الجنائية لم تسقط بعد انقضاء المواعيد المذكورة، فإن دعوى التعويض لا تسقط إلا بمقوطة الدعوى الجنائية".

السفن الزيتية في مادتها الثامنة، وذلك تحت عنوان "المهل الزمنية"، إنها الترجمة التي نأخذ عليها عدم دقتها. فالأصح أن يكون العنوان هو "مواعيد التقادم"، فذلك هو الأقرب إلى المعنى الفني والذي استخدمه النصاب الإنجليزي والفرنسي. فالاصطلاح الإنجليزي كان "time limits"، أما الاصطلاح الفرنسي فقد كان "délais de prescription".

وبذلك فإننا نرى تنقيح نص المادة ٨ ليكون: "تتقادم الحقوق في التعويض المقررة بموجب هذه الاتفاقية إن لم ترفع دعوى بمقتضى هذه الاتفاقية في غضون ثلاث سنوات من تاريخ وقوع الضرر. ولكن لا يجوز، بأي حال من الأحوال، رفع دعوى بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر. وإذا كانت هذه الحادثة تتألف من سلسلة وقائع، تحسب فترة السنوات الست من تاريخ حدوث أول واقعة".

فبالرجوع إلى النص العربي الرسمي نجده يبدأ باصطلاح "تسقط الحقوق..."^(١)، في حين أن الأمر يتعلق بميعاد تقادم وليس بميعاد سقوط، والمعروف بالفرنسية باصطلاح "délais de déchéance"، وهو الاصطلاح الذي لم يستخدمه النص الفرنسي الرسمي.

وطالما أن الميعاد المنصوص عليه في المادة الثامنة هو ميعاد تقادم، وليس بميعاد سقوط فإنه سيخضع لما يخضع له ميعاد التقادم، من وقف وانقطاع وتنازل.

ولا شك في أن ميعاد التقادم الذي تنص عليه الاتفاقية مقرر للمدين حسن النية وبالتالي؛ فإننا نرى عندما يتوافر سوء النية، بالغش أو الخطأ غير الإرادي فإن الميعاد القصير لن ينطبق، ونعود إلى القانون الداخلي الواجب التطبيق بما قد يحمله من مواعيد تقادم طويلة.

(١) في حين أن النص الإنجليزي الرسمي يستخدم فعل "extinguish"، ويستخدم النص الرسمي الفرنسي فعل "éteigne".

ويشير جرجز إلى أن ميعاد التقادم المتبني في اتفاقية الوقود يتميز بكونه غير قصير، وبالتالي فإنه يؤخر الإسراع نحو التقاضي، وهو ما يعني زيادة فرص التسوية الودية والتي قد تستغرق بعضاً من الوقت^(١).

ومعقولية ميعاد التقادم تسمح بتطبيق الاتفاقية على حالات التلوث التي تتحقق بعد فترة من وقوع حادث التلوث كما هو الحال في شأن التلوث الناتج عن تسرب وقود الحطام البحري^(٢).

وكما هو الحال في شأن الضمانات السابقة، فإن ضمانات التقادم القصير ليست بجديدة حيث إنها ضمانات مستقرة منذ اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩^(٣). ولا تفوت عن الفطنة أن قصر ميعاد التقادم، بالإضافة إلى مبدأ تحديد المسؤولية والذي سوف يلي بيانه لاحقاً، هما أمران ضروريان لحفز مجتمع التأمين البحري إلى المبادرة بتغطية المسؤولية المدنية في هذا المجال^(٤).

المطلب الرابع الحد من المسؤولية التضامنية

تمهيد وتقسيم:

أكدت اتفاقية الوقود على تضامن المسؤولين عند تعددهم، حيث تصبح المسؤولية عندئذ موصوفة وفقاً لاصطلاحات الاتفاقية بكونها "تضامنية وتكافئية"^(٥). وليس في هذا الحكم بجديد على معظم الأنظمة القانونية والتي انتصرت لهذا المبدأ

(١) مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ١٤.

(٢) انظر: ماير، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٦.

(٣) اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩ (المادة ٨)؛ اتفاقية المواد الخطرة (المادة ٢/٢٧). ومع ذلك يلاحظ أن اتفاقية المواد الخطرة تأخذ بمدة ١٠ سنوات من وقت وقوع الحادثة كحد أقصى (المادة ٣/٣٧).

(٤) انظر لاحقاً في شأن تحديد المسؤولية ص ١٥٥.

(٥) المادة ٢/٣، والمادة ٥.

منذ زمن بعيد حماية للطرف الضعيف^(١). فالخصوصية تتمثل في مواكبة اتفاقية
الوقود المستقر عليه في اتفاقيات المسؤولية المدنية عن التلوث البحري الأخرى من
حيث قصر هذا التضامن على حالة "الأضرار التي تتعذر تجزئتها في التصور
المعقول"^(٢).

المطلب الخامس تحديد المسؤولية

تمهيد وتقسيم:

من معالم ذاتية القانون البحري تمتعه بالعديد من الأنظمة الخاصة والتي
تساعد على تحقيق التوازن بين الحاجة الجماعية إلى الاستغلال البحري والحاجة
الفردية إلى دعم المستثمر البحري والذي يتقبل مخاطر الملاحة البحرية. ومن
الوسائل الفنية لتحقيق ذلك التوازن هو تيسير اللجوء إلى التأمين البحري، والذي
بموجبه يتم تخفيف عبء الخطر الفردي، بتوزيعه إلى أكبر عدد من الأشخاص.
على أن من أسس التأمين، بصفة عامة، كون الخطر المؤمن منه قابلاً للقياس الفني،
وهو ما يتحقق بلا شك بوجود تصور للحدود القصوى للتعويض والتي قد يتحملها
المسئول، أي تحديد المسؤولية^(٣). وهو ما اعتنت به اتفاقية الوقود.

وقد يكون من المناسب مناقشة مدى تحديد المسؤولية عن التلوث بوقود
السفن، في ظل النظام القانوني المصري، قبل تناول هذا التحديد في اتفاقية الوقود
وتقييمه، وذلك على النحو التالي بيانه.

(١) فطى سبيل المثال تنص المادة ١٦٩ من التقنين المدني على أنه "إذا تعدد المسئولون عن عمل
ضار كانوا متضامنين في التزامهم بتعويض الضرر، وتكون المسؤولية بينهم بالتساوي إلا إذا عين القاضي
نصيب كل منهم في التعويض".

(٢) المادة ٥. راجع على سبيل المثال اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ٦٩ (المادة ٤)، اتفاقية المواد
الخطرة لعام ٩٦ (المادة ٨).

(٣) وبذلك يذهب الفقه الحديث إلى أن مبررات نظام تحديد المسؤولية في العصر الحديث هو
التمكن من التأمين "assurabilité". انظر: تامل، مرجع سبق ذكره للإشارة إليه، ص ٧٧٣.

أولاً: مدى المسؤولية الكاملة عن التلوث بوقود السفن في مصر.

بحق التساؤل عما إذا كان التلوث بوقود السفن الزيتي من الحوادث التي لا يجوز لمالك السفينة أن يتمسك في شأنها بتحديد المسؤولية وفقاً للتقنين البحري المصري؟ فمن المعلوم أن المادة ٨٢ من التقنين البحري المصري تستبعد من الديون التي يجوز التمسك في شأنها بتحديد المسؤولية حالة "الضرر الناشيء عن التلوث بالنفط وغيره من المواد الأخرى". فهل يُعد "وقود السفينة الزيتي" من النفط؟ أو على الأقل هل يندرج ضمن "المواد الأخرى"؟

لا شك في رأينا أن كون "وقود السفينة الزيتي" من قبيل النفط، لا سيما غير النظيف منه، أما النقي فإنه بلا شك يندرج ضمن ما يشير إليه النص بكونه "المواد الأخرى". وبذلك لا تخضع المسؤولية عن التلوث بوقود السفن الزيتي لتحديد المسؤولية في التقنين البحري.

ولا شك أن تفسيرنا السابق لا يتفق والمصدر التاريخي لنص المادة ٨٢/و من التقنين البحري المصري، ألا وهو الاتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية المدنية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، والمعروفة اختصاراً باتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، وذلك نزولاً على صراحة النص. فاتفاقية لندن تضمنت مثل هذا النص، لكنها كانت أكثر تحديداً حيث اقتصر على استبعاد حالة المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت والخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وما يستجد من تعديلات في شأنها (المادة ٣/ب).

وبالتالي، فإن اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ يجوز لها أن تنطبق على الحالات التي لا تخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وتعديلاتها، فلا يغيب عن الذهن أنه ليست كافة حوادث التلوث بالنفط تخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام

١٩٦٩، كما رأينا سابقاً^(١)، وذلك على عكس ما تقترضه القراءة الأولية للنص المصري وما يوحي به بعض الفقه المصري^(٢).

وبذلك فإننا وإن كنا قد استبعدنا التلوث بوقود السفن الزيتي من نطاق الديون التي يجوز تحديد المسؤولية عنها وفقاً للتقنين البحري المصري بموجب صريح نص المادة ٨٢/و؛ إلا أن ذلك ليس معناه عدم خضوع تلك الحادثة لأي شكل من أشكال تحديد المسؤولية. فوفقاً للبعض فإن استبعاد اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ للحوادث الخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩، وبروتوكولاتها، قصد به فض التنازع، بمعنى أنه إذا لم تكن الحادثة تخضع لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩؛ فإنها سوف تعود لتخضع لاتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، ولقد كان المثال الذي تناوله هذا الفقه في هذا المقام هو المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي^(٣).

وبصفة خاصة، فإن اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ سوف تغطي ما يترتب على حادث التلوث بوقود السفينة الزيتي من ضرر يتمثل في^(٤): الضرر المادي الذي يصيب الأموال "property damage" (سواء المملوك منه أو المحاز) ومثال ذلك إذا ما تضرر محرك سفينة الصيد، وما يترتب عليه ذلك من ضرر اقتصادي "associated consequential economic loss"، ومثاله فوات فرصة سفينة الصيد في الصيد نتيجة ما أصاب محركها. كذلك التكلفة المعقولة لتنظيف البيئة "reasonable measures for reinstatement of the environment".

ويرى المعلقون على اتفاقية لندن، أنه يُعد محل شك كبير أن يدخل ضمن

(١) انظر: سابقاً ص ٩٤.

(٢) انظر على سبيل المثال: محمد كمال حمدي، "القانون البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠، ص ٢١١؛ مدحت حافظ إبراهيم، "شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات والمعاهدات المكتملة له"، القاهرة، مكتبة الفجالة، ١٩٩١، ص ٣٥٦.
(٣) انظر:

Griggs (Patrick) and Williams (Richard), "Limitation of Liability for Maritime Claims", 3rd ed., LLP, London, 1998, p. 22.

(٤) انظر: المرجع السابق، ص ٢٢.

المادة ١/٢ من الاتفاقية التعويضية عن "الخسارة الاقتصادية البحتة" "pure economic loss" (أي فوات الكسب البيئي) ومثال ذلك فوات فرصة سفينة الصيد في صيد السمك مع عدم إصابة محركها، وخسارة الفنادق السياحية لموسمها السياحي^(١). على أنه يجوز لمالك السفينة التمتع بتحديد المسؤولية عن تكلفة إجراءات "cost of measures" "تفادي أو الحد من الضرر to avert or minimize loss" والناتج عن حادث التلوث بوقود السفينة تطبيقاً لنص المادة ١/٢ من اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦^(٢).

ثانياً: تحديد المسؤولية في اتفاقية الوقود.

وبذلك، إذا كانت اتفاقية الوقود قد تبنت مبدأ قرينة المسؤولية مخففة عن المضرور (المدين) من حيث عبء إثبات وقوع الخطأ^(٣)، إلا أنها قد حققت التوازن بتبني مبدأ تحديد مسؤولية الدائن عند مساعلته^(٤)، حيث تنص مادتها السادسة تحت عنوان "حدود المسؤولية"^(٥) على إنه ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق مالك السفينة والشخص أو الأشخاص الذين يوفرّون التأمين أو ضمان مالي آخر في الحد من مسؤوليتهم بموجب أي نظام وطني أو دولي واجب الانطباق، مثل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية، لعام ١٩٧٦، بصيغتها المعدلة".

وتتميز اتفاقية الوقود بذلك عن بقية الاتفاقيات الدولية للمسؤولية عن التلوث البحري، كونها لا تخلق صندوقاً جديداً للتعويضات. والجدير بالذكر إن عدداً من الدول كان يميل لإنشاء صندوق خاص بالمسؤولية، يموله ملاك السفن^(٦)، في إطار

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكن.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكن.

(٣) انظر سابقاً ص ١٠٤.

(٤) انظر: بوسون، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ٦٦٢.

(٥) "limitation of liability – limitation de la responsabilité".

(٦) وليس متلقي الشحنة كما هو عليه الحال في اتفاقية الصندوق لعام ١٩٧١، وتعديلاً، واتفاقية

اتفاقية الوقود، وهو ما عارضته بشدة قطاعات ملاك السفن ومؤمني مسنوليتهم^(١). ولعلّ هذا هو السبب في تبني اتفاقية الوقود مفهوماً واسعاً لمالك السفينة، في ظل عدم وجود تغطية احتياطية للمسئولية متمثلة في الصندوق.

وعلى الرغم من أن المشرع الدولي قد انتبه إلى أهمية تقنين مبدأ تحديد المسئولية في المجال البحري منذ عام ١٩٢٤، بموجب اتفاقية تحديد مسئولية ملاك السفن لعام ١٩٢٤، والتي تم تعديلها في عام ١٩٥٧^(٢). إلا أنّ مثل هذه الاتفاقيات قد اعتنت بوضع الحد الأقصى للتعويض عند انعقاد المسئولية دون الانشغال بشروط انعقادها، فهذه الأخيرة مسألة سابقة تركت لحكم القانون الواجب التطبيق في إطار قواعد تنازع القوانين المختصة^(٣).

وكما هو واضح من إحالة اتفاقية الوقود على اتفاقية تحديد المسئولية عن المطالبات البحرية لعام ١٩٧٦، والمعروفة باتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، فإن هذه الإحالة لا تأتي على سبيل الحصر، فاللجوء إلى الأنظمة القانونية الأخرى يظل متاحاً، كما هو الحال بالنسبة للدول التي تأخذ باتفاقية بروكسل لتحديد مسئولية مالك السفينة لعام ١٩٢٤، أو اتفاقية بروكسل لعام ١٩٥٧ في ذات الشأن^(٤).

وهذا لا يعني أن الحد الأقصى للمسئولية والمنقوت في ظل الاتفاقيات الدولية لم يكن محل اعتبار بالنسبة للمنظمة البحرية الدولية فلقد تبني المؤتمر الدبلوماسي توصية تطالب الدول بالمسارعة إلى الانضمام إلى بروتوكول ١٩٩٦، والذي عدل بالزيادة الحدود القصوى للتعويض في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦. فمن

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢. ومع ذلك لا يوجد ما يمنع من تصور أن يقوم المسئول بإنشاء صندوق لدى المحكمة أو الجهة المختصة في الدولة التي تتخذ فيها إجراءات المساءلة المدنية عملاً بحكم المادة ١/١١ بموجب اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والمتعلقة بتحديد المسئولية والذي أحلت عليها الاتفاقية في هذا الشأن.

(٢) قبل اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، كانت المسئولية المدنية عن التلوث بالزيت، فردية.

انظر في استخدام هذا الاصطلاح: محمد القفي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١١.

(٣) انظر: محمد القفي، المرجع السابق، ص ١١.

(٤) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٤.

المؤسف له أنه لم يزد عدد الدول المصدقة على ذلك البروتوكول، وحتى تاريخ إبرام اتفاقية الوقود، على أربعة دول^(١).

ولا شك في أهمية وضوح الحدود القصوى للمسئولية من أجل حسن تطبيق اتفاقية الوقود، فهي تطالب المسئول بأن يستوفي تغطية إجبارية وهو ما يتطلب حسم درجة الخطر، ألا وهو الحد الأقصى للتعويض. ولعلّ هذا ما يفسر أن توصية المنظمة البحرية الدولية تطالب الدول الأطراف في الاتفاقية عند تطبيقها أن يحدد بشكل واضح نظام تحديد المسئولية والذي سوف يطبق على هذا النوع من المسئولية^(٢).

وتُعد جمهورية مصر العربية من الدول الأطراف في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، حيث إنها قد وافقت على الانضمام إليها بموجب قرار رئيس الجمهورية رقم ١٥٠ لسنة ١٩٨٦، حيث صدر قرار وزير الخارجية بالعمل بها اعتباراً من ١/٧/١٩٨٨^(٣). على أنّ جمهورية مصر العربية ليست بطرف في بروتوكول تعديلها لعام ١٩٩٦، ونأمل أن تقوم بالمبادرة إلى المشاركة فيه في أقرب فرصة حماية للطرف الضعيف ألا وهو المضرور، والحال إن مصر ليست بدولة أساطيل وبالتالي فإن مصالحها ينبغي أن تكون في صف المضرورين.

ثالثاً: تقييم نظام اتفاقية الوقود لتحديد المسئولية.

في رأي البعض، يُعد عدم تبني اتفاقية الوقود لرقم معين لتحديد المسئولية "freestanding limits of liability" من الأسباب التي قد تؤدي إلى صعوبات في التطبيق. ففي ظل إحالة الاتفاقية على حدود المسئولية وفقاً للاتفاقية الدولية أو القانون الداخلي لدولة التقاضي، فإن الأمر سوف يؤدي إلى تعدد حدود المسئولية فضلاً عن إمكانية أن تصبح المسئولية غير محدودة^(٤).

(١) انظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

(٢) انظر: بوسون، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٦٦٤.

(٣) الجريدة الرسمية، ١٦ يونيو ١٩٨٨.

(٤) انظر: وي، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ٨.

فكما رأينا فإنه لا توجد معاهدة دولية واحدة لهذا الموضوع، فهناك اتفاقية عام ١٩٢٤، واتفاقية عام ١٩٥٧، واتفاقية عام ١٩٧٦ (اتفاقية لندن)، واتفاقية عام ١٩٧٦ بعد تعديلها ببروتوكول عام ١٩٩٦.

فضلا عن أنه إذا كانت بعض الدول تُعد طرفاً في نظام واحد من تلك الأنظمة مثل سنغافورة (اتفاقية ٥٧)، والسويد (اتفاقية ٧٦)؛ فإن البعض الآخر قد مَدَّ حدود المسؤولية في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٧٦، كما هو حال المملكة المتحدة وكندا، فضلا عن أن البعض فضل تبني أنظمة خاصة كالولايات المتحدة الأمريكية (OPA 1990)؛ بل أن بعض الدول ليست بطرف في أي من اتفاقيات تحديد المسؤولية ولم يتبن قانوناً خاصاً لهذا الشأن كما هو حال الصين. فلا شك أن الفرض الأخير سوف يصل بنا إلى مسؤولية غير محدودة^(١).

وناهيك عن أنه بتعدد مراجع حدود المسؤولية بين الدول المختلفة فإن ملاك السفن لن يتمكنوا من تقدير المخاطر المالية، وسيصعب عليهم بالتالي الحصول على تغطية تأمينية، وهو ما سوف يؤدي إلى التردد بتغطيات تأمينية في حدودها القصوى أي تلك التي تنص عليها اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ بعد تعديلها ببروتوكول ١٩٩٦^(٢).

كذلك فإن الإحالة على الاتفاقيات الدولية لتحديد المسؤولية، قد يؤدي إلى استبعاد التعويض عن العديد من عناصر أضرار التلوث بوقود السفن، وذلك على الرغم من أن اتفاقية الوقود تنص عليها. فعلى سبيل المثال، لا تغطي اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، للضرر الاقتصادي البحث (أي خسارة المكسب البيئي) على الرغم من أن اتفاقية الوقود تتضمنه^(٣).

ولقد نبهت المجموعة الدولية לנוادي الحماية والتعويض، وكذلك جمعية

(١) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٢) انظر: المرجع السابق، ذات المكان.

(٣) انظر: المرجع السابق، ذات المكان. كذلك: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

القانون البحري الإنجليزية، إلى أن افتراض التطابق بين تحديد المسؤولية عن التلوث من وقود السفن الزيتي وتحديد المسؤولية عن الديون البحرية بموجب اتفاقية تحديد المسؤولية لسنة ١٩٧٦، هو أمر ليس بالصحيح في كافة الأحوال. فعلى الرغم من أن اتفاقية لندن تنص في مادتها ١/٢ على تحديد المسؤولية عن هلاك أو تلف الأموال نتيجة انتهاك الحقوق؛ إلا أن التلوث عن وقود السفن الزيتي قد لا يرتبط بتلف أو هلاك لأموال أو انتهاك للحقوق، ومن أمثلة ذلك الضرر الاقتصادي الناتج عن توقف الأعمال نتيجة التسرب الزيتي (أي فوات الكسب البيئي). لذا يأسف جرجز إلى أن المشكلة قد تم رصدتها، وحلولا تم التقدم بها، ومع ذلك منع قصور الوقت من فرصة استدراك المشكلة، بإضافة بعض الكلمات إلى نص المادة ٦، حسب قوله^(١).

وفي رأينا، أن المشكلة السابقة يمكن التغلب عليها بتبني تفسير آخر لإحالة اتفاقية الوقود على اتفاقيات تحديد المسؤولية، وقوانينها الداخلية، وذلك بأن تقتصر الإحالة على تحديد رقم الحد الأقصى للتعويض، دون أن يكون لبقية نصوص تلك الاتفاقيات دخل في شأن مدى الأضرار الخاضعة للتعويض والتي يرجع في شأنها إلى اتفاقية الوقود.

وبذلك نكون قد انتهينا من المبحث الثاني والذي خصصناه لأوجه تحقيق التوازن في مركز المسئول وفقاً لاتفاقية الوقود في مقابلة ما تمتع به المضرور من تعزيز، وهو ما تمثل في مبدأ منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود، وتبني ميعاداً قصيراً لتقديم دعوى المسؤولية، والحد من مبدأ التضامن فضلاً عن تمتع المسئول بتحديد المسؤولية، وبذلك تنتهي دراستنا التحليلية والمقارنة لاتفاقية الوقود، ويتبقى لنا الإجابة عن السؤال الذي بدأت به هذه الدراسة؛ ألا وهو مدى ملائمة هذه الاتفاقية لمصالح جمهورية مصر العربية، وبالتالي هل ينصح بالمبادرة إلى المشاركة فيها من عدمه؟ إنها الإجابة التي نخصص لها خاتمة هذه الدراسة، وذلك على النحو الذي يلي بيانه.

(١) نظر: جرجز، مرجع سبقت الإشارة إليه، ص ١٢.

الخاتمة

تُعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، لعام ٢٠٠١، والمبرمة في ٢٣/٣/٢٠٠١، والتي أطلقنا عليها اختصاراً "اتفاقية الوقود"، بمثابة أحدث ركن في بنية النظام الدولي لتوحيد المسؤولية المدنية عن التلوث البحري، وذلك بعد أن نجح المجتمع الدولي، تحت مظلة المنظمة البحرية الدولية، في أعقاب حادثة الناقله توري كونيون لعام ١٩٦٧^(١) في إرساء الأحكام العامة في هذا الشأن بموجب الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢؛ وبموجب الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام ١٩٧١، وبروتوكولاتها للأعوام ١٩٩٢، ٢٠٠٠، ٢٠٠٣.

فاتفاقية الوقود تُعد بمثابة أحد التطبيقات الخاصة للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري، والتي تضاف إلى الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطيرة والضارة بحراً، لعام ١٩٩٦، وهي الاتفاقية التي أشرنا إليها في ثنايا هذه الدراسة باصطلاح اتفاقية المواد الخطرة.

ومع هذا؛ فإنه لا يمكن القول بأن كافة صور المسؤولية المدنية عن التلوث البحري، ولو كانت حوادث ووقود السفن الزيتي، قد أصبحت ذات تنظيم دولي موحد، فلا تزال بعض صور أضرار التلوث البحري بوقود السفن مستبعدة من نطاق تطبيق اتفاقية الوقود ذاتها.

(١) من المعلوم أن لحادثة توري كانيون لعام ١٩٦٧ أثر بالغ على المنظمة البحرية الدولية، فمن ناحية السياسة العامة للمنظمة أثرت تلك الحادثة في توجيه اهتمام المنظمة البحرية الدولية إلى التلوث البحري، وعلى المستوى المؤسسي يعود فضل نشأة اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية إلى تلك الحادثة، فلقد نشأت تلك اللجنة بصفة مؤقتة كجنة خاصة ad hoc committee لمعالجة التداعيات القانونية لحادثة التوري كانيون، على أنه ما لبث وأن تم تقرير استمرارها بشكل دائم، فأصبحت جهازاً تابعاً ودقماً لمجلس المنظمة، حيث تجتمع مرتين كل عام؛ وإليها يعود الفضل في وضع مشروع اتفاقية الوقود.

وحيث إننا قد استهدفنا من دراسة اتفاقية الوقود الإجابة عن التساؤل المتعلق بمدى ملاءمتها لمصلحة جمهورية مصر العربية، وأمثالها من الدول، والتي تصنف ضمن فئة دول المتضررين من التلوث البحري أكثر منها دول الأساطيل المسؤولة عن ذلك التلوث؛ فإننا لا نتردد بعد الدراسة التحليلية والمقارنة لأحكام هذه الاتفاقية من الانتهاء إلى ضرورة مبادرة مصر بالمصادقة عليها.

فاتفاقية الوقود قد حققت توازناً معقولاً في العلاقة بين طرفي علاقة المسؤولية المدنية عن التلوث، ونقصد بذلك المضرور والمسئول عن التلوث.

فلقد اعتنت اتفاقية الوقود بتعزيز المركز القانوني للمضرور من حيث ترجيح مكان وقوع الضرر لاتخاذ الاختصاص القضائي بدعوى المسؤولية المدنية؛ وتبني مفهوماً واسعاً لمالك السفينة، وللسفينة، ولحادثة التلوث؛ والعدول عن مبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة مالك السفينة؛ وتبني التضامن بين المسؤولين عند تعددهم؛ وتبني أساساً للمسؤولية يلائم المضرور (قرينة المسؤولية)؛ وتقييد مفهوم السبب الأجنبي في مجال دفع تلك المسؤولية؛ وجواز الرجوع على تابعي مالك السفينة؛ وعدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول؛ والتخفيف من تبعات خطر إفسار المسئول (التغطية الإلزامية للمسؤولية)؛ وعدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة الاعتراف أو التنفيذ.

وفي حقيقة الأمر لم تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقيات المسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري فيما يتعلق بتعزيز المركز القانوني للمضرور إلا من حيث عدولها عن مبدأ تركيز المسؤولية في مواجهة مالك السفينة، وتبني مفهوماً واسعاً لهذا المالك، وإجازة الرجوع على تابعي المالك، وعدم استحداث صندوق للتعويضات. وفي رأينا ليس في أي من الاختلافات السابقة ما يخل بمركز المضرور بل أنها تعزز من مركز المضرور بالطبع فيما عدا عدم استحداث صندوق تكميلي.

وفي المقابل لم تتأخر اتفاقية الوقود في تحقيق توازن لمركز المسئول وذلك من حيث تبني منع الرجوع عليه إلا وفقاً لاتفاقية الوقود، والتأكيد على حماية حقه

في الدفاع؛ وتبني ميعاداً قصيراً لنقامج دعوى المسؤولية المرفوعة عليه، ودعمه بتحديد المسؤولية.

وهنا أيضاً لم تختلف اتفاقية الوقود عن اتفاقيات المسؤولية المدنية في مجال التلوث البحري في تحقيقها لتوازن مركز المسئول، مع ملاحظة أن اتفاقية الوقود لم تنص على حدود المسؤولية مع الاكتفاء بالإحالة على الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية. وهنا أيضاً لا يمكن القول بوجود جور على مركز المضرور؛ وإن كان لا ينبغي أن نقوتنا التأكيد على أهمية مبادرة الدول إلى المشاركة في بروتوكول ١٩٩٦ في شأن تعديل اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦ والمتعلقة بتحديد المسؤولية عن المطالبات البحرية، بل إننا نأمل أن ينتبه المجتمع الدولي إلى ضرورة إعادة تعديل حدود المسؤولية بما يواكب انخفاض القوة الشرائية للنفود منذ عام ١٩٩٦.

ومع ذلك فإن اتفاقية الوقود ليست منزهة عن أية نقد، فهي مثل أية اتفاقية دولية تستهدف توحيد القوانين الداخلية الواجبة التطبيق، غير منضبطة الصياغة في نصها العربي الرسمي، فضلاً عن تأثرها بالعيوب المشهورة للنظام القانوني الدولي للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري والذي أرسنه المنظمة البحرية الدولية، فهي على سبيل المثال لا تغطي الضرر البيئي. على أن عدم تعرض اتفاقية الوقود للضرر البيئي لا يعني إعفاء مالك السفينة من التعويض عنه، حيث يترك هذا التعويض للقانون الداخلي الواجب التطبيق، وهو ما يتطلب تنظيمياً خاصاً يغيب عنه النظام القانوني المصري. وإلى أن يتحقق ذلك فإننا نقترح على القضاء المصري الاستئناس بدليل اللجنة البحرية الدولية لضرر التلوث بالزيت.

ويؤخذ البعض على اتفاقية الوقود، كونها لم تقم ببحث العبء الواقعي لنظام التأمين الإلجباري، الذي تبنته^(١). كما أن بعض نصوصها غير قابلة للتنفيذ العملي، فعلى الرغم من أن نظام الاتفاقية للتأمين الإلجباري يتضمن إشارة إلى إمكانية أن

(١) أنظر: جرجز، مرجع سبقته الإشارة إليه، ص ١٣.

تفوض الدولة منظمة داخلية تمنح السفن شهادة تثبت استيفائها التأمين الإجباري، إلا أن التنفيذ الفعلي لهذا الأمر هو محل شك كبير^(١).

ومع هذا فإننا لا نتردد في الإقرار بأهمية اتفاقية الوقود، فمع تبني شركات النقل البحري الدولي لاقتصاديات الحجم، وما ترتب عليه من زيادة حجم السفن وبالتالي ما تحمله من وقود، ازدادت حاجة المجتمع الدولي إلى التوحيد الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي. ففي حين أن اتفاقية المسئولية المدنية لعام ١٩٦٩، تلزم السفن الحاملة للزيت بحمولة ٢٠٠٠ طن بالخضوع لأحكامها، لاسيما من حيث التأمين الإجباري عن المسئولية. فلم يعد مستساغاً أن تعفى سفن أخرى من ذلك الالتزام لمجرد أن تلك الحمولة توجد على السفينة بصفة وقود. فلقد سبق وأشرنا إلى أن سفن الحاويات قد وصلت إلى حمولة ٦ آلاف حاوية مكافئة، وهو ما جعلها تحمل ٧٥٠٠ طناً من الوقود، كذلك أشرنا إلى أنه من سفن الركاب السياحية الكبيرة ما وصلت حمولته من الوقود إلى ٣٠٠٠ طن.

وعلى الرغم من أن قانون البيئة المصري والصادر بموجب القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ (المادة ٥٩) يأخذ بنظام التأمين الإجباري على المسئولية المدنية عن التلوث بالزيت للعائمات التي تصل حمولتها الإجمالية إلى ٢٠٠٠ طن، وكذلك أجهزة ومواعين نقل الزيت الأخرى التي تبلغ حمولتها الكلية ١٥٠ طناً فأكثر؛ إلا أن هذا القانون لا يستلزم ذلك في غير العائمات الناقلة للزيت. وبذلك، فإن المضرور من التلوث لا يتمتع بضمانة التأمين الإجباري إذا كان التلوث ناتجاً عن وقود السفن الزيتي، ذلك ولو كانت حمولة السفينة من ذلك الوقود تبلغ ٢٠٠٠ طن! وهو أمر غير مستبعد فعلياً، في ظل تزايد حجم السفن.

ولعلّ مما يزيد من المشكلة في مصر، كما رأينا، أن المسئول عن التلوث بوقود السفن يتمتع في وضعه الحالي بميزة تحديد المسئولية، بفضل كون مصر طرفاً في اتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، وذلك دون أن يكون محملاً بعبء التغطية

(١) انظر: المرجع السابق، ص ١٤.

الإجبارية^(١). فلا شك أن هذا الوضع يشكل خلافاً في التوازن بين مصالح الأساطيل في مواجهة المضرورين من التلوث. ومما يعمق من ذلك الخلل، التراخي، غير المبرر، لجمهورية مصر العربية في المبادرة إلى الانضمام إلى البروتوكول المعدل لاتفاقية لندن لعام ١٩٧٦، والصادر في عام ١٩٩٦.

وبذلك ننتهي إلى الاقتراح على جمهورية مصر العربية بالتصديق على اتفاقية الوقود، على أنه ينبغي ألا يفوت المشرع المصري استحداث نص قانوني يقرر قاعدة حماية للمنقذ (ومقابل تنظيف التلوث، وتابعيهم ووكلائهم، بالإضافة إلى تابعي ووكلاء مجهزة السفينة)، وذلك توافقاً مع توصية اتفاقية الوقود ذاتها، حيث حال ضيق وقت المؤتمر الدبلوماسي عن استنراك مثل هذا النص.

وبذلك فقد اقترحنا عند اتخاذ قرار التصديق على اتفاقية الوقود؛ استحداث فقرة ثانية إلى المادة ٥٤ من قانون البيئة نصها:

"يعنى المنقذ ومقابل تنظيف التلوث من المسؤولية المدنية عن التلوث الذي يرجع لاتخاذ الإجراءات المعقولة لمنع ذلك التلوث أو الحد من آثاره بموجب موافقة نوي الشأن أو السلطات العامة. كذلك يستفاد من هذا الإعفاء، تابعي ووكلاء هؤلاء الأشخاص، وتابعي ووكلاء مالك السفينة أو مجهزة والنين يتخون مثل تلك الإجراءات. ويدخل في مفهوم الإنقاذ انتشار الحطام البحري".

ولا ينبغي أن تقوت الإشارة، في نهاية هذه الدراسة إلى أن إبرام اتفاقية الوقود يأتي في فترة حرجة يتعرض فيها النظام الدولي للمسئولية المدنية عن التلوث البحري، تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، لنقد المتربصين. فبعد فشل هذا النظام في جذب الولايات المتحدة الأمريكية إلى الأمرة الدولية، وهو الفشل الذي أكدت عليه الولايات المتحدة الأمريكية باختيارها المسار الفردي بإصدار قوانين أمريكية خاصة لهذه الموضوع متمثلة في قانون التلوث الزيتي لعام ١٩٩٠ (OPA 1990).

(١) المادة ١/٧ من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام ١٩٦٩.

فإن حوادث التلوث البحري لم (ولن) تتوقف عن بيان أوجه النقص في النظام، لا سيما، عقب حادثتي ناقلتي البترول Erika، وPresitge^(١)، والتي تثير النقد في المجموعة الأوروبية.

وإجمالاً، فإنه مهما كان النقد الموجه إلى اتفاقية الوقود، فإن فضائلها مؤكدة في ظل الفراغ التشريعي الدولي في شأن تنظيم موضوعها، فضلاً عن عدم ملاءمة الأنظمة القانونية التقليدية لمعالجة ما تشغل به الاتفاقية.

ولا نقوتنا الإشارة إلى أن شمولية تقييم اتفاقية الوقود تتطلب أن يؤخذ في الاعتبار ما تضيفه هذه الاتفاقية من عبء في شأن تكلفة التشغيل، وبصفة خاصة أثر ذلك على الأساطيل البحرية التي تمر في قناة السويس، فقد يشكل انضمام مصر إلى هذه الاتفاقية سبباً منفراً من اللجوء إلى قناة السويس. إنه الشق الاقتصادي والذي لم تتعرض له دراستنا، بوصفها دراسة قانونية، وإن لم يكن غائباً عن بالنا وعن رغبتنا في لفت نظر الاقتصاديين إلى الاعتناء بدراسته.

محاضر
محاضر

(١) وإن كانت الحادثة الأخيرة (انظر حولها سابقاً ص ٧٧، هامش ١) تثير التساؤل عن كفاية أنظمة أخرى للتلوث البحري غير تلك المتعلقة بالتعمير عنه، وأخصها مدى إلزام الدول بتقديم مرفأ آمن للنقلات المشرفة على الغرق، فضلاً عن التعجيل بالالتزام بالقاع المزدوج في ظل اتفاقية ماربول. ونظر بوجه خاص الاتجاه الأوروبي الفردي نحو تطبيق نظم القاع المزدوج بموجب لاتحة الاتحاد الفاعلة منذ ٢١/٢٠٠٣؛ إته الموقف الذي ينكرنا بقتون التلوث بالزيت الأمريكي لعام ١٩٩٠، وهو ما يفسر نقد المنظمة البحرية الدولية حيث رأت فيه موقفاً فردياً لا يصب لصالح العمل الجماعي الدولي. إتها اللاتحة التي تحمل العنوان الرسمي التالي:

“REGULATION (EC) No 1726/2003 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 22 July 2003 amending Regulation (EC) No 417/2002 on the accelerated phasing-in of double-hull or equivalent design requirements for single-hull oil tankers”.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية.

أحمد أبو الوفا، "تأملات حول الحماية الدولية للبيئة من التلوث: مع إشارة لبعض التطورات الحديثة"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد التاسع والأربعون، ١٩٩٣، ص ٤٥-٨٧.

أحمد عبد الكريم سلامة، "التلوث النفطي وحماية البيئة البحرية"، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد الخامس والأربعون، ١٩٨٩، ص ٩٥-١٢٨.

أحمد محمود الجمل، "حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٨.

أنور سلطان، "الموجز في النظرية العامة للالتزام: مصادر الالتزام"، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٩.

جلال وفاء محمد، "الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ٢٠٠١.

سعيد السيد قنديل، "آليات تعويض الأضرار البيئية: دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية"، بدون ناشر، طنطا، ٢٠٠٢.

عبد الرزاق السنهوري، "الموجز في النظرية العامة للالتزامات في القانون المدني المصري"، المجمع العلمي العربي الإسلامي، لبنان، بدون تاريخ نشر.

ماجد راغب الحلو، "قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٢.

محسن عبد الحميد البيه، "المسئولية المدنية عن الأضرار البيئية"، بدون ناشر وبدون مكان نشر، ٢٠٠٢.

محسن عبد الحميد البيه، "المسئولية عن الأضرار البيئية"، بدون مكان نشر، وبدون ناشر، ٢٠٠٢.

محمد السيد الفقي، "المسئولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت"، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ١٩٩٨.

محمد كمال حمدي، "القانون البحري"، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٠.

محمد مصطفى يونس، "حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام"، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٦.

محمود سمير الشرقاوي، "القانون البحري"، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٣.

مدحت حافظ إبراهيم، "شرح قانون التجارة البحرية الجديد الصادر بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ والتشريعات والمعاهدات المكملة له"، القاهرة، مكتبة الفجالة، ١٩٩١.

نبيلة إسماعيل رسلان، "التأمين ضد أخطار التلوث"، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.

ثانياً: المراجع الأجنبية.

Bennett (Howard), "*The Law of Marine Insurance*", Oxford, Clarendon Press, 1996.

Boisson (Philippe), "L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par des soutes", *Droit Maritime Français*, n° 618, septembre 2001, pp. 659-667.

De La Rue (Colin) and Anderson (Charles B.), "*Shipping and the Environment: Law and Practice*", L.L.P., London and Hong Kong, 1998.

Griggs (Patric), "International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", *CMI News Letter*, No. 1, January/April 2001, pp. 11-15.

Griggs (Patrick) and Williams (Richard), "*Limitation of Liability for Maritime Claims*", 3rd ed., LLP, 1998.

Hill (Christopher), "*Maritime Law*", 5ed., LLP, London, 1998.

Kerr (Bill), "The International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", *The Singapore Shipping 3rd Maritime Law Seminar*, March 2003.

Mayer (Andrew P.), "The New International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001", *Harbour and Shipping*, Vol. 86, No. 1, January 2003, pp. 4-6.

Rodière (René) et Du Pontavice (Emmanuel), "*Droit maritime*", 12ème éd., Dalloz, 1997.

Tassel (Yves), "Le dommage élément de la faute", *Droit Maritime Français*, n° 619, octobre 2001, pp. 771-786.

Van der Kluit (P. C.) and van Zoelen (F. J. W.), "Diplomatic Conference on an International Regime for Liability and Compensation for Pollution from Ships's Bunkers: The Bunker's Convention", *Ports and Harbors*, May 2001, Vol. 46, No. 1, pp.

Weiss (Jeffrey A.), "Maritime Disasters Through the Ages", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 32, No. 2, April, 2001, pp. 215-240.

Tetley (William), "Mixed jurisdictions : common law vs civil law (codified and uncoded)", Part II, retrieved from the

internet on June 5, 2002 at: <<http://www.unidroit.org/english/publications/review/articles/1999-4a.htm>>

Tetley (William), "A Canadian Looks at American Conflict of Law Theory and Practice, Especially in the light of the American Legal and Social Systems (Corrective vs Distributive Justice), Col. J. Transnat'l L, pp. 299-373. Retrieved from the Internet on July 7, 2003, at <tetely-law-mcgill.ca/conflicts/can.look.pdf>.

Wu (Chao), "Liability and Compensation for Bunker Pollution", retrieved from the Internet on June 20, 2003 at :<www.cmsconsultant.com/pollution/papers/usuchao.pdf>.

الفهرس

صفحة

مقدمة

٤٤	أولاً: اتفاقية الوقود في القانون الدولي للتلوث البحري
٤٧	ثانياً: أهداف اتفاقية الوقود
٥٧	ثالثاً: تاريخ اتفاقية الوقود
٥٧	رابعاً: مشكلة البحث
٦٠	خامساً: منهج البحث
٦١	سادساً: خطة البحث
٦٢	

الفصل الأول

دوافع إبرام اتفاقية الوقود

	تمهيد وتقسيم:
٦٣	المبحث الأول: تزايد خطر التلوث بسبب وقود السفن الزيتي
٦٤	المطلب الأول: تأثير تطبيق اقتصاديات الحجم على ما تنزود به السفن من وقود زيتي
٦٤	المطلب الثاني: التطوير الفني لآلات السفن لكي تستهلك الوقود الرديء
٦٦	المطلب الثالث: تزايد أضرار التلوث بسبب وقود السفن الزيتي
٦٦	أولاً: تزايد السفن غير الناقلة للبترول
٦٧	ثانياً: تزايد حجم التلوث بوقود السفن الزيتي
٦٨	ثالثاً: تزايد تكلفة إزالة ضرر التلوث بوقود السفن الزيتي
٦٨	المبحث الثاني: تقييم النظم الداخلية للمسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي
٦٩	المطلب الأول: الاتجاه التقليدي في تنظيم المسئولية المدنية عن التلوث بوقود السفن
٧١	أولاً: المفهوم
٧١	ثانياً: المعالم
٧٢	(١) النظام القانوني اللاتيني
٧٢	(أ) أساس المسئولية المدنية عن التلوث
٧٢	(ب) آثار المسئولية المدنية عن التلوث
٧٧	(٢) نظام القانون العمومي
٧٩	

- ٨٠ (أ) اساس المسؤولية المدنية عن التلوث
- ٨١ (ب) آثار المسؤولية المدنية عن التلوث
- ٨٤ ثالثاً: خلاصة التقييم.....
- المطلب الثاني: الاتجاه الحديث في تنظيم المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن
- ٨٥
- ٨٦ أولاً: الدول "المواكبة" للنظام الدولي للمسئولية المدنية.....
- ٨٧ ثانياً: الدول "المتقدمة" للتنظيم الدولي للمسئولية المدنية.....
- المطلب الثالث: تقييم نظام المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن في مصر.....
- ٨٩
- ٩٠ أولاً: تفسير المادة ٢٨/١ من قانون البيئة.....
- ٩١ ثانياً: تفسير المادة ٥٤ من قانون البيئة.....
- ٩١ (١) أحوال الإعفاء من العقوبة.....
- ٩٢ (٢) أثر الإعفاء على المسؤولية المدنية.....

الفصل الثاني

نطاق تطبيق اتفاقية الوقود

- ٩٥ تمهيد وتقسيم.....
- ٩٦ المبحث الأول: النطاق الإيجابي لتطبيق الاتفاقية.....
- ٩٧ المطلب الأول: النطاق الموضوعي للاتفاقية.....
- ٩٧ أولاً: عانمة التلوث.....
- ٩٧ (١) المفهوم الواسع للعانمة.....
- ٩٩ (٢) تقييم المفهوم الواسع للعانمة.....
- ٩٩ (أ) الاتفاقيات الدولية والمفهوم الواسع للعانمة.....
- ١٠٠ (ب) القوانين الداخلية والمفهوم الواسع للعانمة.....
- ١٠٣ ثانياً: مادة التلوث "وقود السفن الزيتي".....
- ١٠٣ (١) ماهية "وقود السفن الزيتي" في اتفاقية الوقود.....
- ١٠٥ (٢) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون الداخلي.....
- (أ) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون المصري.....
- ١٠٥ (ب) التلوث بوقود السفن الزيتي في القانون الأمريكي.....
- ١٠٦ ثالثاً: واقعة التلوث.....
- ١٠٧

- ١٠٧ (١) واقعة التلوث في اتفاقية الوقود.
- ١٠٨ (أ) واقعة التلوث من حيث "إرادية" وقوعها
- ١٠٨ (ب) واقعة التلوث من حيث "فعلية" وقوعها
- ١٠٩ (٢) واقعة التلوث في القانون الداخلي.
- ١٠٩ (أ) واقعة التلوث في القانون المصري.
- ١١٠ (ب) واقعة التلوث في القانون الأمريكي.
- ١١١ **المطلب الثاني: النطاق المكاني للاتفاقية**
- ١١١ أولاً: ترجيح مكان وقوع الضرر
- ١١٢ ثانياً: مفهوم مكان وقوع الضرر
- ١١٣ **المطلب الثالث: النطاق الشخصي للاتفاقية**
- ١١٤ أولاً: المفهوم الواسع "مالك السفينة"
- ١١٦ ثانياً: عدم تركيز المسؤولية في مواجهة "المالك المسجل"
- ١١٨ ثالثاً: أثر التضامن على مسؤولية مالك السفينة
- ١١٩ رابعاً: إمكانية الرجوع على تابعي مالك السفينة
- ١٢٣ **المطلب الرابع: النطاق الزمني للاتفاقية**
- ١٢٣ أولاً: الاشتراك
- ١٢٥ ثانياً: النفاذ
- ١٢٧ ثالثاً: الإيداع والتسجيل والنشر
- ١٢٨ رابعاً: التنازع الزماني
- ١٢٨ (١) المبدأ في فض التنازع: علوية الاتفاقية
- ١٢٨ (٢) التنازع بين اتفاقية الوقود واللائحة الأوروبية رقم ٢٠٠١/٤٤
- ١٣٠ ٢٠٠١/٤٤
- ١٣١ خامساً: التقيح والتعديل
- ١٣٣ سادساً: الاستحباب
- **المبحث الثاني: النطاق السلبي لتطبيق الاتفاقية (الاستبعاد من نطاق التطبيق)**
- ١٣٤ **المطلب الأول: الاستبعاد الكلي من الخضوع للاتفاقية**
- ١٣٥ أولاً: الحوادث الخاضعة لاتفاقية المسؤولية المدنية
- ١٣٥ لعام ١٩٦٩، وبروتوكولها لعام ١٩٩٢
- ١٣٨ ثانياً: حوادث سفن الملاحة العامة
- ١٤٠ **المطلب الثاني: الاستبعاد الجزئي من الخضوع للاتفاقية**
- ١٤١ أولاً: سقف التغطية الإجبارية

١٤٣	..... ثانياً: التحفظات المتعلقة بسفن الملاحة الداخلية
١٤٣	..... (١) مفهوم الملاحة الوطنية
١٤٤	..... (٢) الإعفاء من حمل شهادة التغطية الإجبارية
١٤٥	..... (٣) الإعفاء من التغطية الإجبارية
١٤٦	..... ثالثاً: إعفاء سفن الدولة من التغطية الإجبارية
١٤٧	..... رابعاً: صور الضرر التي لم تعالجها اتفاقية الوقود
١٤٨	..... (١) الضرر بسبب لا يعود إلى التلوث بالوقود
١٤٩	..... (٢) الضرر على ظهر السفينة
١٥٠	..... (٣) الضرر البيئي

الفصل الثالث

أحكام اتفاقية الوقود

١٥٣	..... تمهيد وتقسيم
١٥٤	..... المبحث الأول: تعزيز مركز المضرور في مواجهة المسئول
١٥٤	..... المطلب الأول: اختصاص محاكم دولة وقوع الضرر
١٥٦	..... المطلب الثاني: تبني أساساً للمسئولية يلانم المضرور
١٥٧	..... أولاً: محطات تطور المسئولية التقصيرية في القانون المقارن
١٥٨	..... ثانياً: ما هو أساس المسئولية في اتفاقية الوقود؟
١٦٠	..... المطلب الثالث: التقييد من مفهوم السبب الأجنبي
١٦١	..... أولاً: الصور التقليدية للسبب الأجنبي
١٦١	..... (١) القوة القاهرة
١٦٢	..... (٢) خطأ الغير
١٦٣	..... (أ) المبدأ العام: الخطأ العمدي للغير
١٦٣	..... (ب) إهمال القائم على مرفق ملاحى
١٦٤	..... (٣) خطأ المضرور (الدائن)
١٦٥	..... ثانياً: الصور الخاصة للسبب الأجنبي
١٦٧	..... المطلب الرابع: عدم حصانة السفن التجارية التي تمتلكها الدول
١٦٧	..... المطلب الخامس: التعويض عن فوات الكسب البيئى
١٦٩	..... المطلب السادس: التعويض عن التدابير الوقائية
١٧٠	..... المطلب السابع: التخفيف من خطر إفسار المسئول
١٧١	..... الفرع الأول: التغطية الإجبارية للمسئولية
١٧١	..... أولاً: مبررات التغطية الإجبارية

١٧١	.....	(١) المبررات الواقعية
١٧٢	.....	(٢) المبررات القانونية
١٧٣	.....	ثانياً: أحكام التغطية الإجبارية
١٧٤	.....	(١) مبدأ التغطية الإجبارية
١٧٤	.....	(٢) أنواع التغطية الإجبارية
١٧٤	.....	(أ) التأمين الإجباري
١٧٥	.....	(ب) الضمان المالي
١٧٦	.....	(٣) شهادة استيفاء التغطية الإجبارية
١٧٧	.....	(أ) حمل الشهادة
١٧٧	.....	(ب) الجهة المصدرة للشهادة
١٧٩	.....	(ج) ضوابط الشهادة
١٨١	.....	(د) مدة التغطية
١٨٢	.....	(هـ) حجية الشهادة
		الفرع الثاني: علاقة المضرور بالمتعهد بالتغطية
١٨٣	.....	الإجبارية
١٨٣	.....	أولاً: دعوى المضرور المباشرة
١٨٤	.....	(١) مبررات الدعوى المباشرة
١٨٥	.....	(٢) أحكام الدعوى المباشرة
١٨٦	.....	ثانياً: دفع المتعهد بالتغطية الإجبارية
١٨٦	.....	(١) الدفع التي يتمتع بها المسئول
١٨٧	.....	(٢) الدفع التي لا يتمتع بها المسئول
		المطلب السادس: عدم مراجعة الحكم القضائي من قبل دولة
١٨٩	.....	الاعتراف أو التنفيذ
١٩٢	.....	المبحث الثاني: توازن مركز المسئول بعد نصره المضرور
١٩٢	.....	المطلب الأول: منع الرجوع على المسئول إلا وفقاً لاتفاقية الوقود
١٩٣	.....	المطلب الثاني: مراعاة حق المسئول في الدفاع
١٩٤	.....	المطلب الثالث: تقصير ميعاد تقادم دعوى المسؤولية
١٩٦	.....	المطلب الرابع: الحد من المسؤولية التضامنية
١٩٧	.....	المطلب الخامس: تحديد المسؤولية
		أولاً: مدى المسؤولية الكاملة عن التلوث بوقود السفن
١٩٨	.....	في مصر
٢٠٠	.....	ثانياً: تحديد المسؤولية في اتفاقية الوقود

٢٠٢	.....	ثالثاً: تقييم نظام اتفاقية الوقود لتحديد المسؤولية
٢٠٥	.....	الخاتمة
٢١١	.....	المراجع
٢١٧	.....	الفهرس