

**القواعد المنظمة  
للمسئولة عن تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة  
"مياه الاتزان" والرواسب في السفن**

**د. أمير محمد محمود طه**

**مدرس القانون التجارى والبحرى- كلية علوم الإدارة- جامعة أكتوبر للعلوم  
الحديثة والآداب**

## القواعد المنظمة للمسئولية عن تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة "مياه الأتزان" والرواسب في السفن

د. أمير محمد محمود طه

### المستخلص

يُعد التلوث البحري من أخطر القضايا التي تواجه العالم، وما يصاحبه من تغيرات مناخية وكلها أمور لها بالغ الأثر على مستقبل البشرية، إن انتشار الكائنات العضوية الغازية من خلال مياه الصابورة يمثل أكبر التهديدات للرفاهية البيئية والاقتصادية للبشرية، حيث تسبب هذه الأنواع أضراراً جسيمة للتنوع البيولوجي والثروات الطبيعية القيمة للأرض التي نعتمد عليها، فضلاً عن الآثار الصحية الضارة المباشرة وغير المباشرة.

ومن الأمور التي تؤخذ بعين الاعتبار عند الحديث عن تلوث البيئة البحرية أن الضرر الناتج عنه قد لا يمكن التحكم فيه نظراً لتعلق الأمر بعوامل الجو والطبيعة التي يستعصي التحكم فيها في كثير من الحالات، فضلاً عن أن أثر هذا الضرر قد يظل ممتداً لفترة زمنية طويلة.

إن خصوصية الضرر في حالات المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية ألقت بظلالها على أركان المسؤولية المدنية، بحيث يمكن القول معه أن هناك خصوصية لقواعد وأركان المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية.

لقد حرص المجتمع الدولي على وضع قواعد لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن، وذلك نظراً لما قد تسببه الإدارة الخاطئة لتلك المياه من أضرار للبيئة البحرية، ولعل الإشكالية التي تثيرها تلك المسألة أن مياه الصابورة لازمة وضرورية لتحقيق توازن السفينة، ومن ثم أمن وسلامة الملاحة، إلا أن إدارتها بشكل مخالف هو أمر من شأنه أن يثير مسؤولية الناقل البحري تجاه الدول المضروبه، حيث نشاطه في مثل تلك الحالة سوف يخرج عن دائرة المشروعية، ويكون الناقل في تلك الحالة مسؤولاً عن خطأه سواء كان متعمداً، أو كان نتاج إهمال أو تقصير، فالنتيجة في النهاية واحدة وهي أن هناك ضرراً سوف يلحق بالبيئة البحرية من جراء فعله، ومن ثم تتعدد مسؤوليته تجاه المضروور مع ثبوت رابطة السببية بين الفعل والضرر.

الكلمات المفتاحية: التلوث البحري- مياه الأتزان- مياه الصابورة- الأضرار المادية- صناديق التعويضات.

**Rules regulating  
responsibility for pollution of the marine environment by  
ballast water and ship sediments**

**Dr. Amir Mohamed Mahmoud Taha**

**Assistant professor "commercial and maritime law"**

**Faculty of management sciences**

**October University for modern sciences and arts (MSA)**

**E-mail: [amtaha@msa.edu.eg](mailto:amtaha@msa.edu.eg)**

**Abstract:**

Marine pollution is one of the most serious issues facing the world, and the climate changes that accompany it; all of which have a profound impact on the future of humanity. The spread of invasive organic organisms through water Ballast represents the greatest threat to the environmental and economic well-being of humanity, as these species cause serious damage to biological diversity, wealth and the natural value of the land on which we depend, as well as the direct and indirect harmful health effects.

One of the things that is taken into consideration when talking about pollution of the marine environment is that the damage resulting from it may not be possible to control as the matter is related to weather and nature factors that are difficult to control too. In many cases, the effect of this damage may continue for a long period of time.

The specificity of the damage in cases of liability for pollution of the marine environment has cast a shadow over the pillars of civil liability, so that it can be said that there is specificity to the rules and pillars of civil liability for pollution of the marine environment.

The international community has been keen to establish rules to control and manage ballast water and sediments on ships, due to the damage that incorrect management of that water may cause to the marine environment; the issue is that ballast water is necessary to achieve the balance of the ship and thus the security and safety of navigation. However, managing it in an irregular manner is a matter that would raise the responsibility of the maritime carrier towards the affected countries, as his activity in such a case would fall outside the scope of legality, and the carrier would be in that case responsible for his mistake, whether it was intentional or because of negligence. The result in the end is one thing, that there will be damage to the marine environment as a result of his action and then his responsibility towards the injured person is imposed with the causal connection between the action and the damage established.

**Keywords:** marine pollution- ballast water- ballast water- material damages- compensation funds.

## مقدمة

تجوب السفن البحار والمحيطات نقلاً للبضائع والركاب، وكأي اختراع بشري وإن كان يحمل الخير للبشرية فإنه في ذات الوقت قد يكون له بالغ الأثر عليها إذا ما أساء الإنسان استخدامه ومن أخطر الإشكاليات التي تعترى عملية النقل البحري ما قد ينتج عن هذه العملية من تلوث للبيئة البحرية، سواء نتيجة تسرب الزيت في حالات الحوادث الخاصة بناقلات النفط العملاقة، أو الممارسات غير المشروعة المتمثلة في إلقاء مخلفات السفن بالبحار والمحيطات، ومن ضمن الحالات التي قد تؤدي ليس فقط إلى تلوث البيئة البحرية وإنما أيضاً إحداث خللاً في المنظومة البيئية البحرية، حالة التلوث الناتجة عن تفريغ مياه الصابورة "مياه الاتزان".

ولعل التلوث في مثل تلك الحالة له بالغ الأثر على البيئة البحرية لأنه كما ذكرنا من شأنه أن يحدث خللاً في البيئة البحرية، حيث تعدد السفن من أجل تحقيق إترانها إلى استخدام كميات ضخمة من مياه الصابورة من المياه الساحلية لدولة ما، وما يعقب ذلك من تفريغها بالمياه الساحلية لدولة أخرى، تلك العملية التي تتضمن تفريغاً لكائنات بحرية وجراثيم وفيروسات وطحالب وغيرها، مما يكون له أثر سلبي على البيئة البحرية في تلك الدولة حيث إن هناك مئات من الكائنات العضوية المحمولة في مياه الصابورة تسبب آثاراً بيئية سلبية خارج حدود مكانها الطبيعي.

وترجع مشكلة أنواع الكائنات العضوية الغازية في مياه صابورة السفن إلى إتساع حجم التجارة وحركة المرور على مدى العقود القليلة الماضية، وبما أن حجم التجارة المنقولة بحرًا يستمر في الازدياد، فإن البيانات الكمية تظهر أن معدل الغزوات الحيوية مستمر في الزيادة بمعدل يُنذر بالخطر وأن مناطق جديدة يتم غزوها طوال الوقت، وأن الأمر كان له آثار مدمرة في العديد من مناطق العالم، ربما لم تصل المشكلة إلى ذروتها بعد ولكن مع معدل الغزوات الحيوية فسوف يكون لها بالغ الأثر.

وفي حين أن مياه الصابورة ضرورية لعمليات الشحن الحديثة الآمنة والفعالة، إلا أنها قد تسبب مشاكل بيئية واقتصادية وصحية خطيرة، لذا فلقد تكاثرت الدول من أجل وضع إتفاقيات لتنظيم وإدارة مياه الصابورة، والتي تضمنت بشكل أساسي تحديد التزامات جميع الأطراف المعنية.

### • أهمية البحث:

تَكْمُنُ أَهْمِيَّةُ الْبَحْثِ فِي أَنَّ الْخَطْرَ الَّذِي يُهَدِّدُ الْبِيئَةَ الْبَحْرِيَّةَ لَهُ خُصُوصِيَّةٌ، تَكُنُ الْخُصُوصِيَّةُ أَلَقَّتْ بِظِلَالِهَا عَلَى أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ، الْأَمْرَ الَّذِي أَصْبَحَتْ مَعَهُ الْقَوَاعِدُ التَّقْلِيدِيَّةُ لَا تَقِي بِمَا هُوَ لِأَزْمٍ مِنْ أَجْلِ مُوَاجَهَةِ تِلْكَ الْمَخَاطِرِ، فَعَالِبًا مَا يَكُونُ الضَّررُ الَّذِي يَلْحَقُ بِالْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ لَا رُجُوعَ فِيهِ، فَضْلاً عَنْ أَنَّهُ ذُو طَبِيعَةٍ اِنْتِشَارِيَّةٍ وَمَتْرَاحِيَّةٍ؛ وَعَلَيْهِ يُمَكِّنُ الْقَوْلَ بِأَنَّ التَّلَوُّثَ الْبَحْرِيَّ يُعَدُّ مِنْ أخطرِ الْقَضَايَا الَّتِي تُوَاجِهُ الْعَالَمَ، وَمَا يُصَاحِبُهُ مِنْ تَغْيِرَاتٍ مُنَاخِيَّةٍ وَكُلِّهَا أُمُورٌ لَهَا بَالِغٌ الْأَثَرُ عَلَى مُسْتَقْبَلِ الْبَشَرِيَّةِ؛ حَقِيقَةٌ الْأَمْرُ أَنَّ مُلَوِّثَاتِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ تَتَعَدَّدُ وَلَكِنَّهَا فِي الْتِهَامَةِ لَهَا ذَاتُ الْأَثَرِ وَهُوَ تَهْدِيدُ الْحَيَاةِ الْبَحْرِيَّةِ وَمَصَالِحِ الدُّوَلِ فِي الْاِسْتِخْدَامِ الْأَمِنِ لِمِيَاهِ الْبَحَارِ وَالْمَحِيطَاتِ؛ أَمَّا بِخُصُوصِ اِسْتِخْدَامِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ فَإِنَّ اِنْتِشَارَ الْكَائِنَاتِ الْعُضْوِيَّةِ الْغَازِيَةِ مِنْ خِلَالِهَا يُمَثِّلُ أَكْبَرَ التَّهْدِيدَاتِ لِلرَّفَاهِيَةِ الْبِيئِيَّةِ وَالاِقْتِصَادِيَّةِ لِلْبَشَرِيَّةِ، حَيْثُ تُسَبِّبُ هَذِهِ الْأَنْوَاعُ أَضْرَارًا جَسِيمَةً لِلنَّوْعِ الْبِيُولُوجِيِّ وَالثَّرَوَاتِ الطَّبِيعِيَّةِ الْقِيَمَةَ لِلْأَرْضِ الَّتِي نَعْتَمِدُ عَلَيْهَا، فَضْلاً عَنْ الْأَثَرِ الصَّحِيَّةِ الضَّارَّةِ الْمَبَاشِرَةِ وَغَيْرِ الْمَبَاشِرَةِ.

وَمِنْ ثَمَّ يَبْدُو أَمْرٌ تَدخُلُ الْمُجْتَمَعُ الدُّوَلِيَّ لِمُوَاجَهَةِ مَخَاطِرِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ بِقَوَاعِدِ حَاسِمَةٍ تُرَاعِي الطَّبِيعَةَ الْخَاصَّةَ لِتِلْكَ الْمَخَاطِرِ صُرُورَةً حَتْمِيَّةً مِنْ أَجْلِ الْحَفَاطِ عَلَى التَّوْازَنِ الْبِيئِيِّ وَالْحَيَاةِ الْبَحْرِيَّةِ.

### • أهداف البحث:

يَهْدَفُ الْبَحْثُ إِلَى تَسْلِيْطِ الضُّوءِ عَلَى:

١. الطَّبِيعَةَ الْخَاصَّةَ لِتَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَانْعِكَاسِ ذَلِكَ عَلَى أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ.
٢. طَبِيعَةَ التَّعْوِيْضِ فِي حَالَةِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، وَصُورِهِ.
٣. جُهُودِ الْمُجْتَمَعِ الدُّوَلِيِّ فِي اِبْرَامِ الْاِتِّفَاقِيَّاتِ الْلازِمَةِ لِلْمُحَافَظَةِ عَلَى الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ مِنْ اَلتَّلَوُّثِ بِمِيَاهِ الصَّابُورَةِ.
٤. الْاِتِّزَامَاتِ الَّتِي أوردتها الْاِتِّفَاقِيَّةُ الدُّوَلِيَّةُ لِإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ وَرُوسَابِ السَّفِينِ وَاللُّوَاتِحِ الْخَاصَّةِ بِهَا.
٥. تَنْظِيمِ الْمَسْئُولِيَّةِ حَالَ خُدُوثِ تَلَوُّثِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ.

### • إشكالية البحث:

تَتَمَثَّلُ اِشْكَالِيَّةُ الْبَحْثِ فِي التَّسْأُولِ عَنْ مَدَى خُصُوصِيَّةِ أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ عَنْ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، وَمَدَى كِفَايَةِ تِلْكَ الْقَوَاعِدِ لِتَقْرِيرِ الْمَسْئُولِيَّةِ، وَالتَّعْوِيْضِ عَنْ تِلْكَ

الأضرار، وما إذا كانت صور التعويض التقليدية تكفي لجبر الضرر، أم أن الأمر يستوجب إستحداث صور أخرى تكفي للوفاء بما هو لازم لجبر الضرر، وكذا السؤال عن مدى وجود تنظيم موحد وكافي لمواجهة تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة والرواسب في السفن.

#### • منهج البحث:

تمّ اعتماد المنهج التحليلي في الدراسة مع الاستعانة بالمنهج الوصفي، مُسترشدين في ذلك بما يدعم البحث من مصادر عامّة ومتخصصة وأكثر تخصصًا.

#### • خطة البحث:

تمّ تقسيم البحث إلى فصلين وذلك على النحو التالي:

- الفصل الأول: المسؤولية التقصيرية عن تلوث البيئة البحرية.
- الفصل الثاني: الإطار القانوني المنظم لإدارة وضبط مياه الصابورة والرواسب في السفن.

كما تمّ تقسيم كل فصل إلى مبحثين وكل مبحث إلى مطلبين، حيث تمّ من خلالها العرض بشكل متوازن للمحتوى العلمي للبحث.

### الفصل الأول

#### المسؤولية التقصيرية عن تلوث البيئة البحرية

##### تمهيد وتقسيم:

تتعدّد الأسباب التي تُؤدّي إلى تلوث البيئة البحرية، إلا أنّه من الممكن القول بأنّ هناك أسباباً قهرية تُؤدّي إليه، كما هو الحال في الحوادث البحرية، إلا أنّ هناك أسباباً أخرى في حقيقتها هي نتاج التّشغيل والنّشاط البحري، من ذلك تفرّغ مياه الصّرف الخاصّة بالسفن أو مياه الصابورة (الاتزان)، وكذا صرّف المياه المستخدمة في تنظيف الخزانات وصيانة السفن.

هذا التلوث في كلّ صورة من شأنه أن يُخلّف ضرراً بيئياً له بالغ الأثر على الكائنات الحيّة البحرية، ومما لا شك فيه أنّ هذا الضرر في النهاية سوف يكون له بالغ الأثر على صحّة الإنسان.

ومن الأمور التي تُؤخذ بعين الاعتبار عند الحديث عن تلوث البيئة البحرية أنّ الضرر الناتج عنه قد لا يُمكن التّحكّم فيه نظراً لتعلّق الأمر بعوامل الجوّ والطّبيعة التي

يَسْتَعْصِي التَّحَكُّمُ فِيهَا فِي كَثِيرٍ مِنَ الْحَالَاتِ، فَضْلاً عَنْ أَنَّ أَثَرَ هَذَا الضَّرَرِ قَدْ يَظَلُّ مُمْتَدِّاً لِفَتْرَةٍ زَمَنِيَّةٍ طَوِيلَةٍ.

إِنَّ خُصُوصِيَّةَ الضَّرَرِ فِي حَالَاتِ الْمَسْئُولِيَّةِ عَنْ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ - عَلَى نَحْوِ مَا سَبَقَ - أَلْقَتْ بِظِلَالِهَا عَلَى أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ الْآخَرَى، بِحَيْثُ يُمَكِّنُ الْقَوْلُ مَعَهُ أَنَّ هُنَاكَ خُصُوصِيَّةً لِأَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ عَنْ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، وَهُوَ مَا سَوْفَ نَتَّعَرِّضُ لَهُ فِي مَبْحَثَيْنِ:

- المَبْحَثُ الْأَوَّلُ: خُصُوصِيَّةُ أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ عَنْ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ.
- المَبْحَثُ الثَّانِي: التَّغْوِيضُ عَنِ الْأَضْرَارِ النَّاتِجَةِ عَنِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ.

### المبحث الأول

#### خُصُوصِيَّةُ أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ عَنْ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ

##### تمهيد وتقسيم:

إِنَّ خُصُوصِيَّةَ الْخَطَرِ فِي مَجَالِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، هُوَ مَا دَعَا إِلَى الْقَوْلِ بِأَنَّ هُنَاكَ أَحْكَامَ خَاصَّةً مُنْظَمَةً لِلْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ تَخْتَلِفُ عَنِ الْقَوَاعِدِ التَّقْلِيدِيَّةِ، وَإِنْ كَانَتْ هُنَاكَ بَعْضُ التَّشْرِيحَاتِ الَّتِي لَمْ تَعْتَمِدْ أَيُّهُ خُصُوصِيَّةً لِقَوَاعِدِ الْمَسْئُولِيَّةِ، وَمَعَ ذَلِكَ يُمَكِّنُ الْقَوْلُ بِأَنَّ طَبِيعَةَ الْخَطَأِ وَالضَّرَرَ كَانَتْ هِيَ الدَّافِعُ نَحْوَ التَّفَكُّيرِ فِي وَضْعِ الْأَنْظِمَةِ الْمُنَاسِبَةِ لِتَغْوِيضِ الضَّرَرِ، وَذَلِكَ لِعَدَمِ كِفَايَةِ الْأَنْظِمَةِ التَّقْلِيدِيَّةِ لِمُوَاجَهَةِ جَسَامَةِ الْأَضْرَارِ الَّتِي تَنْتُجُ عَنِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، إِنَّ قِيَامَ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ يَفْتَضِي تَوَافُرَ أَرْكَانِ قِيَامِهَا الْخَطَأِ وَالضَّرَرَ وَرَابِطَةَ السَّبَبِيَّةِ، لِذَا سَوْفَ يَنْصَبُ الْعَرَضُ فِي هَذَا الْمَبْحَثِ عَلَى بَيَانِ طَبِيعَةِ الْخَطَأِ، وَخُصُوصِيَّةِ الضَّرَرِ، وَرَابِطَةَ السَّبَبِيَّةِ، وَهُوَ مَا سَوْفَ نَعْرِضُ لَهُ فِي مَطْلَبَيْنِ عَلَى النَّحْوِ الثَّلَاثِيِّ:

- المَطْلَبُ الْأَوَّلُ: طَبِيعَةُ الْخَطَأِ كَرَكْنٍ مِنْ أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ عَنْ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ.

- المَطْلَبُ الثَّانِي: خُصُوصِيَّةُ الضَّرَرِ وَرَابِطَةُ السَّبَبِيَّةِ كَرَكْنَيْنِ مِنْ أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ عَنْ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ.

### المطلب الأول

#### طَبِيعَةُ الْخَطَأِ كَرَكْنٍ مِنْ أَرْكَانِ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ عَنْ التَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ

الْخَطَأُ هُوَ إِخْلَالٌ بِالْإِتِّزَامِ قَانُونِي سَابِقٍ مُتَّفَقٍ عَلَيْهِ وَهُوَ بِذَلِكَ فِعْلٌ شَخْصِي غَيْرٌ مَشْرُوعٌ زُكِنَهُ الْمَادِي هُوَ التَّعَدِي، وَرُكْنُهُ الْمَعْنَوِيُّ يَتِمَّتْ فِي إِدْرَاكِ الشَّخْصِ لِفِعْلِ التَّعَدِي، لِذَا فَهُوَ أَسَاسُ الْمَسْئُولِيَّةِ التَّقْصِيرِيَّةِ، وَعَلَيْهِ يُمَكِّنُنَا الْقَوْلُ بِأَنَّ الْخَطَأَ هُوَ الْخُرُوجُ أَوْ

الانحراف عن المألوف، ويعدّ تقصيراً في سلوك الشخص المعتاد، والخطأ في مجال التلوث البيئي قد يتمثل في إحدى الصور التالية:

١. إهمال الشخص في القيام بالعمل الواجب عليه القيام به، ويؤدي ذلك إلى حدوث ضرر بالبيئة والغير مثال ذلك إهمال مجهز السفينة في القيام بالصيانة التورية اللازمة للسفينة فيرتب على فعله تسريب للمواد النفطية أو الكيميائية المنقولة.

٢. التعسف في استعمال الحق، وذلك بقصد الإضرار بالغير وتحقق هذه الصورة عندما يستعمل الشخص حقه ويترتب على ذلك الاستعمال تحقق الضرر البيئي، دون أن تعود عليه أي منفعة، فهنا يمثل الخطأ انحراف عن سلوك المعتاد للشخص، كذلك يتحقق التعسف في استعمال الحق في صورة عدم مشروعية المنفعة المرجو تحقيقها من استعمال الحق، فالخطأ يتمثل في مسلك تحقيق المنفعة غير المشروعة.

٣. مخالفة اللوائح والقوانين والاتفاقيات الدولية مثل الإلقاء بمخلفات صرف السفن، ومياه الأتران ومخلفات تنظيف الصهاريج.

هذا ويمثل الخطأ كركن من أركان المسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية إخلالاً بالتزام في حقيقته هو التزاماً دولياً بالحفاظ على البيئة البحرية، وهو ما استقرت عليه الاتفاقيات الدولية عندما وضعت التزاماً على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية؛ من ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ حيث نصت على أن الدولة ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ومنع ومكافحة كل صور التلوث<sup>(١)</sup> لمياه البحار والمحيطات والتي من شأنها الإضرار بالكائنات الحية البحرية وخصائص المياه.

وقد يتمثل ركن الخطأ في مجموعة من الأفعال المادية المتعمدة مثل القيام بتصريف مواد ضارة في مياه البحار والمحيطات بشكل مباشر أو غير مباشر، وعلى نحو من شأنه الإضرار بصحة الإنسان، على الأخص إذا كان من شأن هذه الأفعال أن تؤثر في خواص المياه أو ثقل من وجه الاستفادة منها<sup>(٢)</sup>.

(١) نص المادة ١٩٢ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢.

(٢) تعريف تلوث البيئة البحرية في إتفاقية هلسنكي لسنة ١٩٧٤، راجع في ذلك: زين ميلوي، التلوث البحري، وأحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، العدد ١، القسطنطينية، الجزائر، ٢٠١٣، ص ٣٩.

وعلى ذات الشاكلة قد يتمثل الخطأ في القيام بإدخال مواد لمياه البحار والمحيطات تضر بالحياة البحرية، أو تعيق الأنشطة البحرية كقون المياه غير صالحه للاستعمال نتيجة ما أصابها من تلوث<sup>(٣)</sup>، مثل الإضرار بنشاط الصيد والثروه السمكيه<sup>(٤)</sup>.

ولقد حدد المشرع المصري الأفعال المكونة للركن المادي للتلوث بأنها إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها<sup>(٥)</sup>.

ومما لا شك فيه أن ممارسة النشاط البحري بما يصحبه من حركة السفن وتسيير للملاحة البحرية تصحبه غالبا مجموعة من التصرفات التي هي في حقيقتها أخطاء عمدية<sup>(٦)</sup> تؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية، على سبيل المثال تفريغ مياه اتزان السفن، وتفرغ وشحن المواد النفطية، وكذا التخلص من مياه الصرف الصحي للسفن وإلقاء النفايات والمخلفات.

إن تلك الأفعال من شأنها أن تضر بالبيئة البحرية، وهي أفعال متعمده، وأثرها قد يدوم حيث تتعمد السفن تصريف مخلفات غرف المحركات في البحر، وهي مواد بترولية وزيتوت فضلا عن تفريغ مياه الصابوره الخاصة بناقلات نفط ضخمة والتي قد تخطلت بالمواد البترولية حيث تحل محل ما تم تفريره من مواد بترولية لحفظ توازن السفينة<sup>(٧)</sup>.

(٣) المادة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢.

(٤) وهو المستقر عليه بقضاء محكمة النقض الفرنسية، راجع في ذلك: جمال وإعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، السنة الجامعية ٢٠٠٩/٢٠١٠، ص ٣٢٩، ٣٣٠.

(٥) نص المادة الأولى الفقرة الثانية عشر من الفصل الأول بالباب التمهيدي من القانون رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ بإصدار قانون في شأن البيئة وتعديلاته.

(٦) محمد البراز، حماية البيئة البحرية، دراسة مقارنة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٦، ص ١.

(٧) راجي عبد القادر، معالجة مياه الصابوره، ملنقى دولي حول دور النولة في المحافظة على المحيط البحري، المدرسة العليا البحرية، تامنقوست، الجزائر، ٢٠١٠، ص ٢٣.

وَمَا يُكَوِّنُ الخَطَأَ مُتَمَثِّلًا فِي سُلُوكًا إِيْجَابِيًّا، فَقَدْ يَكُونُ السُّلُوكُ سَلْبِيًّا مُتَمَثِّلًا فِي الْاِمْتِنَاعِ عَنِ اِتِّيَانِ تَصْرُفٍ كَانَ مِنَ الْوَاجِبِ اِتِّخَاذِهِ وَيَتَرْتَّبُ عَلَى ذَلِكَ الْاِمْتِنَاعِ تَحَقُّقَ الضَّرْرِ الْمَتَمَثِّلِ فِي تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ.

وَمِنَ الْاِشْكَالِيَّاتِ الَّتِي قَدْ تَتَوَّرُّ بِخُصُوصِ الْخَطَأِ، عِنْدَمَا يَكُونُ النَّشَاطُ مَشْرُوعًا وَمَصْرُوحًا بِهِ قَانُونًا وَمَسْتَوْفِيًا لِكَافَّةِ شُرُوطِهِ، فِي هَذِهِ الْحَالَةِ عَلَى الرَّغْمِ مِنْ تَحَقُّقِ الضَّرْرِ فِي أَغْلَبِ الْحَالَاتِ إِلَّا أَنَّهُ لَا يُمَكِّنُ بِأَيِّ حَالٍ مِنَ الْأَحْوَالِ أَنْ يُنْسَبَ إِلَى الْفَاعِلِ خَطَأً، طَالَمَا أَنَّهُ قَدْ رَاعَى الْاِخْتِيَاطَاتِ وَالْاِشْتِرَاطَاتِ الْاَلْزَمَةَ، وَمَعَ ذَلِكَ قَدْ تَثَبَّتِ الْمَسْئُولِيَّةُ إِذَا مَا ثَبَتَ أَنَّ الْمَسْئُولَ لَمْ يَتَّخِذْ الْاِخْتِيَاطَاتِ الْاَلْزَمَةَ وَلَمْ يُرَاعَ الْاِشْتِرَاطَاتِ، وَخَرَجَ عَنِ مَوْجِبَاتِ الْحَيْطَةِ وَالْحَذَرِ الَّتِي كَانَ مِنَ الْوَاجِبِ عَلَيْهِ اِتِّخَاذُهَا<sup>(٨)</sup>.

فِي بَعْضِ الْحَالَاتِ قَدْ يَتَعَدَّدُ الْمَسْئُولِينَ عَنِ الْفِعْلِ الضَّارِّ وَهُوَ أَمْرٌ شَائِعٌ وَغَالِبٌ فِي مَجَالِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ وَهُوَ الْأَمْرُ الَّذِي يَصْعُبُ مَعَهُ تَحْدِيدَ شَخْصِ الْمَسْئُولِ عَنِ الضَّرْرِ، وَعَلَيْهِ يَقَعُ عَلَى عَاتِقِ الْمَضْرُورِ إِثْبَاتُ عِلَاقَةِ السَّبَبِيَّةِ بَيْنَ فِعْلِ كُلِّ شَخْصٍ وَالضَّرْرِ الْحَادِثِ، وَبِالنَّاتِي تَحْدِيدِ نَصِيبِ كُلِّ شَخْصٍ فِي إِحْدَاثِ هَذَا الضَّرْرِ<sup>(٩)</sup>.

وَإِذَا كَانَتْ الْأَخْطَاءُ الْعَمْدِيَّةُ تُمَثِّلُ الْجَانِبَ الْغَالِبَ مِنَ الْأَفْعَالِ الْمُؤَدِّيَةِ إِلَى تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، إِلَّا أَنَّهُ هُنَاكَ حَالَاتٌ عَرَضِيَّةٌ تُؤَدِّي إِلَى نَفْسِ النَّتِيْجَةِ، حَيْثُ يَكُونُ التَّلَوُّثُ نَاتِجًا عَنِ الْحَوَادِثِ الْبَحْرِيَّةِ - الْمَتَمَثِّلَةِ فِي التَّصَادِمِ وَالْعَرَقِ لِلْسُّفُنِ - الَّتِي يَنْتِجُ عَنْهَا تَسْرِبُ لِمَوَادِّ الْمَلَوْنَةِ، إِلَّا أَنَّهُ فِي كُلِّ الْأَحْوَالِ يُمَكِّنُ الْقَوْلُ بِأَنَّ التَّلَوُّثَ هُنَا هُوَ مِنْ فِعْلِ الْإِنْسَانِ وَلَكِنْ الْخَطَأُ هُنَا غَيْرُ مُبَاشِرٍ، كَوْنِ تِلْكَ الْحَوَادِثِ فِي الْأَغْلَبِ الْأَعْمِ هِيَ نِتَاجُ أَخْطَاءِ بَشَرِيَّةٍ.

فَالْمَسْئُولِيَّةُ عَلَى هَذَا النَّحْوِ هِيَ مَسْئُولِيَّةٌ خُطْئِيَّةٌ، حَيْثُ يَجِبُ عَلَى الْمَتَضَرِّرِ إِثْبَاتُ الْخَطَأِ فِي أَيِّ مِنْ صُورَةِ السَّابِقَةِ وَكَذَا الضَّرْرُ وَرَابِطَةُ السَّبَبِيَّةِ بَيْنَهُمَا<sup>(١٠)</sup>.

(٨) د. أنور جُمعة على الطويل، دَعْوَى الْمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ عَنِ الْأَضْرَارِ الْبِيئِيَّةِ دِرَاسَةٌ مُقَارَنَةٌ، سِلْسَلَةٌ

الرَّسَائِلِ الْعِلْمِيَّةِ، رِسَالَةٌ دُكْتُورَاهُ، دَارُ الْفِكْرِ وَالْقَانُونِ، الْمَنْصُورَةُ، مِضْرٌ، ٢٠١٤، ص ٨٣، ٨٤.

(٩) د. سمير حَامِدِ الْجَمَالِ، الْحَمَايَةُ الْقَانُونِيَّةُ لِلْبِيئَةِ، دَارُ النَّهْضَةِ الْعَرَبِيَّةِ، الْقَاهِرَةَ، مِضْرٌ، ٢٠٠٧،

ص ٢٩٥. ٢٩٦

(١٠) د. أنور جُمعة على الطويل، مَرْجِعٌ سَابِقٌ، ص ٨.

## المطلب الثاني خصوصية الضرر ورابطة السببية كركنين من أركان المسؤولية التقصيرية عن التلوث البحري

### - أولاً: خصوصية الضرر:

لا تقبل دعوى المسؤولية المدنية إلا بتحقق الضرر، هذا وتتعدد صور الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية وتترتب عليه المسؤولية، وهذا الضرر قد يكون حالاً، وقد يكون متراخياً بحيث يظهر أثره على مدى زمني بعيد<sup>(١١)</sup>.

إن طبيعة الضرر الذي يُصيب البيئة البحرية، أنه ضرر غير مُحدد في نطاقه المكاني، وذلك على نقيض ما هو مُستقر عليه وفقاً للقواعد العامة من كون الضرر - غالباً - مُحدد النطاق، ولعل الأمر مرجعه أن الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية من الممكن أن تمتد آثاره إلى أماكن مُختلفة ومتعددة وذلك بفعل العوامل الجوية والطبيعية<sup>(١٢)</sup>.

هذا ولا يُعد النطاق المكاني غير المُحدد للضرر الذي يُصيب البيئة البحرية هو الوجه الوحيد لخصوصية حيث أن هذا الضرر له طبيعة خاصة فيما يتعلق بتحقيقه من الناحية الزمنية فقد تتراخى آثاره ولا تظهر إلا بعد مدى زمني طويل، لذا يُمكن القول بأنه ضرراً متراخياً<sup>(١٣)</sup>.

فطبيعة البيئة البحرية كان لها أثرها في إصباغ الضرر الناتج عن التلوث البحري بخصوصية بحيث مثل استثناءاً على القواعد العامة؛ حقيقة الأمر أن تلك الخصوصية تنبع من كونه ضرر عيني مُباشر يقع على البيئة البحرية ومكوناتها<sup>(١٤)</sup>، أما ما يُصيب الشَّخص من أضرار فهو أمر يتحقق بشكل غير مُباشر، وعليه فإن الاستثناء يتمثل في الخروج على القواعد العامة حيث أن الضرر الذي يُعوض عنه وفقاً لأحكام القانون

(١١) جمال وأعلي، مرجع سابق، ص ٢٣٧، ٢٣٨.

(١٢) ديناً كوتير وارث وكمال خدوم، التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري: قضية سفينة إريكا نموذجاً، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، المجلد ٠٨ / العدد ٠٢، ٢٠٢٢، ص ٣٧٩.

(١٣) رضا هداج، التعويض كآلية من آليات جبر الضرر البيئي (جامعة الجزائر ١، كلية الحقوق، المُرر) المجلد ٥٥ (العدد ٤)، ١ ديسمبر ٢٠١٧، صفحة ١٧٨.

(١٤) ديناً كوتير وارث وكمال خدوم، مرجع سابق، ص ٣٧٩.

المدنيّ هو الضرر الشخصي المباشر، وعليه فإنّ التّعويض عن الأضرار غير المباشرة التي تُصيب الإنسان من جرّاء التلّوث البحريّ هو إستثناء على القواعد العامّة<sup>(١٥)</sup>. ممّا لا شكّ فيه أنّ جسامّة وخصوصيّة الضرر الذي يُصيب البيئة هو الذي دفع المشرع في أغلب الدول إلى تبني فكر التّعويض عن الضرر غير المباشر، وهو المسلك الذي صار عليه المشرع الفرنسيّ عندما أقرّ الحقّ في المطالبة بالتّعويض عن الأضرار المباشرة أو غير المباشرة التي تُلحق بالبيئة في كثير من التشريعات الخاصّة بالبيئة<sup>(١٦)</sup>. إنّ إنعكاسات تلك الخصوصية تجعلنا نخرج بالضرر في حالات التلّوث البحريّ من إطار القواعد العامّة المقررة بالقانون المدنيّ، والدخول به إلى حيز الاستثناء، وهي مسألة تظهر واضحة جليّة في التّطبيق القضائيّ وتحديدًا عند تقدير التّعويض المستحقّ عن الأضرار التي تُصيب البيئة البحريّة، بما يُوجب أن يكون هناك تعريفًا مُحددًا للضرر يُظهر خصوصيّة على نحو يُمكن القضاء من حلّ إشكاليّة تقدير التّعويض.

وبالرجوع إلى الاتفاقيات الدوليّة الخاصّة بمكافحة التلّوث البحريّ سوف يتضح حرص المشرع الدوليّ على تعريف الضرر وبيان خصوصيّة وخروجه عن القواعد العامّة، من ذلك إتفاقيّة المسؤوليّة المدنيّة عن أضرار التلّوث بالزيت حيث أوضحت أنّ الضرر الناتج عن التلّوث البحريّ لا يقتصر على الضرر الماديّ الذي يُصيب البيئة البحريّة، بل يشمل الضرر الناتج عن المصاريف التي يُنفقها المالك أو أيّ شخص آخر لمنع التلّوث أو الحد منه<sup>(١٧)</sup>، إلّا أنّ الاتفاقيّة في نسختها القديمة وقبل تعديلها في عامي ١٩٨٤، ١٩٩٢ لم تكن نُصوصها تتضمّن تغطية لكلّ الأضرار التي تُصيب البيئة البحريّة وجاءت تلك التعديلات لتغطّي كلّ صور الأضرار المتوقّعة سواء كانت أضرار بدنيّة تلحق بالأشخاص، أو أضرار الحرمان من إستغلال البيئة البحريّة، وغيرها؛ كذلك عرّفت المادّة الأولى من إتفاقيّة حماية البحر الأبيض المتوسط من التلّوث لعام ١٩٧٦

(١٥) رضا هذاج، مرجع سابق، صفحة ١٧٨

(١٦) قانون البيئة الفرنسيّ بصيغته الموحّدة لعام ٢٠١٠، هذا ولقد أقرّ مجلس النواب الفرنسيّ في شهر

يوليو عام ٢٠١٨ إدراج فقرة بالبند الأول من الدستور الفرنسيّ تنصّ على مبدأ حماية البيئة.

(١٧) يُعرّف ضرر التلّوث في الاتفاقيّة الدوليّة للمسؤوليّة عن أضرار التلّوث بالزيت لسنة ١٩٦٩ بأنه

"الخسارة أو الأضرار التي تحدث خارج السفينة التي تحمل الزيت، والناتجة عن تسرب أو تفرغ

الزيت من السفينة أيما حدث هذا التلّوث ويشمل المصاريف والإجراءات اللازمة لمنع الخسارة

والأضرار أو الحد منها".

(والتي دخلت حيز النفاذ في عام ١٩٧٨)، الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية بأنه:  
"الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية والصحة البشرية والأنشطة البحرية عن طريق  
إدخال المواد أو طاقة في البيئة البحرية"؛ وعليه يمكن القول بأن الأضرار التي تُصيب  
البيئة البحرية، تتمثل في طائفتين:

#### أ- طائفة الأضرار البدنية:

تتمثل تلك الأضرار فيما يُصيب الصحة العامة للإنسان من جراء تلوث البيئة  
البحرية، وهي أضرار منها ما هو حال ومنها ما هو متراخي، ولكن في الحالتين تبقى  
طبيعة الضرر أنه ضرر شديد الجسام، حيث يؤثر على صحة الإنسان ويؤدي إلى  
إصابته بأمراض خطيرة كمرض السرطان، الفشل الكلوي والكبدية، وقد يصل الأمر في  
بعض الحالات إلى حد الموت.

#### ب- طائفة الأضرار المادية:

يقصد بالأضرار المادية تلك الأضرار التي تكون ماسة بالذمة المالية للشخص  
المتضرر، حقيقة الأمر أن الأضرار المادية من شأنها التغيير في طبيعة البيئة البحرية  
سواء بشكل دائم أو مؤقت، وعلى نحو من شأنه أن يحدث خلل في التوازن البيئي، هذه  
الأضرار التي تُصيب البيئة البحرية، والكائنات الحية البحرية من شأنها التأثير على  
التراث المشترك للإنسانية، فضلا عن التأثير على اقتصاد الدول ومصالح الأفراد  
المستغلين لتلك البيئة.

كذلك تكمن خصوصية الضرر الذي ينتج عنه تلوث البيئة البحرية في ضرورة  
وقوعه خارج السفينة، لذا فإن الناقل يكون مسؤولا عن أي ضرر يحدث خارج السفينة  
بسبب تسرب أو اشتعال المحروقات المنقولة على ظهرها أو تعريغ مياه الاتزان أو مياه  
تنظيف الصهاريج الخاصة بها بشكل جائر.

#### - ثانياً: خصوصية رابطة السببية:

قد تتعدد الأفعال المؤدية إلى حدوث أضرار التلوث بالبيئة البحرية، وهو الأمر الذي  
يقتضي تحديد الفعل المسبب للضرر بإثبات رابطة السببية بينهما للقول بتحقيق المسؤولية  
التقصيرية في حق مجهز السفينة، غالباً ما يكون الأمر يسير عندما لا تكون هناك

أفعال متعدّدة مُسببه لِضَرَرٍ وَلَكِنِ الْإِشْكَالِيَّةُ تُثَوِّرُ حَال تَعَدُّدِ الْأَفْعَالِ حَيْثُ يَضْحِي لِزَامًا التَّحَقُّقُ مِنَ الْفِعْلِ الْمُنْتَجِ لِلضَّرَرِ<sup>(١٨)</sup>.

حَقِيقَةُ الْأَمْرِ أَنَّهُ إِذَا كَانَ تَعَدُّدُ الْأَفْعَالِ الْمُؤَدِّيَةِ لِلتَّلَوُّثِ الْبَحْرِيِّ هِيَ مَسْأَلَةٌ تُمَثَّلُ صُعُوبَةً إِلَّا أَنَّ الصُّعُوبَةَ الْأَكْبَرَ تَتَمَثَّلُ فِي أَنَّ بَعْضَ الْأَفْعَالِ قَدْ تُنْتِجُ أَضْرَارًا وَلَكِنِ تَلْكَ الْأَضْرَارُ قَدْ تَكُونُ مُتْرَاخِيَةً وَقَدْ تَتْرَافَعُ مَعَهَا أَفْعَالٌ أُخْرَى الْأَمْرُ الَّذِي قَدْ يَصْغُبُ مَعَهُ تَحْدِيدُ الْفِعْلِ الَّذِي تَسَبَّبَ فِي هَذَا الضَّرَرِ الْمُتْرَاخِي، وَإِذَا سَلَّمْنَا بِفِكْرِ التَّغْوِيضِ عَنِ الضَّرَرِ غَيْرِ الْمَبَاشِرِ كَخُصُوصِيَّةِ نَاتِجَةٍ عَنِ طَبِيعَةِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ فَسَوْفَ تَكُونُ الصُّعُوبَةُ هِيَ إِثْبَاتُ رَابِطَةِ السَّبَبِيَّةِ بَيْنَ الضَّرَرِ وَالْفِعْلِ الْمُسَبِّبِ لَهُ مَعَ وُجُودِ فَارِقٍ زَمَنِي بَيْنَهُمَا<sup>(١٩)</sup>.

## المبحث الثاني

### التعويض عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية

#### تمهيد وتقسيم:

إِنَّ ثُبُوتَ وَقُوعِ الضَّرَرِ وَمَا يَتَّبِعُهُ مِنْ تَحْدِيدِ الْمَسْئُولِ عَنْهُ، يُوجِبُ الْوُقُوفَ عَلَى آيَاتِ التَّغْوِيضِ عَنِ تَلْكَ الْأَضْرَارِ، وَمِمَّا لَا شَكَّ فِيهِ أَنَّ خُصُوصِيَّةَ الضَّرَرِ عَلَى النَّحْوِ السَّابِقِ عَرَضُهُ، كَانَ لَهَا أَثَرٌ عَلَى تَحْدِيدِ آيَاتِ خَاصَّةٍ لِجَبْرِ الضَّرَرِ.

وَطَبَقًا لِلْقَوَاعِدِ الْعَامَّةِ لِلْمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ يَكُونُ التَّغْوِيضُ عَنِ الْأَضْرَارِ مِنْ قَبْلِ الْقَائِمِ بِالْخَطَأِ أَوْ الْمَتَسَبِّبِ فِي هَذَا الضَّرَرِ، أَمَّا بِخُصُوصِ الْمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ عَنِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، فَإِنَّ النَّاقِلَ الْبَحْرِيَّ يَعُدُّ هُوَ الْمَسْئُولَ عَنِ تَعْوِيضِ أَضْرَارِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، وَلَكِنِ بِسَبَبِ صَخَامَةِ الْأَضْرَارِ الْبِيئِيَّةِ الْبَحْرِيَّةِ يَسْتَحِيلُ عَلَى النَّاقِلِ الْبَحْرِيَّ دَفْعَ التَّغْوِيضِ الْجَابِرِ لِلضَّرَرِ، وَعَلَى هَذَا الْأَسَاسِ يَقُومُ بِتَأْمِينِ هَذِهِ الْأَضْرَارِ.

إِلَّا أَنَّ طَبِيعَةَ الضَّرَرِ الَّذِي يُصِيبُ الْبِيئَةَ الْبَحْرِيَّةَ لَا تَتَّفِقُ مَعَ نِظَامِ التَّأْمِينِ وَقَوَاعِدِهِ التَّقْلِيدِيَّةِ، وَذَلِكَ نِظَرًا لِتْرَاخِي الضَّرَرِ فِي كَثِيرٍ مِنَ الْأَحْيَانِ وَعَدَمِ تَحْدِيدِهِ، وَكُلُّ هَذَا لَا

<sup>(١٨)</sup> إِرَاءُ هَذِهِ الصُّعُوبَاتِ عَمَدُ الْقَضَاءِ الْفَرَنْسِيِّ إِلَى تَيْسِيرِ عِبءِ إِثْبَاتِ رَابِطَةِ السَّبَبِيَّةِ فِي مَجَالِ تَلَوُّثِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، وَذَلِكَ مِنْ خِلَالِ التَّوَسُّعِ فِي الْإِثْبَاتِ بِالْقِرَائِنِ، وَبِالْتَّالِي يَكْفِي الْقَوْلُ بِتَوَافُرِ رَابِطَةِ السَّبَبِيَّةِ إِذَا كَانَ الشَّخْصُ يُبَاشِرُ نَشَاطًا خَطِرًا، دُونَ حَاجَةِ إِلَى إِثْبَاتِ دَوْرِهِ الْمُنْتَجِ لِلضَّرَرِ الْحَادِثِ لِلْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، رَاجِعٌ فِي ذَلِكَ جَمَالُ وَعَالِي، مَرْجِعٌ سَابِقٌ، ص ٢٥٢.

<sup>(١٩)</sup> إِبْرَاهِيمُ مُحَمَّدُ زُوْرَانِ، الرِّابِطَةُ السَّبَبِيَّةُ وَصُعُوبَةُ إِثْبَاتِهَا فِي الْأَضْرَارِ الْبِيئِيَّةِ، مَجَلَّةُ جَامِعَةِ تَشْرِينِ لِلْبَحُوثِ وَالذَّرَاسَاتِ الْعَمَلِيَّةِ، مُجَلَّد ٣٦، عَدَد ٦، ٢٠١٤، ص ١٣٣.

يتمشى مع نظام التأمين وشروطه<sup>(٢٠)</sup>، مما دفع إلى البحث عن أنظمة أخرى تكون أكثر موائمة لطبيعة الضرر، وهو ما سوف يتم العرض له في المطلبين التاليين:

- المطلب الأول: نظام التأمين ضد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية.
- المطلب الثاني: صناديق التعويضات ودورها في جبر الأضرار الناتجة عن التلوث البحري.

### المطلب الأول

#### نظام التأمين ضد المسؤولية عن تلوث البيئة البحرية

يمكن تعريف التأمين على المسؤولية عن الأضرار التي تُصيب البيئة البحرية بأنه عقد بموجبه يلتزم المؤمن بضمن المؤمن له من رجوع الغير عليه بالتعويض عن الأضرار التي تُصيب الغير الناشئة عن الأخطار المؤمن منها وذلك مقابل "أقساط" أو "اشتراكات" يلتزم المؤمن له بدفعها<sup>(٢١)</sup>.

ووفقاً للتعريف السابق فإن بوليصة تأمين المسؤولية عن أضرار التلوث البحري تُغطي جميع المطالبات المتعلقة بالأضرار التي تُصيب الغير كالأصابات الشخصية، أو الأضرار التي تلحق بالممتلكات، أو مصاريف التنظيف، أو المصاريف القانونية والغرامات أو الغرامات التي تفرض نتيجة للتلوث الحادث عن النشاط البحري.

ونظراً لجسامة الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، كان لا بد من وجود نظام خاصٍ للتأمين يكون أكثر ملائمة لطبيعة الأضرار التي تلحق بها؛ فلقد سبق أن أوضحنا أن الضرر الذي يلحق بالبيئة البحرية هو ضرر غير مُحدد، فضلاً عن كونه ضرراً متراخياً، وعليه فلن يكون المسئول عن تلك الأضرار قادراً على تعويض المضرورين وفقاً للقواعد التقليدية، فالضرر قد يتعدّد ويتنوع في صورة، فضلاً عن ظهوره على مدى زمني قد يطول، ومن ثمّ ظهرت الحاجة إلى إيجاد نظامٍ للتأمين ضدّ مخاطر التلوث البحري<sup>(٢٢)</sup>.

هذا ويمكننا أن نقرر بأن أخطار تلوث البيئة البحرية تستجيب من حيث المبدأ للأسس الفنية للتأمين، ولا يوجد ما يحول دون إمكانية تعويضها تأمينياً، وإن كان الأمر

(٢٠) دينيا كوتنر وارث وكمال خدوم، مرجع سابق، ص ٣٨٤.

(٢١) جمال واعلى، مرجع سابق، ص ٢٩٠.

(٢٢) سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة،

مصر، ٢٠٠٣، ص ١٣١.

يحتاج في بعض الحالات إلى إعادة النظر في بعض مبادئ التأمين التقليدية وتطوير شروطه الفنية لتتلاءم وتتوافق وخصوصية هذا النوع من الأخطار.

إنَّ الأسس الفنية للتأمين التي تعتمد على الدراسات الإكتوارية لتغطية الأضرار الناتجة عن التلوث البحري قد تعجز عن وضع نظام تأميني يضمن تغطية كافة الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، لذا يذهب جانب من الفقه إلى القول بأن عقود التأمين في شكلها التقليدي الحالي غير قادرة على تغطية مخاطر التلوث البحري فهي أخطار متنوعة وكثيرة ومتراخية<sup>(٢٣)</sup>، ولعل ذلك كان هو الداعي لقول بلزوم أن يكون تأمين المسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية إجبارياً، وعليه فإن الأمر يقتضي اعتماد أسس فنية حديثة ومنقمة لتقدير وحساب احتمالات الخطر وبالتالي احتساب القسط المناسب بحيث يغطي هذا التأمين جميع الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية.

لذا يعد التأمين الإجباري من أهم الوسائل التي يمكن الأخذ بها من أجل توفير مزيد من الحماية للمسئول والمضرور، وهو منظومة تبنى على أسس فنية تراعي طبيعة الخطر المؤمن عليه، ولقد عمد المشرع إلى تقرير نظام التأمين الإجباري في كثير من الحالات كما هو الحال في التأمين الإجباري على حوادث السيارات، وكذا تأمين المسؤولية وهي الحالة التي يلتزم فيها المؤمن بتأمين الأضرار الناتجة عن الأفعال غير المشروعة للمؤمن له، ولا يحول حصول المؤمن له على مبلغ التأمين من أن يطالب المسئول بالتعويض، حيث أن حصول المؤمن له على مبلغ التأمين هو مقابل ما قام بسداده من أقساط تأمينية، وهي مسألة لا تحول دون حقه في المطالبة بالتعويض<sup>(٢٤)</sup>.

ومما لاشك فيه أن نظام التأمين الإجباري على أخطار التلوث البحري من شأنه أن يحقق العديد من المزايا التي تتفق وطبيعة تلك الأخطار التي يتم التأمين عليها، من ذلك:

(٢٣) د. محسن عبد الحميد البيه، التأمين من الأخطار الناشئة عن خطأ المؤمن له في القوانين الفرنسي والمصري والكويتي، مجلة المحامي الكويتية، السنة العاشرة، الأعداد يناير/ فبراير/ مارس ١٩٨٧، ص ٢٢٩ وما بعدها.

(٢٤) د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج ٩، المجلد الثاني، عقد التأمين، تنقيح المنشور/ أحمد مدحت المراعي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤، ص ٢٠٩٩.

١. تحديد شخص المسئول عن أخطار التلوث البحري<sup>(٢٥)</sup>.
  ٢. وجود نظام موحد للتأمين الإلزامي من شأنه أن يحقق العدالة والمساواة بين المضرورين.
  ٣. حماية المضرور من أخطار التلوث البحري من خطر إعمار المسئول.
  ٤. تفعيل قواعد المسؤولية من خلال النص على نظام التأمين الإلزامي.
- حقيقة الأمر أن التأمين الإلزامي كنظام لتغطية المخاطر من شأنه أن يعطي كافة الأفعال الخطرة والأضرار التي تحدثها تلك الأفعال التي يكون من شأنها أن تضر بالبيئة البحرية.

وهو الأمر الذي دعا المجتمع الدولي إلى إبرام الاتفاقيات الدولية التي نصت على أن كل مستغل لنشاط له علاقة بالبيئة البحرية عليه أن يتحمل مسئولية ذلك النشاط وما ينتج عنه من أضرار، ومن ثم تم النص فيها على ضرورة التزام صاحب النشاط بتقديم تأمين إلزامي عن المسؤولية، من ذلك الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٦٩، والاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام ١٩٩٢، حيث تبنت نظام التأمين الإلزامي، بأن أوجبت على مالك السفينة التأمين على المخاطر وفقاً للكميات التي يتم نقلها ومن ثم تغطية الأضرار التي تسببها السفن مع التزام الناقل بسداد الأقساط التأمينية.

وإذ يحمد للمشرع الدولي موقفه بأن تبني نظام التأمين الإلزامي على المسؤولية عن الأضرار التي تُصيب البيئة البحرية، فقد ذهب البعض إلى أن ذلك المشكك يجب تبنيه من قبل المشرع الوطني في مجال التلوث البيئي عموماً، وتلوث البيئة البحرية على وجه الخصوص، لما فيه من مزايا من شأنها مكافحة الأفعال الضارة بالبيئة البحرية.

إن فكرة عقد التأمين الإلزامي تكمن في المواجهة الجماعية للأخطار، بحيث يتم توزيع الخطر على المؤمن عليهم، وهي مسألة من شأنها التخفيف من وطأته بحيث يتحملة الجميع، فتكون موجهته مواجهة جماعية، وليست فردية، والضرر الذي يُصيب المؤمن لهم لا يتمثل في وقوع الحادث ولكن في رجوع المضرور على المؤمن لهم بالتعويض، فالخطر ليس هو الضرر، ولكن كل ما يُصيب ذمة المؤمن له نتيجة رجوع

(٢٥) د. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ٢٠٠٧، ص ٩٣.

المضّرور عليه، فالأضرار الماليّة التي تُلحق المؤمن له تُشكّل الصّرر الحقيقيّ الذي يُقوم المؤمن بتغطيته، ويرى جانب من الفقه أنّ المؤمن له يقصد من التّأمين أن يؤمن نفسه لمصلحة نفسه، لا أن يؤمن المضّرور ولا أن يؤمن نفسه لمصلحة المضّرور.

ويشير الواقع العمليّ إلى وجود نوعين من التّأمين الإجباريّ، وهما على النحو التالي:

- النوع الأوّل: هو تأمين الشركات، حيث يلجأ المؤمن له إلى إحدى شركات التّأمين وذلك لتأمين مسؤوليته عن الأضرار التي قد تُصيب البيئة البحريّة.
  - النوع الثاني: وهو التّأمين التعاونيّ، القائم على فكرة المواجهة المشتركة للمخاطر حيث يتمّ التّأمين على المخاطر لدى نوادي الحماية والتّعويض، هذه النوادي تُمثل نموذجاً للتّأمين التبادليّ حيث تتمّ تغطية المخاطر بشكل تبادليّ فيما بين العاملين بنشاط التجارة البحريّة، نظراً لأنّ شركات التّأمين قد تُحجم عن تغطية بعض الأخطار البحريّة أو تكون تغطيتها غير كاملة.
- هذا ولقد ظهرت فكرة التّأمين التعاونيّ في كثير من الدول في صورة جمعيات التّأمين التعاونيّ أو التبادليّ<sup>(٢٦)</sup>، ولقد عرفت مصر هذا النوع من الجمعيات<sup>(٢٧)</sup>.
- ومن نماذج التّأمين التعاونيّ إتفاق ثوفالوب، الذي أبرم بغرض إنشاء صندوق تعاونيّ لتعويض أضرار التلوث بالنفط، هذا ولقد مرّ هذا الإتفاق بمرحلتين:
- المرحلة الأولى: من تاريخ دخول الإتفاق حيز التنفيذ في عام ١٩٦٩، وحتى ما قبل عام ١٩٧٢: لم يكن التّعويض عن أضرار التلوث بالنفط مستحقاً عن الأضرار إلا للحكومات فقط دون الأفراد، فإذا كان مجهزة الناقله المحدثه للتلوث منضمّاً للإتفاق، فيكون ملزماً بتعويض الحكومات دون الأفراد.

(٢٦) د. عبد الرزاق السنهوري، مرجع سابق، ص ٢٠٣٥، حيث عرف الأستاذ الدكتور عبد الرزاق السنهوري هذه الجمعيات بأنها جمعيات تعاونية يجمع أعضاء الجمعية فيها الأخطار التي يتعرضون لها ويلتزمون بتعويض من يتحقق الخطر بالنسبة إليه منهم في سنة معينة من الاشتراك الذي يؤديه كل عضو، ومن ثمّ يكون هذا الاشتراك متغيراً يزيد أو ينقص بحسب التعويضات التي تلزم الجمعية بأدائها في خلال السنة.

(٢٧) تمّ التعريف بالجمعيات التعاونية للتأمين بنصّ المادة ٢٢ من قانون الإشراف والرقابة على التّأمين في مصر رقم ١٠ لسنة ١٩٨١.

- المرحلة الثانية: بدءاً من عام ١٩٧٢: أصبح الاتفاق بين مالكي حاملات النفط على دفع تعويضات عن الأضرار الناتجة عن أخطار التلوث بالنفط للمتضررين، سواء كانوا أشخاصاً أو حكومات.

### المطلب الثاني

#### صناديق التعويضات ودورها في جبر الأضرار الناتجة عن التلوث البحري

إنَّ المسؤولية عن أضرار التلوث البحري هي مسؤولية موضوعية<sup>(٢٨)</sup>، وهو ما يعني أنَّ تعويض المضرور يكون في حدود معينة، بحيث لا يتجاوز التعويض الحد الأقصى المقرر لذلك، ومن ثمَّ فإنَّ الأسس التقليدية الفعّية للتأمين لا تكفي لتعويض المضرور التعويض الكافي الجابر للضرر، لذلك كان التفكير في ابتداء أنظمة جديدة تكون قادرة على تغطية ما يخرج عن نطاق التغطية التأمينية التقليدية أو يُتيح التعويض الكامل عن الأضرار.

إنَّ فكرة صناديق التعويض هي أقرب ما تكون إلى فكر التأمين الاجتماعي التكافلي حيث يتم توزيع المخاطر على المشاركين لمواجهة الأخطار الجسيمة التي يعجز التأمين في صورتها التقليدية عن تغطيتها نظراً لوجود مجموعة من القواعد التي تحكم احتساب الأقساط والتي تُبنى على دراسات إكثوارية ومن ثمَّ تحديد ما يقبل تغطيته من الأخطار وما لا يقبل وكذا الحد الأقصى لمبلغ التأمين.

لقد مرّت فكرة صناديق التعويض بعدة مراحل بداية من صناديق التأمين الخاصة، ثمَّ الصناديق العامة، وصولاً إلى صناديق التعويض الدولية، حيث مثلت تلك المراحل التاريخية في حقيقة الأمر تطوراً للفكرة والتي أصبحت حالياً أنواعاً لصناديق التأمين. فمن الناحية التاريخية قام أصحاب الحرفة أو المهنة الواحدة بتأسيس صناديق لمواجهة الأخطار التي ينتج عنها أضراراً تلحق بالغير وذلك بمناسبة أداء الحرفة أو المهنة، لذا مثلت تلك الصناديق ضمانه لكلاً من المسؤولين والمضرورين<sup>(٢٩)</sup>، فلقد اتاحت تغطية كاملة للتعويض بالنسبة للمضرور، فضلاً عن مواجهة حالات إعسار أو

(٢٨) عبد الرحمن بوفلج، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة لنيل شهادة دكتوراه الدولة في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية ٢٠١٥/٢٠١٦، ص ٢٧٣.

(٢٩) د. نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضدَّ أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ١٨٠.

إفلاس المسؤول، وكذلك تأمين مسؤولية مُرتكب الفعل الضار بما يرفع عن كاهله مشقة التعويض حال تحقق الخطر المنتج للضرر<sup>(٣٠)</sup>.

إلا أن طبيعة بعض الأخطار كانت داعياً لتأسيس نوع آخر من أنواع الصناديق، وهي الصناديق العامة<sup>(٣١)</sup>، حيث تدخلت الدولة في تأسيسها وذلك لمواجهة المخاطر الجسيمة والتي يحتاج تعويض الضرر الناتج عنها مبالغ طائلة، وهو الأمر الذي لن يتحقق إلا من خلال تدخل الدولة نفسها في تنظيم تلك الصناديق بوضع النظام القانوني لها، ولقد كان الفقه القانوني الفرنسي داعمًا لفكر تدخل الدولة لتعويض الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة من خلال صناديق التعويضات<sup>(٣٢)</sup> كونها أكثر فاعلية من التأمين؛ على سبيل المثال قامت الولايات المتحدة الأمريكية بتأسيس صندوق (Superfund) تكون مهمته إعادة الحال إلى ما كان عليه بالأماكن المتضررة من المخلفات الخطرة، ولقد نص القانون المنشأ للصندوق على توفير مصادر التمويل للصندوق من خلال فرض ضرائب على الشركات المنتجة للمواد الكيميائية والبترولية<sup>(٣٣)</sup>، كذلك قامت هولندا بتأسيس صندوق للتعويض عن أضرار تلوث الهواء وهو صندوق تتم إدارته من خلال وزارة الصحة الهولندية ويتم تمويله من خلال فرض ضريبة على المؤسسات التي تتسبب في إحداث هذا النوع من التلوث<sup>(٣٤)</sup>؛ وفي مصر تم إنشاء صندوق وهو صندوق حماية البيئة<sup>(٣٥)</sup>، إلا أن القانون المنشأ لهذا الصندوق لم ينص صراحة على تعويض

(٣٠) تم التعريف بصناديق التأمين الخاصه بنص المادة ٢٣ من قانون الإشراف والرقابة على التأمين في مصر رقم ١٠ لسنة ١٩٨١، هذا ويتم تنظيم عمل صناديق التأمين الخاصة في مصر بموجب أحكام القانون رقم ٥٤ لسنة ١٩٧٥.

(٣١) عرفت المادة ١١ من قانون الإشراف والرقابة على التأمين في مصر رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون رقم ٩٢ لسنة ١٩٩٥ الصناديق الحكومية للتأمين بأنها: (الصناديق التي تتولى عمليات التأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها.....).

(٣٢) جمال واعي، مرجع سابق، ص ٣٠٨.

(٣٣) د. نبيلة إسماعيل رسلان، مرجع سابق، ص ١٨١.

(٣٤) د. نبيلة إسماعيل رسلان، مرجع سابق، ص ١٨١.

(٣٥) تم النص على إنشاء صندوق حماية البيئة في المادة ١٤ من قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤.

المضروبين من أخطار التلوث، وإنما إكتفى بوضع إستراتيجية لمواجهة التلوث البيئي وتعداد لموارد التمويل<sup>(٣٦)</sup>.

ولم يقف الأمر عند ذلك ألد، حيث إستشعر المجتمع الدولي ضرورة تكاتف الجهود الدولية من أجل تعويض الأضرار التي تنجم عن بعض المخاطر والتي يكون من شأنها التأثير على مصالح الدول، أو التراث المشترك للإنسانية، كما هو الحال في تلوث البيئة البحرية، لذلك أبرمت الدول العديد من الاتفاقيات والتي نصت على تأسيس صناديق للتعويضات<sup>(٣٧)</sup>.

هذا وإذا كان التأمين الإجباري يُحقق العديد من المزايا، فإن مزايا صناديق التأمين لا تقل عما يُحققه التأمين الإجباري في مجال جبر الأضرار، حيث يمتاز أداء صناديق التعويضات في مجال تلوث البيئة البحرية بالآتي:

١. تحقق صناديق التعويضات مبرة التعويض الكامل للمضروبين.
٢. إتاحة السبيل لتعويض المضروبين بسرعة ومرونة دون حاجة إلى اللجوء إلى القضاء ومن ثم تجنب ظاهرة بطء التقاضي.
٣. تتيح الصناديق للمضروبين الحق في الحصول على التعويض بغض النظر عن تحديد شخص المسؤول.
٤. تركز صناديق التعويضات فكر التضامن الاجتماعي في مواجهة الأخطار التي تُضر بالبيئة البحرية التي تمثل تراثا مشتركا للإنسانية.

<sup>(٣٦)</sup> أوردت المادة ١٤ من قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ تعدادا لموارد التمويل الخاصة بصندوق حماية البيئة.

<sup>(٣٧)</sup> ومن جهود المجتمع الدولي في مجال إنشاء صناديق التعويضات إبرام الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، لعام ١٩٧١، حيث يلتزم الصندوق وفق أحكام الاتفاقية بدفع تعويضات للمضروبين من التلوث بالزيت ولقد حددت الاتفاقية الحالات التي يلتزم فيها الصندوق بدفع التعويض إذا لم يحصل المضرور على تعويض كامل أو مُلائم، أو إذا كان الناقل البحري غير قادر على الوفاء بمبلغ التعويض الكامل أو الملائم للضرر أو يتجاوز التعويض حدود المسئولية المحددة بالاتفاقية، كذلك يكون تدخل الصندوق بالتعويض في حالات الإعفاء إذا ثبت أن التلوث كان ناتج عن أعمال الحرب والنزاعات المسلحة أو الحروب الأهلية أو عن تسرب البترول من سفن حربية أو سفن مملوكة لدولة أو إذا ثبت وجود خطأ من جانب المتضرر بأن أحدث الضرر بنفسه.

وعليه ذهب جانب من الفقه إلى ضرورة دعم فكر تأسيس صناديق التعويضات وحث المجتمع الدولي على تبني الاتفاقيات المنظمة لعمل تلك الصناديق وذلك من أجل كفالة نظام للتعويض يكون جابراً للأضرار التي تُصيب البيئة بوجه عام، والبيئة البحرية على وجه الخصوص<sup>(٣٨)</sup>.

إن تدخل صناديق التعويضات لجبر الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية يأخذ إحدى صورتين:

- الصورة الأولى: حيث يقوم الصندوق بدور تكميلي يتمثل في تغطية كامل الضرر، حيث أن الفرضية في تلك الصورة أن الضرر قد تم تعويضه ولكن تعويضاً جزئياً وفقاً للحد الأقصى لمبلغ التأمين<sup>(٣٩)</sup>.

- الصورة الثانية: حيث يقوم الصندوق بدور احتياطي يتمثل في تغطية الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية في حالات الإعفاء من المسؤولية، أو عدم تغطية التأمين لأنواع المخاطر التي تسبب الأضرار للبيئة البحرية<sup>(٤٠)</sup>.

ومن أهم ما يثار بخصوص صناديق التعويضات مسألة توفير الموارد المالية لتلك الصناديق؛ مما لا شك فيه أن نوع الصندوق من شأنه أن يؤثر على طرق تمويله، ففي حال كون الصندوق هو صندوق تأمين خاص فإنه في تلك الحالة يتم تمويل الصندوق من خلال الاشتراكات إلا أن الصعوبة تنور بشأن تمويل تلك الصناديق حال تخلف البعض عن سداد الاشتراك الواجب سداً حيث أن تلك المسألة من شأنها التأثير على أداء الصندوق.

أما في حال كون الصندوق هو صندوق تعويض عام ففي هذه الحالة قد تتعدد طرق التمويل، وإن كنا نرى أن أهم طريقة لتمويل الصندوق هي فرض ضريبة على ممارسي النشاط الخطر الذي من شأنه أن يؤدي إلى تلوث البيئة البحرية، كذلك الحال بالنسبة للصناديق الدولية فإن مصادر التمويل قد تتسع وتتعدد بالنسبة لها نظراً لمساهمات الدول بشكل أو بآخر في التمويل.

(٣٨) جمال واعلى، مرجع سابق، ص ٣١٠.

(٣٩) جمال واعلى، مرجع سابق، ص ٣١٢.

(٤٠) عبد الرحمن بوفلج، مرجع سابق، ص ٢٧٤.

## الفصل الثاني

### الإطار القانوني المنظم لإدارة وضبط مياه الصابورة والرواسب في السفن

#### تمهيد وتقسيم:

عند تفريغ البضاعة المشحونة من على متن السفينة يتم ملء قسم من الخزانات أو الصهاريج الخاصة بها بمياه بحر ساحل ميناء التفريغ، وعند وصولها إلى ميناء الشحن تقوم بتفريغ تلك الحمولة من مياه البحر لتعيد عملية شحن البضائع، فمياه الصابورة توفر عاملي توازن وسلامة الملاحة للسفن، حيث أن كثيراً من السفن ستجد نفسها وسط ظروف خطيرة خلال رحلاتها البحرية في حالة عدم توفير مثل تلك المياه، ولهذا فإن السفينة تكون دائماً في حاجة إلى تفريغ مياه الصابورة من على متنها في أي ميناء وذلك من أجل المحافظة على توازنها وثباتها عند كل عملية شحن للبضائع.

ومما لا شك فيه أن تلك العملية المتمثلة في تصريف مياه الصابورة تتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة البحرية، وهو ما دعا المنظمة البحرية الدولية إلى الاهتمام بوضع تنظيم دولي لضبط وإدارة مياه الصابورة نظراً لخطورتها، وهو ذات الأمر الذي أثار قلق منظمة الصحة العالمية إزاء دور مياه الصابورة في المساعدة على انتشار بكتيريا الأمراض الوبائية.

- المبحث الأول: ماهية مياه الصابورة والتطور التشريعي لإدارتها.
- المبحث الثاني: الإطار القانوني لاتفاقية ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

## المبحث الأول

### ماهية مياه الصابورة والتطور التشريعي لإدارتها

#### تمهيد وتقسيم:

لقد حرص المجتمع الدولي على وضع قواعد لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن، وذلك نظراً لما قد تسببه الإدارة الخاطئة لتلك المياه من أضرار للبيئة البحرية، ولعل الإشكالية التي تثيرها تلك المسألة أن مياه الصابورة لازمة وضرورية لتحقيق توازن السفينة، ومن ثم أمن وسلامة الملاحة، إلا أن إدارتها بشكل مخالف هو أمر من شأنه أن يثير مسؤولية الناقل البحري تجاه الدول المضروه، حيث نشاطه في مثل تلك الحالة سوف يخرج عن دائرة المشروعية، ويكون الناقل في تلك الحالة مسؤولاً عن خطأه سواء كان متعمداً، أو كان نتاج إهمال أو تقصير، فالنتيجة في النهاية واحدة

وَهِيَ أَنَّ هُنَاكَ ضَرَرًا سَوْفَ يَلْحَقُ بِالْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ مِنْ جِرَاءِ فِعْلِهِ، وَمِنْ ثَمَّ تَتَعَدَّدُ مَسْئُولِيَّتُهُ تَحْتَ الْمَضْرُورِ مَعَ ثَبُوتِ رَابِطَةِ السَّبَبِيَّةِ بَيْنَ الْفِعْلِ وَالضَّرَرِ.

إِنَّ الْوُقُوفَ عَلَى الْإِطَارِ الْقَانُونِيِّ الْحَاكِمِ لِإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ، هُوَ أَمْرٌ يُوجِبُ عَلَيْنَا أَنْ نَعْرِضَ أَوَّلًا لِمَاهِيَّةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ مِنْ خِلَالِ التَّعْرِيفِ بِهَا وَبَيَانِ طَبِيعَتِهَا، ثُمَّ مَا يَعْجُبُ ذَلِكَ مِنْ بَيَانِ التَّنَطُّورِ التَّشْرِيْعِيِّ لِإِدَارَةِ تِلْكَ الْمِيَاهِ، وَهُوَ مَا سَوْفَ يَتِمُّ الْعَرْضُ لَهُ فِي الْمَطْلَبِينَ التَّالِيَيْنِ:

- المطلب الأول: ماهية مياه الصابورة.
- المطلب الثاني: التَّنَطُّورُ التَّشْرِيْعِيُّ لَضَبْطِ وَإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ.

### المطلب الأول

#### ماهية مياه الصابورة

يُعْتَبَرُ النُّقْلُ الْبَحْرِيَّ ضَرُورِيًّا لِلِاِقْتِصَادِ الْعَالَمِيِّ، حَيْثُ يُعْتَبَرُ أَكْثَرَ الْوَسَائِلِ فَعَالِيَةً مِنْ حَيْثُ التَّكْلُفَةِ لِنَقْلِ الْبَضَائِعِ السَّائِبَةِ عَبْرَ مَسَافَاتٍ طَوِيلَةٍ، إِنَّ أَكْثَرَ مِنْ ٩٠% مِنَ التَّجَارَةِ الْعَالَمِيَّةِ تَنْقُلُهَا السُّفُنُ، حَيْثُ تُبَجَّرُ حَوَالِي (٥٠٠.٠٠٠) سَفِينَةً تِجَارِيَّةً فِي مُحِيطَاتِ الْعَالَمِ، وَيَبْلُغُ إِجْمَالِيُّ حُمُولَتِهَا مُجْتَمَعَةً حَوَالِي (٦٠٠) مِلْيُونِ طُنٍّ<sup>(٤١)</sup>.

يَعْتَمِدُ تَصْمِيمُ وَبِنَاءُ السُّفُنِ عَلَى إِعْتِمَادِ أُسَالِيْبِ تَقْنِيَّةٍ وَفَنِيَّةٍ تُسَاعِدُهَا عَلَى التَّحْرُكِ بِأَمَانٍ عَبْرَ الْبَحَارِ وَالْمُحِيطَاتِ أَثْنَاءَ نَقْلِ الْبَضَائِعِ، وَلَكِنْ عِنْدَمَا تُسَافِرُ السَّفِينَةُ إِمَّا بِدُونِ حُمُولَةٍ أَوْ مُحْمَلَةً جُزْئِيًّا فَقَطْ، يَجِبُ أَنْ تَحْمَلَ وَزْنًا إِضَافِيًّا عَلَى مَتْنِهَا لِتَمَكِّنَهَا مِنَ الْعَمَلِ بِشَكْلِ فَعَالٍ وَأَمِنٍ، مِنْ خِلَالِ إِبْقَاءِ السَّفِينَةِ عَمِيقَةً بِدَرَجَةِ كَافِيَةٍ فِي الْمَاءِ لِضَمَانِ كِفَاةِ الْمَحْرِكَاتِ وَالرَّفَاقَاتِ وَالذَّفَقَةِ، هَذِهِ الْمَادَّةُ الْإِضَافِيَّةُ تُسَمَّى الصَّابُورَةَ (مِيَاهُ إِتْرَازِ السُّفُنِ). عِنْدَمَا تَمَّ بِنَاءُ السُّفُنِ فِي صُورَتِهَا الْأُولَى لَمْ تَكُنْ تَسْتُخْدِمُ مِيَاهَ الصَّابُورَةِ، بَيْنَمَا كَانَتْ تَحْمِلُ صَابُورَةَ صَلْبَةً، عَلَى شَكْلِ صُخُورٍ أَوْ رِمَالٍ أَوْ مَعَادِنٍ، وَفِي عَامِ ١٨٨٠ تَقْرِيْبًا<sup>(٤٢)</sup>، أَيُّ مِمَّا يَقْرُبُ مِنْ مِائَةٍ وَثَلَاثَةِ وَأَرْبَعُونَ عَامًا، اسْتُخْدِمَتْ السُّفُنُ الْمِيَاهَ كَصَابُورَةَ أَسَاسًا لِأَنَّهَا مُتَاحَةٌ بِسَهُولَةٍ أَكْبَرَ، وَأَسْهَلُ بِكَثِيرٍ فِي صَخْهَا إِلَى السَّفِينَةِ وَتَفْرِغِهَا مِنْهَا،

(٤١) د. أمير عبد الله، د. مُحَمَّدُ الطَّيِّبُ، الْخُطُوطُ التَّوْجِيهِيَّةُ لِتَقْيِيمِ خَالَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ عَلَى الْمَسْتَوَى الْوَطْنِيِّ، سِلْسَلَةُ دِرَاسَاتٍ مُتَخَصِّصَةً، الْبِرْنَامِجِ الْعَالَمِيِّ لِإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ، رَقْمُ ١٧، نَشَرَتْ عَامَ ٢٠٠٩ مِنْ خِلَالِ وَحْدَةِ تَنْسِيقِ الْبِرْنَامِجِ الْعَالَمِيِّ الْمَشْتَرِكِ لِإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ، الْمُنْظَمَةُ الْبَحْرِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ، ص ١.

(٤٢) د. أمير عبد الله، د. مُحَمَّدُ الطَّيِّبُ، مَرْجِعٌ سَابِقٌ، ص ١.

فعندما تكون السفينة فارغة من البضائع، فإنها تمتلئ بمياه الصابورة، وعندما تقوم بتحميل البضائع، يتم تفريغ مياه الصابورة، وبالتالي فهي أكثر كفاءة واقتصادية من الصابورة الصلبة.

تم تعريف السفينة وفقاً لأحكام الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة بأنها: (مركب من أي نوع كان يعمل في البيئة المائية بما في ذلك الوحدات القابلة للعمر، القوارب العائمة، والمنصات العائمة، ووحدات التخزين العائمة، ووحدات الإنتاج والتخزين والتفريغ العائمة)<sup>(٤٣)</sup>.

إن وظيفة مياه الصابورة هي حفظ إيزان السفينة وفقاً للتعريف السابق من خلال توزيع الوزن، حيث تتميز مياه الصابورة بالمرونة في إدارة وزن السفينة، وعليه فإن تلك المياه تمثل عامل من عوامل سلامة السفن أثناء الرحلة البحرية.

وعليه فإن هناك مليارات الأطنان من مياه الصابورة تنتقل من مكان إلى آخر على مستوى العالم كل عام، حيث تأتي مياه الصابورة بشكل أساسي من ميناء تفريغ السفينة أو بعض المناطق القريبة، حيث تنقل مياه الصابورة آلاف الأنوع من الكائنات الحية يومياً على مستوى العالم؛ وعلى الرغم من أن معظم الكائنات المائية في خزانات الصابورة لا يمكنها تحمل البيئة الخالية من الضوء، ولا الأكسجين، وتركيز الحديد العالي، ومن ثم يكون مصيرها الموت أثناء الرحلة، ولكن القليل منها قد يقوى على البقاء والوصول بنجاح إلى ميناء التفريغ ويمكن أن تتكاثر في المياه الإقليمية لدولة أخرى، لذلك أصبحوا غزاة<sup>(٤٤)</sup>، ويمكن أن يتسبب غزو الأنواع الغريبة في إلحاق الضرر بالتوازن البيئي لمياه دولة الميناء، ويؤدي إلى خسائر للاقتصاد المحلي.

لذا يمكن القول إن السفن تحمل مياه الصابورة المليئة بمسببات الأمراض وقد يكون لها أيضاً خصائص وبائية خطيرة، مما يؤدي إلى انتشار الأوبئة، وتهديد الصحة العامة لدولة الميناء.

تشير التقديرات إلى أن حوالي (٣ : ٥) مليارات طن من مياه الصابورة يتم نقلها في جميع أنحاء العالم كل عام على متن سفينة واحدة حيث تحمل عدة مئات من اللترات

<sup>(٤٣)</sup> المادة (١٢ / ١) من إتفاقية ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤

<sup>(٤٤)</sup> Lakshmi, E., Priya, M. and Sivanandan Achari, V. 2021. An overview on the treatment of ballast water in ships. Ocean and Coastal Management 199, 105296:

<https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105296>

إلى أكثر من (١٣٠,٠٠٠) طن من مياه الصابورة، وذلك بحسب حجم السفينة والغرض منها، وهنا من الممكن أن تنشأ مشكلة بيئية خطيرة عندما تحتوي مياه الصابورة على حياة بحرية<sup>(٤٥)</sup>.

إن من مزايا مكعباً واحداً فقط من مياه الصابورة قد يحتوي على ما يصل إلى (٥٠٠,٠٠٠) عينة من العوالق من الكائنات البحرية الحية<sup>(٤٦)</sup> و/ أو ١٠ مليون خلية عوالق نباتية، ومعظمها أنواع بحرية في مرحلة العوالق في دورة حياتها، وهناك حرفياً الآلاف من الأنواع البحرية المختلفة التي يمكن حملها في مياه صابورة السفن - أي شيء صغير بما يكفي للمرور عبر منافذ ومضخات سحب مياه الصابورة للسفن - ويشمل ذلك البكتيريا والميكروبات الأخرى واللافقاريات الصغيرة والبيض والأكياس واليرقات من مختلف الأنواع، بما في ذلك معظم الأسماك، على الرغم من أن هذه الأنواع لن تعيش جميعها في خزانات الصابورة لأنها بيئة غير مناسبة.

ومن ثم فإن مياه الصابورة تعد من الناقلات الرئيسية للأنواع الغريبة الغازية، وهي مسؤولة عن نقل ما بين (٧٠٠٠ و ١٠,٠٠٠) نوع مختلف من الميكروبات البحرية والنباتات والحيوانات على مستوى العالم بشكل يومي<sup>(٤٧)</sup>.

#### • تعريف مياه الصابورة:

تُعرف إتفاقيّة صَبْط وإدارة مياه الصابورة والرؤاسب في السفن لعام ٢٠٠٤ مياه الصابورة على أنها، مياه بموادها المعلقة التي يتم أخذها على متن السفينة للتحكم في صَبْط استواء وميلان وغطاس واتزان تلك السفينة<sup>(٤٨)</sup>.

<sup>(٤٥)</sup> د. أمير عبد الله، د. محمد الطيب، مرجع سابق، ص ٢.

<sup>(٤٦)</sup> G.M. Hallegraeff, Review of harmful algal blooms and their apparent global increase, *Phycologia*, (1993): <https://www.researchgate.net/publication/243776284>

<sup>(٤٧)</sup> J.T. Carlton, The Scale and Ecological Consequences of Biological Invasions in the World's Oceans.(1999): [https://doi.org/10.1007/978-94-011-4523-7\\_13](https://doi.org/10.1007/978-94-011-4523-7_13)

<sup>(٤٨)</sup> الفقرة الثانية من المادة الأولى من إتفاقيّة صَبْط وإدارة مياه الصابورة والرؤاسب في السفن لعام ٢٠٠٤، أنظر في ذلك الموقع الإلكتروني:

<https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Implementing-the-BWM-Convention.aspx>

تمت زيارة الموقع بتاريخ ١٢/٨/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٩:٠٠م.

كَذَلِكَ تُعْرَفُ مِيَاهُ الصَّابُورَةِ بِأَنَّهَا مِيَاهٌ عَذْبَةٌ أَوْ مَالِحَةٌ مَحْفُوظَةٌ فِي صَهَارِيحِ الصَّابُورَةِ وَحَاوِيَاتِ البَضَائِعِ عَلَى السُّفُنِ يَتِمُّ اسْتِخْدَامُهَا لِتَوْفِيرِ الاسْتِقْرَارِ وَالْقُدْرَةِ عَلَى الْمُنَاوَرَةِ أَثْنَاءَ الرِّحْلَةِ عِنْدَمَا لَا تَحْمِلُ السُّفُنُ حُمُولَةً، أَوْ لَا تَحْمِلُ حُمُولَةً ثَقِيلَةً بِدَرَجَةٍ كَافِيَةٍ، أَوْ عِنْدَمَا يَكُونُ هُنَاكَ حَاجَةٌ إِلَى مَزِيدٍ مِنَ الاسْتِقْرَارِ بِسَبَبِ الْبِحَارِ الْهَائِجَةِ؛ يُمَكِّنُ تَقْسِيمَ مِيَاهِ صَابُورَةِ السَّفِينَةِ إِلَى فِئَتَيْنِ: هِيَ مِيَاهُ الصَّابُورَةِ لِخَزَانِ الرِّبْتِ، وَالْأُخْرَى هِيَ صَابُورَةُ السُّفُنِ الْعَادِيَّةِ.

- **الفئة الأولى:** لَا تَحْتَوِي بَعْضُ نَاقِلَاتِ النِّقَطِ الْخَامِ عَلَى خَزَانَاتِ صَابُورَةِ نَظِيفَةٍ، لِذَا فَهِيَ تُسْتَعْمَدُ خَزَانَاتِ النِّقَطِ الَّتِي تَمَّ اسْتِخْدَامُهَا لِنَقْلِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ، وَبِالتَّالِي سَيَتِمُ تَفْرِيعُ بَقَايَا الرِّبْتِ الَّتِي تَرَكَّتْ فِي خَزَانِ الرِّبْتِ فِي الْمُنْعَدِ الْآخِرِ مَعَ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ عِنْدَ الصَّرُورَةِ. لِذَلِكَ سَيُؤَدِّي ذَلِكَ إِلَى تَلَوُّثِ نِغْطِي لِبِيئَةِ الْبَحْرِ.
- **الفئة الثانية:** مِيَاهُ الصَّابُورَةِ هِيَ عُنَابِرُ البَضَائِعِ الْعَادِيَّةِ الَّتِي تُسْتَعْمَدُ كخَزَانَاتِ صَابُورَةٍ، وَفِي هَذِهِ الْحَالَةِ تُوجَدُ مَوَادٌ سَائِلَةٌ صَارَّةٌ، وَمَوَادٌ صَارَّةٌ وَفِيروسَاتٌ، وَبِكُنْزِيَا يَتِمُّ ضَخُّهَا فِي مِيَاهِ الْمَنَاطِقِ الْمَصَابِةِ وَمَا شَابَهُ ذَلِكَ.

#### • **تَعْرِيفُ رَوَاسِبِ الصَّابُورَةِ:**

تَرْتَبِطُ رَوَاسِبُ الصَّابُورَةِ إِزْتِبَاطًا وَثِقًا بِمِيَاهِ الصَّابُورَةِ عِنْدَمَا تَأْخُذُ السَّفِينَةُ مِيَاهَ الصَّابُورَةِ فَإِنَّهَا تَأْخُذُ أَيْضًا الْمَوَادَّ الْمَوْجُودَةَ فِي الْمَاءِ فِي الْمِيَاهِ الْعَكِرَةِ أَوْ الصَّخْلَةِ، غَالِبًا مَا يَشْتَمِلُ هَذَا عَلَى مَادَّةٍ صَلْبَةٍ عِنْدَمَا تَدْخُلُ هَذِهِ الْمَادَّةُ إِلَى خَزَانِ الصَّابُورَةِ، فَإِنَّهَا تَسْتَقِرُّ فِي الْقَاعِ "كرواسب" وَتَوْفِّرُ رَكِيزَةً لِمَجْمُوعَةٍ مُتَّوَعَةٍ مِنَ الْأَنْوَاعِ الْبَحْرِيَّةِ وَفَقًا لِلِإِتْقَافِيَّةِ، تُعْرَفُ الرَوَاسِبُ بِأَنَّهَا "الْمَوَادُّ الْمُسْتَقَرَّةُ خَارِجَ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ دَاخِلَ السَّفِينَةِ".

### **المطلب الثاني**

#### **التَّطَوُّرُ التَّشْرِيْعِيُّ لِمِائَةِ الصَّابُورَةِ**

لَمْ يَكُنْ أَمْرٌ وَضَعُ قَوَاعِدَ مُوحَّدةً لِمِائَةِ الصَّابُورَةِ مِنْ ضِمْنِ الْمَوْضُوعَاتِ الَّتِي حَظِيَتْ بِاهْتِمَامِ الْمَجْتَمَعِ الدُّوْلِيِّ فِي إِطَارِ تَوْحِيدِ القَوَاعِدِ الْخَاصَّةِ بِحِمَايَةِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ، حَيْثُ كَانَ الْاهْتِمَامُ فِي بَادِيءِ الْأَمْرِ بِالتَّوْحِيدِ التَّشْرِيْعِيِّ لِقَوَاعِدِ الْخَاصَّةِ بِالتَّلَوُّثِ الَّذِي تُحْدِثُهُ الْمَحْرُوقَاتُ وَالرِّبْتُ، وَكَذَا تَلَوُّثُ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ بِمَخْلُفَاتِ الْمَوَادِّ الْخَطِرَةِ، ثُمَّ تَبَعَ ذَلِكَ الْاهْتِمَامُ بِتَوْحِيدِ القَوَاعِدِ الْخَاصَّةِ بِحِمَايَةِ الْبِيئَةِ الْبَحْرِيَّةِ مِنَ التَّلَوُّثِ النَّاتِجِ عَنِ مِيَاهِ صَابُورَةِ السُّفُنِ.

لَقَدْ كَانَ سَعْيُ الدُّوْلِ مِنْ أَجْلِ تَوْحِيدِ القَوَاعِدِ الْخَاصَّةِ بِضَبْطِ وَإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ، بِدَعْمِ مِنَ الْمُنظَّمَةِ الْبَحْرِيَّةِ الدُّوْلِيَّةِ، تِلْكَ الْجُهُودِ الَّتِي كَلَّتْ بِالنَّجَاحِ فِي عَامِ ٢٠٠٤،

حيث أنه قبل ذلك العام كانت القواعد الخاصة بإدارة مياه الصابورة مُدرجة ضمن الأحكام الخاصة بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ وبروتوكولها لعام ١٩٨٨، وجميع التعديلات السارية المفعول ابتداء من ١ يوليو ٢٠١٤، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، واتفاقيات حماية البيئة البحرية، حيث لم يكن لها تنظيم موحد.

هذا وإن كان إهتمام الدول في المقام الأول كان موجه إلى وضع الاتفاقيات الدولية لمواجهة مخاطر تلوث البيئة البحرية بالزيت والمخروقات، مما أدى إلى تأخر وضع قواعد خاصة موحدة بتلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة، إلا أن ذلك الأمر لا يعنى أنه لم يكن هناك تنظيم لها، بل كما سبق أن ذكرنا أن نطاق التنظيم كان في إطار القواعد العامة التي تُكرس لمبدأ عام وهو حماية البيئة البحرية من التلوث وهو مبدأ أساسي في القانون العام البيئي الاتفاقي وهو المبدأ الذي تبنته الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية البيئة البحرية.

وعليه إذا ما تتبعنا موقف المشرع الدولي من تنظيم وإدارة مياه الصابورة قبل التوحيد التشريعي في إتفاقية عام ٢٠٠٤، سوف يتضح لنا أنه قد أفرِد بعض الأحكام الخاصة بها في العديد من الاتفاقيات<sup>(٤٩)</sup>، على سبيل المثال لا الحصر؛ تضمنت الاتفاقية العامة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بعض الأحكام الخاصة بإدارة وضبط مياه الصابورة، حيث أوجبت الاتفاقية على الدول إتخاذ كل الإجراءات اللازمة، وذلك من أجل حماية البيئة البحرية من الأضرار التي تُصيبها من جراء تفريغ خزانات مياه الصابورة التي تحمل مواد سائلة ضارة، وفيروسات، وبكتيريا يتم ضخها في ميناء المناطق المصابة<sup>(٥٠)</sup>.

ولم يقف الأمر عند هذه الاتفاقية بل تم النص والتأكيد على هذا الالتزام في إتفاقيات أخرى مثل، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام ١٩٧٣، بصيغتها

<sup>(٤٩)</sup> من الاتفاقيات الدولية التي تضمنت أحكامها النص على إدارة وضبط مياه الصابورة: الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦، الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام ١٩٦٩، الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤، ألزمت تلك الاتفاقيات السفن بأن يكون لديها سجل مُعد لإثبات عمليات تصريف الزيت، وكذا سجل خاص بنظافة خزانات الصابورة والرقابة على مياه صابورة الرحلة الأخيرة.

<sup>(٥٠)</sup> المادة ٣/١٩٤، والمادة ١/١٩٦ من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢.

المعدلة ببروتوكول عام ١٩٧٨ المتعلق بها، حيث تضمنت أحكامها وضع التزام عام على جميع ناقلات النفط الجديد التي تبلغ حمولتها (٧٠.٠٠٠) طن بضرورة مراعاة المتطلبات الفنية الخاصة ببناء وتجهيز صهاريج مياه الصابورة وكذلك حجمها، حيث شمل النص على هذا الالتزام التأكيد أيضاً على أن تكون تلك الصهاريج منفصلة وما يتبع ذلك من مراعاة الشروط التقنية والفنية في بناء السفن ذاتها حاملة النفط، وكذا تنقية المخلفات الخاصة بالمحركات والصهاريج وصابورة المياه ورواسبها، كما تضمنت أحكام الاتفاقية النص على توجيه الدول نحو وضع خطط مستقبلية خاصة بإدارة وضبط مياه الصابورة في الموانئ، وكذا وضع خطة خاصة بتبادل مياه الصابورة في البحار، مع وضع ضوابط نموذجية لمستوى طبقات الطلاء الواقية لصهاريج مياه الصابورة<sup>(٥١)</sup>.

إنَّ المبدأ العام المقرر للالتزام بحماية البيئة البحرية وما تبعه من تنظيم لإدارة وضبط مياه الصابورة لم يكن محلَّ اهتمام المشرع الدولي فقط، فلقد ظهرت العديد من الاتفاقيات الإقليمية ومذكرات تفاهم بين بعض الدول تضمنت وضع واجب عام بالالتزام بإدارة وضبط مياه الصابورة، كاتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث لعام ١٩٧٦، وبروتوكولاتها، ومذكرة تفاهم دول البحر الأبيض المتوسط لرقابة الدولة على الميناء لسنة ١٩٩٧.

إن عملية تفريغ وتنظيف صهاريج الصابورة تتضمن تفرغاً لكائنات بحرية وجراثيم وفيروسات وطحالب وغيرها، وهي عملية تتطوى على خطوره حيث إنَّ هناك مئات من الكائنات العضوية المحمولة في مياه الصابورة تسبب آثاراً بيئية سلبية خارج حدود مكانها الطبيعي، وهو أمر له آثار مدمرة على البيئة البحرية، هذا ومع إزدياد معدل الغزوات الحيوية بمعدل يُنذر بالخطر، فضلاً عن أن مناطق جديدة يتم غزوها طوال الوقت، بدأ الاهتمام بضرورة وضع قواعد موحدة لإدارة وضبط مياه الصابورة، وعليه قامت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بالعديد من الدراسات والمراجعات من أجل مواجهة تلك الظاهرة، ولقد كَلَّت جهود المنظمة بالنجاح بأن تمَّ إبرام الاتفاقية الدولية لإدارة وضبط مياه الصابورة والرواسب في السفن عام ٢٠٠٤<sup>(٥٢)</sup>.

(٥١) غريبي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة دكتوراه علوم، تخصص قانون

بحري، جامعة وهران ٢، ٢٠١٧، ص ١٩١، ٢١٣، ٢١٤، ٢٤٥.

(٥٢) [https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page\\_ID=1244&PageDetailID=1362](https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&PageDetailID=1362)

تمَّت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٥:٣٠ م.

وعليه يُمكننا القول بأنَّ المُشرع الدولي، بإدراكاً منه لخصوصية الأخطار التي تُؤدّي إلى تلوث البيئة البحريّة، سعى جاهداً لأن يكون هناك تنظيمًا مُوحداً لكلِّ صورةٍ من صور المخاطر، لكي يكون هناك تنظيمًا مُتكاملاً لها، ومخصّصاً للقواعد العامّة الرامية إلى حماية البيئة البحريّة بشكل عامّ، وهو الأمر الظاهر من إبرام الاتفاقيّة الدوليّة لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن عامّ ٢٠٠٤، والاتفاقيات الأخرى السابقة عليها<sup>(٥٣)</sup>.

## المبحث الثاني

### الإطار القانوني لاتفاقيّة ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن

لعام ٢٠٠٤

#### تمهيد وتقسيم:

تعدّ إتفاقيّة ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤، تنظيمًا شاملاً مُوحداً لإدارة مياه صابورة السفن، وهو الأمر الظاهر جلياً من المقاصد التي ذكّرت بها والتي تُشير إلى دواعي إبرامها، هذا ولقد نظمت الاتفاقيّة حقوق والتزامات الدول الأطراف فيها، كما أنّها تُعدّ مُرشداً للمتطلبات الفنيّة والتعنيّة اللازمة من أجل حماية البيئة البحريّة من التلوث بمياه الصابورة، وعليه فسوف نُقسّم هذا المبحث إلى مطلبين وذلك على النحو التالي:

- المطلب الأول: الهيكل العام للاتفاقيّة (النفاذ ونطاق التطبيق والموجهات).
- المطلب الثاني: التزامات الدول الأطراف والمسؤوليّة عن الضرر البيئي وفقاً لأحكام الاتفاقيّة.

#### المطلب الأول

##### الهيكل العام للاتفاقيّة

##### (النفاذ ونطاق التطبيق والموجهات)

"الاتفاقيّة الدوليّة لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن"، كان ذلك هو العنوان الذي اعتمده المنظمّة البحريّة الدوليّة لهذه الاتفاقيّة، التي أبرمت بناءً على الجهود التي بُذلت من قبل لجنة حماية البيئة البحريّة التابعة للمنظمّة البحريّة الدوليّة،

<sup>(٥٣)</sup> الاتفاقيّة الدوليّة بشأن المسؤوليّة والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضرارة عن طريق البحر، لندن، ١٩٩٦، الاتفاقيّة الدوليّة المتعلقة بالمسؤوليّة المدنيّة عن الأضرار الناجمة عن التلوث بريّة وفود السفن لعام ٢٠٠١.

ففي عام ١٩٩١ قامت تلك اللجنة بوضع مجموعة من المبادئ، كانت تُعد بمثابة مبادئ توجيهية- تفتقر إلى الإلزام- لمنع الممارسات التي تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة؛ وفي عام ١٩٩٢ عقد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية، والذي تصدى إلى إشكالية مياه الصابورة، ولقد وصلت لجنة حماية البيئة البحرية جهودها من أجل العمل على إصباح صفة الإلزام على المبادئ التوجيهية التي تم اعتمادها من قبل لكي يتم تطبيقها على المستوى الدولي كقواعد ملزمة للدول، وفي عام ١٩٩٧ تم دعوة الدول أعضاء المنظمة البحرية الدولية وذلك من أجل اعتماد تلك المبادئ التوجيهية للعمل بها كمبادئ دولية لمعالجة ومواجهة الممارسات التي تؤدي إلى تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة.

واستمرت الجهود الرامية إلى وضع مجموعة من القواعد القانونية الدولية الملزمة، إلى أن تم اعتماد الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن بمقر المنظمة البحرية الدولية بتاريخ ١٣/٢/٢٠٠٤<sup>(٥٤)</sup>، وبذلك نجحت المنظمة في تعنين المبادئ التوجيهية الدولية في قالب إتفاقي له طابع الإلزام بين الدول.

ولقد تم النص بالاتفاقية على التزام جميع السفن بتنفيذ خطة إدارة مياه الصابورة وهو الأمر الذي يوجب عليها الاحتفاظ بسجل مياه الصابورة، وأن تتم عمليات التفريغ والإدارة وفقاً لمعايير معينة، وهو ما تضمنته الموجّهات والالتزامات الواردة بالاتفاقية، هذا وسوف نقوم بالعرض لتلك الموجّهات بعد العرض لِنفاذ الاتفاقية ونطاق تطبيقها.

#### **أولاً: نفاذ الاتفاقية ونطاق تطبيقها:**

##### **١- نفاذ الاتفاقية:**

وفقاً لنص المادة (١٨) من الاتفاقية<sup>(٥٥)</sup>، فإنها تدخل حيز النفاذ بعد انقضاء اثنا عشر شهراً من التاريخ الذي يصبح فيه عدد الأطراف في الاتفاقية ثلاثون دولة- دون تحفظ- شريطة أن تشكل أساطيلها التجارية ما لا يقل عن ٣٥% من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي.

(54) [https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page\\_ID=1244&PageDetailID=1362](https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&PageDetailID=1362)

تمت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٥:٣٠ م.

(55) <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Implementing-the-BWM-Convention.aspx>

تمت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٥:٣٠ م.

هذا وقد انضمت فنلندا إلى الاتفاقية وبإلزامها تحقق الشرط السابق الإشارة إليه حيث بلغ عدد الدول المنضمة للاتفاقية خمسة وستون دولة بما يعادل ٣٥.١٤٤١% من الحمولة الإجمالية للأسطول التجاري العالمي، وعليه دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في ٢٠١٧/٩/٨<sup>(٥٦)</sup>.

ولقد بادرت مصر إلى الانضمام للاتفاقية، لإيمانها وإدراكها لأهمية المبادئ التي تنبئها الاتفاقية للحفاظ على البيئة البحرية، ولما يمثله الأمر من حماية للبيئة البحرية المصرية.

## ٢- نطاق تطبيق الاتفاقية:

حددت المادة الثالثة من الاتفاقية نطاق تطبيقها بالنص على أنها تنطبق على<sup>(٥٧)</sup>:

- أ- السفن التي ترفع علم أحد الدول الأطراف،
  - ب- السفن التي لا ترفع علم أحد الدول الأطراف ولكنها تعمل تحت سلطة تلك الدولة.
- ثانياً: هذا ويخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية<sup>(٥٨)</sup>:**
- أ- السفن التي لم يتم تجهيز صهاريج مياه الصابورة بها،
  - ب- السفن التابعة لدولة متعاقدة وتعمل في المياه التي تخضع فقط لقوانين تلك الدولة، ما لم تعتبر تلك الدولة المتعاقدة أن تصريف مياه الصابورة بواسطة هذه السفن من شأنه أن يدمر أو يسبب ضرراً لبيئتها أو صحة الإنسان أو بالملكات أو الموارد الموجودة فيها، أو الموارد التابعة للدول المجاورة أو لدول أخرى،
  - ت- السفن التابعة لدولة متعاقدة تعمل في مياه تخضع حصراً لقوانين دولة متعاقدة أخرى، إلا أن هذا القيد يخضع لإذن تلك الدولة المتعاقدة، ولا يجوز لأي طرف أن يمنح مثل هذا الترخيص إذا كان من شأن هذا المنح أن يؤدي إلى الفساد أو الإضرار بالبيئة أو صحة الإنسان أو الممتلكات أو الموارد الموجودة داخل أراضيه أو في الدول المجاورة أو دول أخرى.

<sup>(56)</sup> [https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page\\_ID=1244&PageDetailID=1362](https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&PageDetailID=1362)

تمت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٦:٣٠ م.

<sup>(57)</sup> <https://qistas.com/legislations/jor/view/MTE2MTM1OQ==>

تمت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٦:٣٠ م.

<sup>(58)</sup> <https://qistas.com/legislations/jor/view/MTE2MTM1OQ==>

تمت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٦:٣٠ م.

### ثالثاً: الإرشادات والتوجيهات الواردة بالاتفاقية:

إعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية مجموعة من المبادئ التوجيهية، ولقد كان الهدف من وضع تلك المبادئ ضمان التنفيذ الموحد لأحكام الاتفاقية، وأن يكون تنفيذ نصوصها تنفيذاً صحيحاً هذا ولقد نجحت اللجنة في دورة انعقادها الحادية والخمسين<sup>(٥٩)</sup> والثالثة والخمسين<sup>(٦٠)</sup> في اعتماد ووضع مجموعة من المبادئ التوجيهية<sup>(٦١)</sup>، على سبيل المثال لا الحصر<sup>(٦٢)</sup>:

١. المبادئ التوجيهية لتبادل مياه الصابورة.
٢. المبادئ التوجيهية لإدارة مياه الصابورة ووضع خطط لإدارتها.
٣. المبادئ التوجيهية للموافقة والإشراف على نماذج برامج تكنولوجيا معالجة مياه الصابورة.
٤. المبادئ التوجيهية لمرافق استقبال الرواسب.
٥. المبادئ التوجيهية لتقييم المخاطر المرتبطة بإدارة مياه الصابورة.
٦. المبادئ التوجيهية لترتيب نظم إدارة مياه الصابورة على السفن الجديدة.
٧. المبادئ التوجيهية بشأن التصميم والتشييد لتيسير مكافحة الترسبات على السفن، وشهادات اعتماد نظم إدارة مياه الصابورة.

هذا فضلاً عن تلك التوجيهات فلقد تبنت الاتفاقية مجموعة من الإرشادات الخاصة بتبادل مياه الصابورة، فوفقاً لأحكام الاتفاقية يجب على مالكي السفن ومجهزيها، قبل الشروع في تبادل مياه الصابورة، التأكد من أن جميع جوانب السلامة المرتبطة بطريقة تبادل مياه الصابورة أو الطرق المستخدمة على متن السفن قد تم أخذها في الاعتبار وأن طاقم السفينة المدرب تدريباً مناسباً موجود على متنها، كما أنه يجب إجراء مراجعة جوانب السلامة، ومدى ملاءمة طرق التبادل المستخدمة، فضلاً عن ضرورة تدريب الطاقم على فترات منتظمة.

<sup>(٥٩)</sup> الدورة الحادية والخمسين المنعقدة في أبريل ٢٠٠٤.

<sup>(٦٠)</sup> الدورة الثالثة والخمسين المنعقدة في يولييه ٢٠٠٥.

<sup>(٦١)</sup> تم اعتماد مجموعة من الخطوط التوجيهية بلغ عددها أربعة عشر مبدأً توجيهيًّا؛ راجع في ذلك:

<sup>(٦٢)</sup> <https://www.cbd.int/doc/meetings/sbstta/sbstta-18/official/sbstta-18-09-add1-ar.pdf>

تمت زيارة الموقع بتاريخ ٢٩/٩/٢٠٢٣، في تمام الساعة ٣٠:٧م.

كذلك من الإرشادات التي أوردتها الاتفاقية ضرورة أن تتضمن خطة إدارة مياه الصابورة تحديد واجبات الأفراد الموجودين على متن السفينة الذين يقومون بتبادل مياه الصابورة في البحر، فيجب أن يكون هؤلاء الأفراد على دراية كاملة بجوانب السلامة الخاصة بتبادل مياه الصابورة وخاصة طريقة التبادل المستخدمة على متن سفينتهم وجوانب السلامة الخاصة المرتبطة بالطريقة المستخدمة.

ووفقاً لأحكام الاتفاقية إذا قدر الزئان أن إجراء تبادل مياه الصابورة من شأنه أن يهدد سلامة أو استقرار السفينة أو طاقمها أو ركابها، بسبب سوء الأحوال الجوية، وتصميم السفينة، وتعطل المعدات، أو أي حالة استثنائية أخرى، يلتزم في تلك الحالة بتدوين الأسباب في دفتر سجل مياه الصابورة.

هذا وقد أشارت الاتفاقية إلى أنه قد تطلب دولة الميناء أو الدولة الساحلية المعنية أن يتم تصريف مياه الصابورة وفقاً للإجراءات التي تحددها، إلا أنها أوجبت عليها في تلك الحالة مراعاة المبادئ التوجيهية للتدابير الإضافية بما في ذلك حالات الطوارئ.

ومن الجوانب الإرشادية التي أشارت إليها الاتفاقية في مجال استبدال مياه الصابورة أن تبادل مياه الصابورة في مناطق أعماق المحيطات أو البحار المفتوحة يوفر وسيلة لتحديد من احتمال انتقال الكائنات المائية الضارة ومسببات الأمراض في مياه صابورة السفن.

## المطلب الثاني

### التزامات الدول الأطراف والمسؤولية عن الضرر البيئي وفقاً لأحكام الاتفاقية أولاً: التزامات الدول وفقاً لأحكام الاتفاقية:

تضمنت أحكام الاتفاقية الدولية لصيابة وإدارة مياه الصابورة، والرواسب في السفن، مجموعة من الالتزامات جميعها تدور في فلك الالتزامات العامة الدولية لحماية البيئة البحرية، بعض تلك الالتزامات تقع على عاتق جميع الدول سواء دولة ميناء أو دولة علم، والبعض الآخر منها تختص به بعض الدول، فضلاً عن الالتزامات التي تقع على عاتق مالكي ومجهزي السفن.

#### ١. الالتزامات المشتركة بين الدول المتعاقدة<sup>(٦٣)</sup>:

أ- تلتزم الدول الأطراف بإتخاذ جميع الإجراءات اللازمة من أجل وضع نصوص الاتفاقية موضع التنفيذ والعمل على تطويع نصوص قوانينها الداخليه بما يتفق

<sup>(٦٣)</sup> تم النص على هذه الالتزامات بالمواد (٢، ٤) ف ٢، والمادة (١٢) من الاتفاقية الدولية لصيابة وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

- وأحكام هذه الاتفاقية، وكذا الالتزام بما تفرضه نصوص الاتفاقية من التزامات وأخذها بعين الاعتبار عند الانضمام إلى أي اتفاقية أخرى في المستقبل، وذلك من أجل تحقيق الهدف العام لها وهو الحد من الأضرار والمخاطر الخاصة باستخدام وتبادل وتصريف مياه الصابورة ورواسبها.
- ب- تلتزم جميع الدول الأطراف بالتعاون والتكاتف وبما تقتضيه موجبات حسن النية من أجل وضع نصوص الاتفاقية موضع التنفيذ بما يحقق أهدافها.
- ت- تلتزم جميع الدول بوضع خطط لإدارة مياه الصابورة وذلك من أجل الحد والتخفيف من الآثار الضارة التي تنتج عن تبادل مياه الصابورة واستخدامها بشكل جائر مما يعرض البيئة البحرية للخطر، وانتشار الكائنات العضوية الغازية والفيروسات.
- ث- العمل على توعية مالكي ومجهزي السفن على اختيار المكان المناسب لاستبدال مياه الصابورة وذلك من أجل الحد من مخاطر انتقال الكائنات الضارة.
- ج- تفعيل إجراءات التفتيش على السفن للتأكد من الالتزام بتطبيق نصوص الاتفاقية بما يضمن تحقيق أهدافها مع عدم الإضرار بالسفينة بحيث لا يكون التفتيش إلا عند الضرورة وليسبب معلوم.
- ح- وضع البرامج والأستراتيجيات اللازمة والخاصة بضبط وإدارة مياه الصابورة ورواسب السفن.
- خ- يجب على كل من دولة الميناء ودولة الساحل رصد آثار مياه الاتزان وإدارة الرسوبيات في المياه الخاضعة لولايتها وتبليغ المنظمة البحرية الدولية بذلك<sup>(٦٤)</sup>.
٢. **الالتزامات الخاصة ببعض الدول المتعاقدة**<sup>(٦٥)</sup>:
- هناك بعض الالتزامات التي تقع على عاتق بعض الدول الأطراف، سواء كانت دولة علم أو دولة ميناء، هذا وتمثل تلك الالتزامات فيما يلي:
- أ- التزام الدولة بإتاحة مرافق استقبال/ تروود بمياه الصابورة وتفريغ رواسب السفن، بحيث تكون الموانئ مهيأة لتلك العمليات وتنظيف الخزانات بشكل آمن وفي حالة محدودية إمكانيات الدولة يجوز لها أن تحدد مناطق في أعالي البحار لاستقبال

<sup>(٦٤)</sup> المادة (٦) من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

<sup>(٦٥)</sup> تم النص على هذه الالتزامات بالمواد (٥، ٦، ٨، ١٤) من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

- تفريغ رواسب السفينة ومياه الصابوره بحيث تُراعي قواعد القانون الدولي المتعلقة بالأبعاد والأعماق والتنسيق مع الدولة أو الدول المتاخمة المعنية.
- ب- نشر المعلومات الخاصة بإدارة وضبط مياه الصابوره ورواسب السفن وإعلام المنظمة البحرية الدولية بذلك بحيث تتضمن هذه المعلومات تحديد مواقع استقبال وتغيير مياه الصابوره.
- ت- الالتزام بالسماح بالتوسيع من نطاق تطبيق مبدأ رقابة دولة الميناء بحيث يشمل الأمر الرقابة على إدارة مياه الصابوره ورواسب السفن.
- ث- الالتزام بوضع الأنظمة الخاصة بالرقابة على السفن والتأكد من انصياعها للأحكام الخاصة بضبط وإدارة مياه الصابوره.
- ج- تلزم دولة العلم بالتفتيش الفني على السفن للتأكد من استيفائها لمتطلبات منحها الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابوره<sup>(٦٦)</sup>.
٣. التزامات مالكي ومجهزي السفن<sup>(٦٧)</sup>:

• الالتزامات العامة:

- أ- ألزمت الاتفاقية جميع السفن بأن تحمّل مجموعة من الوثائق والمستندات التي تمّ النصّ عليها بالاتفاقية، والتي تُثبت التزامها بضبط وإدارة مياه الصابوره بما يتفق وأحكام الاتفاقية من ذلك: الشهادة الدولية لإدارة مياه الصابوره، خطة إدارة مياه الصابوره، دفتر سجلّ مياه الصابوره<sup>(٦٨)</sup>.
- ب- تعيين أحد ضباط السفينة ليكون مسؤول عن إدارة مياه الصابوره<sup>(٦٩)</sup>.
- ت- الالتزام بتدريب طاقم السفينة على قواعد السلامة المرتبطة بتبادل مياه الصابوره بناء على الإرشادات والتوجيهات الواردة بالاتفاقية، وكذا التدريب على عملية التبادل الأيمن وفقاً لأحكام الاتفاقية.

<sup>(٦٦)</sup> المادة (٧) من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابوره والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

<sup>(٦٧)</sup> تمّ النصّ على هذه الالتزامات بالمواد (٢، ٣، ٩، ١٣) من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابوره والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

<sup>(٦٨)</sup> تلزم السفينة بتسجيل عملية الملء والتفريغ لمياه الصابوره بذلك السجل وفقاً للائحة (B-2) من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابوره ورواسب السفن لعام ٢٠٠٤.

<sup>(٦٩)</sup> اللائحة (5.B-1) من الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابوره والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤.

ث- تقديم التعليمات الخاصة بإدارة مياه الصابورة لطاقم السفينة المعنى بتبادلها، بما في ذلك استكمال السجلات والوثائق والمستندات التي تم النص عليها بالاتفاقية.

#### • الالتزامات الفنية والتقنية:

تتمثل الالتزامات الفنية والتقنية في ضرورة مراعاة مجموعة من التدابير الخاصة بضبط وإدارة مياه الصابورة، ومن تلك التدابير:

أ- ضرورة التوافق والامتثال بين أنظمة مياه الصابورة المستخدمة والاتفاقية ومدونة الموافقة على أنظمة مياه الصابورة.

ب- الالتزام بتبادل مياه الصابورة على بُعد مائتي ميل بحري من الساحل على الأقل، وذلك حال حدوث التبادل في البحر المفتوح على أن يكون التبادل على عمق لا يقل عن مائتي مترًا.

ت- مراعاة الحد الأقصى المسموح به لتصريف الكائنات القابلة للحياة والميكروبات التي قد تؤدي إلى الإضرار بصحة الإنسان والبيئة البحرية.

ث- الامتثال للقرار (57) MEPC. 169، الخاص بإجراءات الموافقة والمطابقة لنظم إدارة مياه الصابورة التي تستخدم المواد الفعالة أو النشطة.

ج- تلزم السفن بتصريف الرواسب في الأماكن المخصصة لنقل مياه الصابورة وذلك وفقًا للمخطط الخاص بإدارة مياه الصابورة.

#### ثانياً: المسؤولية عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة:

من المسائل التي تثار بخصوص الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية بشكل عام، والتلوث الناتج عن مياه الصابورة بشكل خاص، تحديد شخص المسؤول عن ذلك الضرر، ووفقاً للأحكام العامة للمسئولية المدنية يكون مرتكب الخطأ والمتسبب في الضرر هو المسؤول عن تعويض المضرور، إلا أن بعض التشريعات قررت مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار التي تُصيب البيئة البحرية، في حين أن تشريعات أخرى قررت أن الالتزام بالتعويض يقع على عاتق جميع المتسببين في الضرر البيئي<sup>(٧٠)</sup>، هذا فضلاً عن مسؤولية الدول وفقاً للقواعد العامة الدولية، وهو ما سوف يتم توضيحه في النقاط التالية:

(٧٠) نص المادة (١٢٤٦) من القانون المدني الفرنسي رقم ٢٨٧ لسنة ٢٠١٨.

## ١ . مسؤولية الدول:

يُمْكِن القول بأنَّ مسؤولية الدولة عن الضَّرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية بمياه الصَّابورة والتزامها بحماية البيئة البحرية من التلوث بمياه صابورة السفن يأتي في إطار التزامها العام في مواجهة المجتمع الدولي بحماية البيئة البحرية، وهو ما تمَّ النصُّ عليه باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار<sup>(٧١)</sup>، حيث أوضحت أنَّ هناك التزام عام مُلقى على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية، وأنَّ الدول ملزمة بالوفاء بهذا الالتزام، وأنَّ مصدر تلك المسؤولية هو القانون الدولي.

فالدول ملزمة بأنَّ تكفل التنظيم القانوني اللازم من أجل جبر الضَّرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية وتيسير مسألة الحصول على التعويض أو أيّ ترصية أخرى، سواء كان المتسبب في إحداث الضَّرر شخص طبيعي أو شخص اعتباري طالما كان خاضعاً لولاية الدولة.

هذا ولقد أدرك واضعوا الاتفاقية أنَّ مسألة التعويض عن الضَّرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية، هو أمر يقتضي تكاتف جميع الدول من أجل تنفيذ التزامها بحماية البيئة البحرية وكفالة تنفيذ أحكام القانون الدولي في هذا الشأن، وكذلك العمل على صياغة الاتفاقيات القانونية المستقبليَّة أو تطوير القائم منها وذلك لوضع تنظيم متكامل لتقييم الأضرار البحرية، وتسوية المنازعات الخاصة بها، فضلاً عن تقرير أفضل الطرق من أجل التعويض سواء تمثلت في التأمين الإلزامي أو صناديق التعويض.

إنَّ التزام الدول العام بحماية البيئة البحرية لا يُلجَل بما يقع على عاتقها من التزامات قد تكون مُقررة بموجب الأحكام الواردة باتفاقيات أخرى لحماية البيئة البحرية، أو ما قد يستحدث من أحكام في اتفاقيات خاصَّة، حيث تلتزم الدول بالعمل على تعزيز المبدأ العام، وتتضافر جهودها من أجل أن تتماشى أهدافها من إبرام الاتفاقيات البيئية الخاصَّة مع هذا المبدأ<sup>(٧٢)</sup>.

<sup>(٧١)</sup> ورد النصُّ على التزام الدول العام بحماية البيئة البحرية بنصِّ المادة (٢٣٥) من اتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، الفرع التاسع، المعنون " المسؤولية "، يُراجع في ذلك: صلاح

هاشم، المسؤولية الدوليَّة عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار القاهرة، ١٩٩١، ص ١٧٨.

<sup>(٧٢)</sup> يُراجع في ذلك نصُّ المادة (٢٣٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢، الفرع

(١١).

## ٢. مسؤولية الأشخاص التابعين للدول:

بمطالعة أحكام الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن، يتضح لنا أنها لم تضع تنظيمًا للمسئولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بمياه الصابورة.

ولعل الأمر مرجعه إهتمام المشرع الدولي في المقام الأول بوضع الموجهات الخاصة باستخدام تلك المياه، وذلك نظرًا لزوم استخدامها وحتمية حدوث الضرر إلا أنه في الغالب ضرر مشروع راجع إلى ضرورة تحقيق السلامة للسفن، إلا أن المسألة لا تخلو من بعض التجاوز أو الاستعمال الجائر الذي من شأنه أن يثير المسئولية إذا كان من الواجب تضمين نصوص الاتفاقية بعض الأحكام المنظمة للمسئولية المدنية، كما هو الحال في الاتفاقيات الأخرى التي نظمت المسئولية المدنية بشكل تفصيلي من ذلك الاتفاقية الدولية بشأن المسئولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، واتفاقية النقل البحري للمواد الخطرة والصارّة.

وعليه فإن المسئولية عن الضرر الناتج عن تلوث البيئة البحرية سوف يحكمها القانون الواجب التطبيق في هذا الشأن، وهو أمر سوف يؤدي إلى إختلاف الأحكام بحسب النظام القانوني للدول، والنظرية التي تتبناها الدولة كأساس للمسئولية، حيث تتعدد النظريات في هذا الشأن فقد يكون الخطأ هو أساس المسئولية<sup>(٧٣)</sup>، مما يوجب على المضرور إثباته، ولا يمكن بأي حال من الأحوال مساءلة المتسبب في الضرر إلا إذا ثبت خطأه؛ كذلك تبنت بعض التشريعات نظرية الفعل غير المشروع<sup>(٧٤)</sup> كأساس للمسئولية وهي مسؤولية موضوعية حيث يكفي وقوع الضرر ونسبته للمسؤول نظرًا لصعوبة إثبات الخطأ، ومن ضمن النظريات المحددة لأساس المسئولية عن الأضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية نظرية المخاطر<sup>(٧٥)</sup>، حيث تطبق هذه النظرية على الأفعال المشروعة التي يكون لها طابع الخطورة، ومع ذلك يستحق التعويض عن

(٧٣) أحمد خالد الناصر، المسئولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٠، ص ٩٩.

(٧٤) معلم يوسف، المسئولية الدولية بدون ضرر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في القانون، تخصص قانون، جامعة الإخوة منتوري، فسنطينة، الجزائر، ٢٠١٢، ص ٧٠.

(٧٥) محسن عبد الحميد أفكيرين، القانون الدولي للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١٩٠، ١٩١.

الأضرار التي تنتج عن هذا النشاط الخطر، وعليه يكفي هنا إتيان النشاط و وقوع الخطر ونسبة النشاط لفاعله.

من مجمل ما تقدم يمكننا القول بأن قواعد المسؤولية عن الضرر البيئي الناتج عن استخدام مياه الصابورة والرواسب في السفن لم يتم النص عليها بالاتفاقية الدولية لصبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤، ومن ثم فإن تنظيمها سوف يخضع للقواعد العامة وذلك زاء فصور تنظيمها، لذا فإن تحديد مسؤولية مرتكب الفعل الضار هو أمر سوف يتوقف على النظرية التي يتبناها النظام القانوني للدولة التي سوف يطبق قانونها على الفعل الضار، وما يتبع ذلك من القول باختلاف نظم الإغفاء من المسؤولية في بعض الحالات أو التخفيف منها أو تشديدها.

### الخاتمة

تغطي المسطحات المائية من بحار ومحيطات نسبة لا يستهان بها من مساحة الكرة الأرضية، ومن ثم فهي منظومة إتران بيئي، لأبد من الحفاظ عليها، وكذا الحفاظ على ثرواتها، حيث يعتمد الإنسان في غذائه بشكل شبه أساسي على الكائنات البحرية، فضلا عن اعتماد بعض الدول على تحلية مياه البحار كمورد من الموارد المائية التي يعتمد عليها سواء في الشرب أو الزراعة؛ لذا كان من الأهمية بما كان الحفاظ على تلك البيئة من أية ملوثات من شأنها الإضرار باستخدامها والتأثير على ذلك الاستخدام، وكذا الإضرار بصحة الإنسان.

لذا فإن حماية البيئة بشكل عام، والبيئة البحرية على وجه الخصوص، هو مطلب إنساني من أجل الحفاظ على التراث المشترك للإنسانية؛ لقد أضحت هناك الكثير من التحديات التي تواجه المجتمع الدولي من أجل الحفاظ على سلامة الكرة الأرضية على رأسها قضايا المناخ والبيئة، ومما لا شك فيه أن التلوث البيئي الناتج عن الممارسات البشرية الجائرة من شأنه أن يؤثر على التغيرات المناخية ومن ثم على سلامة وبقاء كوكب الأرض واستمرار الحياة البشرية عليه.

إن قضية استخدام مياه الصابورة من القضايا البيئية الشائكة، كون استخدامها وما ينتج عن هذا الاستخدام من تلوث، لا يقل في خطورته عما يحدث من تلوث بسبب تسرب النفط وزيوت المحركات ونتاج تنظيف الصهاريج والصرف الصحي للسفن، ولعل خطورة الأمر بالنسبة لاستخدام مياه الصابورة أن استخدامها حتمي، فلا يوجد بديل لها، فهي أداة إتران ومن ثم فإن سلامة الملاحة البحرية تعتمد عليها، وهنا تكمن الإشكالية،

لأنّ هناك من الأفعال المشروعة ما يكون لها طابع الخطر ومن الصعوبة بما كان أن يسأل مُرتكب الفعل المشروع وإلا أحجم عن إتيان النشاط، لذا كان من اللازم أن تكون هناك إدارة وضبط لاستخدام النشاط.

مما لا شك فيه أنّ العديد من التحدّيات سوف تظلّ قائمة إزاء وجود العديد من الصعوبات التي تُواجه مسألة ضبط وإدارة مياه الصابورة، من حيث الرقابة والتأكد من مراعاة المعايير والموجهات واتخاذ التدابير اللازمة من أجل حماية البيئة البحرية وذلك في إطار تنظيم استعمال الحق المشروع؛ هذا ونرى أنّ تلك الصعوبات هي التي دفعت المشرع الدولي إلى وضع الأحكام والالتزامات دون أن يتدخل بتقرير قواعد المسؤولية، تاركاً الأمر للقواعد العامة حال ثبوت الخطأ والإهمال والاستعمال الجائر للحق.

لعلّ موقف المشرع كان متأخراً وقاصراً في التنظيم على خلاف حالات التلوث الأخرى للبيئة البحرية، إلا أنّ الأمر لا يعنى أنّه لم يكن هناك أي تنظيم تشريعي سابق لإدارة وضبط مياه الصابورة، فلقد أشارت بعض الاتفاقيات إلى هذا التنظيم في أحكامها، إلا أنّ أول تفنين لهذه الأحكام كان في عام ٢٠٠٤ عندما تمّ اعتماد نصوص الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة ورواسب السفن، وذلك بفضل جهود المنظمة البحرية الدولية التي نجحت في تحويل الموجهات التي تدير عليها الدول في هذا الشأن إلى قواعد قانونية دولية ملزمة؛ إلا أننا نأمل أن يكون هناك تدخل من المشرع الدولي بالتعديل بالإضافة بتنظيم قواعد وحالات المسؤولية عن التلوث بمياه الصابورة والرواسب في السفن.

ولقد كان المشرع المصري سباقاً في الانضمام إلى اتفاقية ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤ والتصديق عليها، وذلك لإدراكه لأهمية قضايا البيئة ولما تنعم به مصر من مسطحات مائية لزِم الحفاظ عليها، ومن ثمّ كان التصديق على تلك الاتفاقية وتطويع نصوص القانون الداخلي لكي يتسق مع أحكامها، ولتحقيق أهداف وخطة الدولة المصرية في الحفاظ على البيئة البحرية.

#### • النتائج:

١. يُمَثَّل التلوث الناتج عن استخدام مياه الصابورة وتبادلها وتصريف رواسبها صورة من أخطر صور تلوث البيئة البحرية.
٢. إنّ أركان المسؤولية التقصيرية عن التلوث بمياه صابورة السفن لها خصوصية تنبع عن جسامه الخطر الذي تتعرض له البيئة البحرية.

٣. الخطأ كركن من أركان المسؤولية التقصيرية عن تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة يمثل إخلالاً بالتزاماً دولياً بالحفاظ على البيئة البحرية.
٤. وفقاً لأحكام قانون البيئة المصري فإن الأفعال المكونة للركن المادي لتلوث البيئة البحرية تتمثل في إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها.
٥. إن الضرر الذي يصيب البيئة البحرية هو ضرر غير محدد في نطاقه المكاني، وذلك على نقيض ما هو مستقر عليه وفقاً للقواعد العامة من كون الضرر غالباً محدد النطاق.
٦. إن المبدأ العام المقرر للالتزام بحماية البيئة البحرية وما تبعه من تنظيم لإدارة وضبط مياه الصابورة لم يكن محل إهتمام المشرع الدولي فقط، فلقد ظهرت العديد من الاتفاقيات الإقليمية ومذكرات تفاهم بين بعض الدول تضمنت وضع واجب عام بالالتزام بإدارة وضبط مياه الصابورة.
٧. اتفاقية ضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن لعام ٢٠٠٤، تمثل تنظيمًا شاملاً موحدًا لإدارة مياه صابورة السفن.
٨. تضمنت أحكام الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة، والرواسب في السفن، مجموعة من الالتزامات وهي جميعها تدور في إطار الالتزامات العامة الدولية لحماية البيئة البحرية.
٩. الالتزامات الواردة بالاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة، والرواسب في السفن، منها ما يقع على عاتق جميع الدول سواء دولة ميناء أو دولة علم، والبعض الآخر منها تخصص به بعض دول، فضلاً عن الالتزامات التي تقع على عاتق مالكي ومجهزي السفن.
١٠. لم تتضمن الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن تنظيمًا للمسؤولية عن أضرار تلوث البيئة البحرية.
- **التوصيات:**
١. نوصي المشرع الدولي بضرورة التدخل من أجل وضع تنظيم قانوني للمسؤولية عن تلوث البيئة البحرية بمياه الصابورة والرواسب في السفن.

٢. ضرورة تكاتف الدول والعمل بشكل أكثر فعالية في وضع الإستراتيجيات الوطنية لمراقبة تنفيذ الالتزامات والتدابير الواردة باتفاقيات ضبط وإدارة مياه الصابورة.
٣. ضرورة الرقابة من قبل الدول على تنفيذ الالتزام الخاص بتدريب طواقم السفن وتوافر التأهيل اللازم لهم لتحقيق التبادل الأمن والسليم لمياه الصابورة.
٤. ضرورة مراجعة الدول بشكل عام والدولة المضريّة بشكل خاصّ للإستراتيجية الوطنية لضبط وإدارة مياه الصابورة الخاصّة بها، ووضع الخطوط الإرشادية لمنع التلوث بمياه الصابورة والتعريف بها ومراجعتها بشكل دوري.
٥. التوسيع من دائرة التفتيش المشروع للسفن للتأكد من التزامها بمسك الدفاتر والمستندات والسجلات الخاصّة بإدارة مياه الصابورة، واتخاذ الإجراءات اللازمة قبل السفن المخالفة.

### قائمة المراجع

#### أولاً: المراجع العربية:

##### أ. المراجع العامة والمتخصصة:

١. أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، ٢٠١٠.
٢. د. سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، السنة ٢٠٠٧.
٣. د. عبد الرزاق السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني، ج ٩، المجلد الثاني، عقد التأمين، تنقيح المستشار/ أحمد مدحت المراغي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠٠٤.
٤. د. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، القاهرة، دار النهضة العربية، ٢٠٠٧.
٥. د. نبيلة إسماعيل رسلان، التأمين ضد أخطار التلوث، دار الجامعة الجديدة، القاهرة، ٢٠٠٧.
٦. سعيد سعد عبد السلام، مشكلة تعويض أضرار البيئة التكنولوجية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٣.
٧. صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار القاهرة، ١٩٩١.

٨. مُحَمَّد البَرَّاز، حِمَاية البِيئَة البَحْرِيَّة، دِرَاسَة مُقَارَنَة فِي القَانُون الدَّوْلِي، مُنْشَأَة المَعَارِف، الإِسْكَندَرِيَّة، ٢٠٠٦.

٩. مُحْسِن عَبْد أَحْمَد أَفْكَيرِين، القَانُون الدَّوْلِي لِلبِيئَة، دَار النُّهْضَة العَرَبِيَّة، القَاهِرَة، ٢٠٠٦.

#### ب. الرِّسَالَة العِلْمِيَّة:

١. أَنُور جُمَعَة عَلى الطَّوِيل، دَعْوَى المَسْئُولِيَّة المَدْنِيَّة عَن الأَضْرَار البِيئِيَّة دِرَاسَة مُقَارَنَة، سِلْسَلَة الرِّسَالَة العِلْمِيَّة، رِسَالَة دُكْتورَاه، دَار الفِكْر والقَانُون، المَنْصُورَة، مِصْر، ٢٠١٤.

٢. جَمَال وَاعِلِي، الحِمَاية القَانُونِيَّة لِلبِيئَة البَحْرِيَّة مَن أخطَار التَّلُوث (دِرَاسَة مُقَارَنَة)، رِسَالَة لِنَيْل شَهَادَة الدُّكْتورَاه فِي القَانُون الأَخَاص، كُليَّة الأَحْوَاق وَالْعُلُوم السِّيَاسِيَّة، جَامِعَة أَبِي بَكْر بَلْقَايد، تَلْمَسَان، السَّنَة الجَامِعِيَّة ٢٠٠٩.

٣. عَبْد الرَّحْمَن بُوْفَلْجَه، المَسْئُولِيَّة المَدْنِيَّة عَن الأَضْرَار البِيئِيَّة وَدَوْر التَّامِين، رِسَالَة لِنَيْل شَهَادَة دُكْتورَاه الدَّوْلَة فِي القَانُون الأَخَاص، كُليَّة الأَحْوَاق وَالْعُلُوم السِّيَاسِيَّة، جَامِعَة أَبِي بَكْر بَلْقَايد، تَلْمَسَان، السَّنَة الجَامِعِيَّة ٢٠١٥ / ٢٠١٦.

٤. غَرِيبي عَطَاءُ اللهُ، النِّظَام القَانُونِي لِالأَمْن وَالسَّلَامَة البَحْرِيَّين، أُطْرُوحَة دُكْتورَاه عُلُوم، تَخْصُّص قَانُون بَحْرِي، جَامِعَة وَهْرَان ٢، ٢٠١٧.

٥. مَعْلَم يوسُف، المَسْئُولِيَّة الدَّوْلِيَّة بِدُون ضَرَر، أُطْرُوحَة مَقْدَمَة لِنَيْل شَهَادَة دُكْتورَاه العُلُوم فِي القَانُون، تَخْصُّص قَانُون، جَامِعَة الإِخْوَة مَنْتُورِي، قَسَنْطِينَة، الجَزَائِر، ٢٠١٢.

#### ج. المَقَالَات وَالأَبْحَاط العِلْمِيَّة:

١. إِبْرَاهِيم مُحَمَّد زُوْرَان، الرِّابْطَة السَّبْبِيَّة وَصَعُوبَة إِثْبَاتِهَا فِي الأَضْرَار البِيئِيَّة، مَجَلَّة جَامِعَة تَشْرِين لِلْبَحْوث وَالدِّرَاسَات العَمَلِيَّة، مَجَلَّد ٣٦، عَدَد ٦، ٢٠١٤.

٢. د. أَمِير عَبدِ اللهِ، د. مَحْمَد الطَّيِّب، الأَخْطُوط التَّوْجِيهِيَّة لِتَقْيِيم حَالَة مِيَاه الصَّابُورَة عَلى المَسْتَوَى الوَطْنِي، سِلْسَلَة دِرَاسَات مَتَخْصَّصَة، البَرْنَامْج العَالَمِي لِإِدَارَة مِيَاه الصَّابُورَة، رَقْم ١٧، نَشِرْت عَام ٢٠٠٩ مَن خِلَال وَحْدَة تَنْسِيق البَرْنَامْج العَالَمِي المَشْتَرَك لِإِدَارَة مِيَاه الصَّابُورَة، المَنْظَمَة البَحْرِيَّة الدَّوْلِيَّة.

٣. دِينَا كُوْتَر وَآرْت وَكَمَال حُدُوم، التَّعْوِيْض عَن الأَضْرَار النَّاجِمَة عَن التَّلُوث البَحْرِي: قَضِيَّة سَفِينَة إِرِيكَا نَمُودَجَا، مَجَلَّة الدِّرَاسَات القَانُونِيَّة المَقَارَنَة، المَجَلَّد ٠٨ / العَدَد ٠٢، ٢٠٢٢.

٤. د. مُحْسِن عَبْدَ أَحْمَدِ البيه، التَّامِين مِن الْأَخْطَارِ النَّاشِئَةِ عَن خَطَأِ الْمُؤْمِنِ لَهُ فِي الْقَوَانِينِ الْفَرَنْسِيَّ وَالْمُضَرِّيِّ وَالْكُوَيْتِيَّ، مَجَلَّةُ الْمَحَامِي الْكُوَيْتِيَّةِ، أَلْسَنَةُ الْعَاشِرَةِ، الْأَعْدَادُ يَنَآيِرُ/ فَبْرَآيِرُ/ مَارِسُ ١٩٨٧.
٥. رَضَا هِدَاج، التَّعْوِيضُ كَأَلِيَّةٍ مِن أَلْيَاتِ جَبْرِ الضَّرْرِ الْبِيئِيِّ (جَامِعَةُ الْجَزَائِرِ ١- كَلِيَّةُ الْحُقُوقِ، الْمَحْرَرِ) الْمَجْلَدُ ٥٥ (العدد ٤)، ١ دَيْسَمْبَرُ ٢٠١٧.
٦. رَآبِحِي عَبْدَ الْقَادِرِ، مَعَالِجَةُ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ، مُلْتَقَى دَوْلِي حَوْلَ دَوْرِ الدَّوْلَةِ فِي الْمَحَافِظَةِ عَلَى الْمَحِيطِ الْبَحْرِيِّ، الْمَدْرَسَةُ الْعُلْيَا الْبَحْرِيَّةِ، تَامَنْفُوسْتْ، الْجَزَائِرِ، ٢٠١٠.
٧. زَيْنِ مِيلُوي، التَّلَوُّثُ الْبَحْرِي، وَأَحْكَامُ الْمَسْئُولِيَّةِ الدَّوْلِيَّةِ عَنِ الْأَضْرَارِ الْبِيئِيَّةِ، مَجَلَّةُ النَّدْوَةِ لِلدِّرَاسَاتِ الْقَانُونِيَّةِ، كَلِيَّةُ الْحُقُوقِ وَالْعُلُومِ السِّيَاسِيَّةِ، جَامِعَةُ جِيْلَالِي الْيَابِسِ، سِيْدِي بَلْعَاسِ، الْعَدَدُ ١، الْقَسْطَنْطِينَةِ، الْجَزَائِرِ، ٢٠١٣.

### ثَانِيَا: الْإِتْفَاقِيَّاتُ الدَّوْلِيَّةُ:

١. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ لِخَطُوطِ الشَّحْنِ لِعَامِ ١٩٦٦
٢. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ لِقِيَاسِ حُمُولَةِ السَّفْنِ لِعَامِ ١٩٦٩
٣. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ لِمَسْئُولِيَّةِ عَنِ الْأَضْرَارِ التَّلَوُّثِ بِالزَّيْتِ لِسَنَةِ ١٩٦٩.
٤. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ بِشَأْنِ إِنْشَاءِ صُنْدُوقِ دَوْلِيٍّ لِلتَّعْوِيضِ عَنِ الْأَضْرَارِ التَّلَوُّثِ بِالزَّيْتِ، لِعَامِ ١٩٧١.
٥. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ لِسَلَامَةِ الْأَزْوَاحِ فِي الْبَحَارِ لِعَامِ ١٩٧٤ وَبِرُتُوكُولِهَا لِعَامِ ١٩٨٨، وَجَمِيعُ التَّعْدِيلَاتِ السَّارِيَةِ الْمَفْعُولِ بِإِبْتِدَاءِ مِنْ ١ يُولْيُو ٢٠١٤.
٦. إِتْفَاقِيَّةُ حِمَايَةِ الْبَحْرِ الْأَبْيَضِ الْمَتَوَسِّطِ مِنَ التَّلَوُّثِ لِعَامِ ١٩٧٦/ ١٩٧٨.
٧. إِتْفَاقِيَّةُ الْأُمَمِ الْمَتْحَدَةِ لِقَانُونِ الْبَحَارِ لِسَنَةِ ١٩٨٢.
٨. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ بِشَأْنِ الْمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ عَنِ الْأَضْرَارِ التَّلَوُّثِ بِالزَّيْتِ لِعَامِ ١٩٩٢.
٩. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ بِشَأْنِ الْمَسْئُولِيَّةِ وَالتَّعْوِيضِ عَنِ الضَّرْرِ النَّاجِمِ عَنِ نَقْلِ الْمَوَادِّ الْخَطِرَةِ وَالضَّارَّةِ عَنِ طَرِيقِ الْبَحْرِ، لَنْدُنْ، ١٩٩٦.
١٠. الْإِتْفَاقِيَّةُ الدَّوْلِيَّةُ الْمُتَعَلِّقَةُ بِالمَسْئُولِيَّةِ الْمَدْنِيَّةِ عَنِ الْأَضْرَارِ النَّاجِمَةِ عَنِ التَّلَوُّثِ بِرَيْتِ وَفُودِ السَّفْنِ لِعَامِ ٢٠٠١.
١١. إِتْفَاقِيَّةُ ضَبْطِ وَإِدَارَةِ مِيَاهِ الصَّابُورَةِ وَالرَّوَاسِبِ فِي السَّفْنِ لِعَامِ ٢٠٠٤.

**ثالثاً: القوانين:**

١. قانون رقم ٥٤ لسنة ١٩٧٥ بإصدار قانون صناديق التأمين الخاصة في مصر.
٢. قانون الإشراف والرقابة على التأمين في مصر رقم ١٠ لسنة ١٩٨١ وتعديلاته.
٣. قانون البيئة المصري رقم ٤ لسنة ١٩٩٤ وتعديلاته.
٤. قانون البيئة الفرنسي بصيغته الموحدة لعام ٢٠١٠.
٥. القانون المدني الفرنسي رقم ٢٨٧ لسنة ٢٠١٨.

**رابعاً: مصادر شبكة المعلومات الدولية:**

1. Dattesh V. Desai, Dhiraj Narale, Lidita Khandeparker, Arga Chandrashekar Anil, Potential ballast water transfer of organisms from the west to the east coast of India: Insights through on board sampling, Journal of Sea Research, Volume 133, March 2018:  
<https://doi.org/10.1016/j.seares.2017.03.010>
2. G.M. Hallegraeff, Review of harmful algal blooms and their apparent global increase, Phycologia, (1993):  
<https://www.researchgate.net/publication/243776284>
3. <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Implementing-the-BWM-Convention.aspx>
4. [https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page\\_ID=1244&Page\\_DetailID=1362](https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&Page_DetailID=1362)
5. [https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page\\_ID=1244&Page\\_DetailID=1362](https://www.ifegypt.org/NewsDetails.aspx?Page_ID=1244&Page_DetailID=1362)
6. <https://www.imo.org/fr/MediaCentre/HotTopics/Pages/Implementing-the-BWM-Convention.aspx>
7. <https://qistas.com/legislations/jor/view/MTE2MTM1OQ>
8. <https://www.cbd.int/doc/meetings/sbstta/sbstta-18/official/sbstta-18-09-add1-ar.pdf>
9. J.T. Carlton, The Scale and Ecological Consequences of Biological Invasions in the World's Oceans. (1999):  
[https://doi.org/10.1007/978-94-011-4523-7\\_13](https://doi.org/10.1007/978-94-011-4523-7_13)
10. Lakshmi, E., Priya, M. and Sivanandan Achari, V. 2021. An overview on the treatment of ballast water in ships. Ocean and Coastal Management 199, 105296:  
<https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2020.105296>