

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

أماكن لجوء السفن المحتاجة للمساعدة في ضوء القانون الدولي

Places of Refuge for Ships in need of Assistance in International Law

تيغلت فرحات كمال TIGHILT-FERHAT Kamal

جامعة مولود معمري/ تيزي وزو

Mouloud MAMMERY University/Tizi-Ouzou, Faculty of Law and Political Sciences,
Department of Law

الإيميل المهني للباحث kamal.tighilt_ferhat@ummtto.dz

تاريخ القبول: 2021-06-22

تاريخ الاستلام: 2021-02-10

ملخص:

أثير موضوع أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد في البحر، عقب وقوع مجموعة من الحوادث البحرية، من أبرزها حادث السفينة "Prestige" سنة 2002.

يهدف المقال إلى إبراز جملة من الأسباب التي تستدعي توفير أماكن لجوء للسفن المتعرضة لوضعيات حرجة في البحر، لاسيما أن هذا الموضوع يعد من أهم المسائل المطروحة حالياً على مستوى المنظمة البحرية الدولية، ناهيك عن تبيان الصعوبات التي تحول دون التجسيد العملي لهذه الفكرة، ذلك أن السماح من عدمه لسفينة بدخول ميناء في دولة ما لتلقي المساعدة، مرتبط بقرار صادر عن السلطة المكلفة بهذه المهمة في تلك الدولة.

كلمات مفتاحية: أماكن اللجوء؛ السفن المتعرضة للشدائد؛ السفن المحتاجة للمساعدة؛ الحوادث البحرية؛ التلوث البحري.

Abstract:

The issue of places of refuge for ships in distress has entered into spotlight due to a number of marine incidents, such as the Prestige (2002).

This article examines several of the marine casualties that have provided the impetus for places of refuge to become a major talking point at the International Maritime Organization (IMO), and illustrate how the decision as to whether or not to grant a place of refuge is often fraught with difficulty for the authority charged with reaching this decision.

Keywords: Places of refuge; Ships in distress; Ships in need of assistance; Marine accidents; Marine pollution.

مقدمة:

تحيط بالملاحة البحرية مخاطر كثيرة ومتعددة، تهدد أرواح الأشخاص الذين يستخدمون البحر كطريق للتنقلاتهم أو من يعملون على ظهر السفن، كما تهدد البيئة البحرية و ما تحتويه من ثروات وموارد طبيعية حية وغير حية⁽¹⁾. ولما شعر المجتمع الدولي بضرورة وجود قواعد دولية ملزمة تحقق السلم والأمن في البحر، أخذ بزمام المبادرة وعقد جملة من المؤتمرات الدولية، التي أسفرت عن إبرام عدد من الاتفاقيات الدولية، تمحورت في الأساس حول المسائل التالية: حماية الأرواح البشرية في البحار؛ الوقاية من التصادمات بين السفن؛ تكوين رجال البحر وتأهيلهم؛ البحث والإنقاذ البحري؛ الالتزام بتقديم المساعدة لكل سفينة توجد تحت خطر الهلاك في البحر... إلخ⁽²⁾.

من أبرز الانشغالات المتعلقة بالمجال البحري المطروحة دوليا في الآونة الأخيرة، نجد مسألة أماكن اللجوء « *Les lieux de refuge* »، التي يفترض أن توفرها الدولة الساحلية للسفن المتعرضة للوضعيات الحرجة في البحر « *Les navires en détresse* »، بالنظر إلى الدور المحوري الذي تلعبه هذه الأماكن، في تقديم المساعدة والإسعاف لكل سفينة تجابه حالة طارئة أثناء إبحارها، وفي الحيلولة دون تعريض البيئة البحرية للمخاطر الفادحة للتلوث الذي تتسبب فيه مثل هذه السفن⁽³⁾. فمن هذا المنطلق يمكن تعريف أماكن اللجوء، على أنها تلك الموانئ البحرية و المراسي المخصصة من طرف الدولة الساحلية لاستقبال السفن التي هي بحاجة ملحة إلى تلقي مساعدة معينة، مثل إصلاح عطب ما لحق بأجهزة قيادتها، أو تلحيم التشققات التي مسّت بهيكلها، أو إطفاء حريق شبّ فيها، أو إفراغ البضاعة المنقولة على السفينة بهدف تأمين سلامتها و سلامة الطاقم العامل فيها، ناهيك عن تحقيق هدف الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية.

إشكالية البحث:

بحكم الأهمية البالغة التي تنطوي عليها مسألة توفير الدول الساحلية لموانئ ومراسي متخصصة، تكون ملاذا للسفن المتعرضة للوضعيات الحرجة في البحر، تأتي دراستنا لهذا الموضوع المطروح بشدة على مستوى المنظمة البحرية الدولية، والذي يكتنفه بعض الغموض واللبس في القانون الدولي، لذلك نتساءل عن: مدى تجسيد الدول الساحلية لفكرة أماكن اللجوء من الناحية العملية؟

فرضيات البحث:

يطرح البحث الفرضيات التالية:

- توفير الدول الساحلية أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد في البحر، يعد أمرا ضروريا لتحقيق أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الصادر عن السفن.
- للمنظمة البحرية الدولية، باعتبارها صاحبة الولاية العالمية في هذه المجالات، دورا محوريا في دعوة الدول الساحلية الأعضاء فيها و تشجيعها على إقامة مثل هذه الأماكن.
- يقع على عاتق الدول الساحلية الأوروبية، خاصة فرنسا و إيطاليا و إسبانيا و البرتغال، بحكم تضررها الكبير من جراء حوادث التلوث البحري، و لعل أبرزها و أكثرها جسامة حادث ناقلة النفط « *Erika* » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999⁽⁴⁾، و حادث السفينة الصهرجية « *Prestige* » بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002⁽⁵⁾، واجب السماح للسفن المتعرضة للشدائد في البحر بدخول موانئها لتلقي المساعدة اللازمة.

أهداف البحث و منهجته:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مسألة أماكن لجوء السفن المتعرضة للوضعيات الحرجة في البحر، وهي مسألة بالغة في الأهمية نظرا للوظيفة المحورية التي تلعبها هذه الأماكن في تجسيد أهداف المجتمع الدولي المتعلقة بضمان سلامة الملاحة البحرية و الوقاية من التلوث الصادر عن السفن، حيث نحاول من خلال هذا البحث معرفة مدى التقبل الدولي لهذه الفكرة الجديدة نسبيا، و مدى تجسيدها من الناحية العملية من طرف الدول الساحلية على الصعيد العالمي. و نتبع في هذا الصدد منهج المعالجة الوصفية و التحليلية للمعلومات الدائرة حول هذا الموضوع، عبر دراسة نشأة و تطور فكرة أماكن اللجوء في المحور الأول، ثم التطرق للأسباب الرئيسية التي تُصعب التجسيد العملي لهذه الفكرة من طرف الدول الساحلية في المحور الثاني.

المحور الأول- نشأة و تطور فكرة أماكن لجوء السفن**المتعرضة للشدائد في البحر:**

يقتضي الفهم الجيد لمسألة أماكن اللجوء، تسليط الضوء على نشأة هذه الفكرة ثم لتطورها على الصعيد الدولي.

مع ما يتصل بها من مرافق. كما تم تكليف اللجنة القانونية للمنظمة بمهمة النظر في كافة المواضيع والمسائل المتعلقة بالقانون الدولي، و الولاية القضائية، و حقوق الدول الساحلية، و المسؤولية، و التأمين، و السندات وغيرها من الأمور ذات الصلة بهذا الموضوع⁽⁷⁾.

بالنظر إلى الأضرار المدمرة المترتبة عن حادث السفينة الصهريرية « Prestige »، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، و الذي يعتبره جانب من الفقه، بأنه نتيجة حتمية لرفض السلطات في إسبانيا دخول هذه السفينة إلى ميناء « La Corogne » من أجل تقديم المساعدة لها عقب تعرضها لتشققات على مستوى الهيكل⁽⁸⁾، فقد دعت جمعية المنظمة البحرية الدولية، في دورتها الثالثة و العشرون المنعقدة بداية من 24 نوفمبر إلى غاية 5 ديسمبر سنة 2003، الدول الساحلية الأعضاء فيها إلى الترحيب بفكرة أماكن اللجوء و العمل على تطوير مفهومها على الصعيد الدولي⁽⁹⁾، من خلال إقرارها من جهة أولى التوجيهية (A.949/23)، التي تطالب بموجبها الدول الأعضاء بتعيين أماكن اللجوء لاستقبال السفن التي تحتاج إلى المساعدة و الإغاثة في البحر، فضلا عن قيامها من جهة ثانية بإصدار التوجيهية (A.950/23)، لدعوة هذه الدول إلى توفير ما يلزم من خدمات المساعدة البحرية التي تمكها من الاضطلاع بهذه المهمة بصورة فعالة⁽¹⁰⁾.

لا يمكن الإنكار بأن المنظمة البحرية الدولية، عند إقرارها لهذه التوجيهات، قد أفصحت بذلك عن حرصها الشديد على إرساء فكرة أماكن اللجوء لدى الدول الساحلية الأعضاء في المنظمة، إلا أنه في ذات الوقت ثمة مسألة من الجدير تسليط الضوء عليها، تتمثل في كون التوجيهات الصادرة عن معظم المنظمات الدولية المتخصصة تفتقد للقوة القانونية الإلزامية، إذ أن الدولة صاحبة العضوية في المنظمة المعنية بهذه التوجيهية ليست مجبرة على مراعاتها، بل ملزمة بالامتثال لها أخلاقيا و بأن لا تعرقل تطبيقها، علاوة عن إلزامية البحث عن طريقة لإعمالها على الصعيد الداخلي. و يرى جانب من الفقه أنه في حالة المنظمة البحرية الدولية، فإن الآثار القانونية للتوجيهات الموجهة للأطراف المخاطبين بها، محدودة في هذا الإطار الضيق، لأنها تفتقد لوسائل مراقبة تنفيذها، على عكس الطريقة العملية المنتهجة من طرف المنظمات الدولية المتخصصة الأخرى، مثل منظمة العمل الدولية و المنظمة الدولية للطيران

أولا- نشأة فكرة أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد

في البحر:

من المهم الإشارة إلى أن فكرة أماكن اللجوء طرحت لأول مرة من طرف المنظمة البحرية الدولية سنة 2001، حيث ذكر أمينها العام حينئذ السيد « William O'NEIL »، أنه فيما يتعلق بالسفن التي تحتاج للمساعدة، ينبغي أن يُوفر لها مكان خاص يهدف إبقاء وضعيتها مستقرة و لمعالجة الأعطاب التي تعاني منها. و لقد أكد على أنه من حق الدول الساحلية الخوف من المخاطر و الأضرار التي قد تنجر عن السماح لهذه السفن من دخول موانئها، لكن أشار في ذات الوقت إلى أن مثل هذه الوضعيات الصعبة لا يمكن أن نتخطاها بدون الاضطلاع بالإجراءات و التدابير اللازمة، حفاظا على سلامة الملاحة البحرية و لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، مما يدل على أن توفير أماكن اللجوء أصبح مسألة حتمية و ضرورة لا يمكن تجاهلها⁽⁶⁾.

ثانيا- تطور فكرة أماكن لجوء السفن المتعرضة للشدائد

في البحر:

كان للمنظمة البحرية الدولية و الإتحاد الأوروبي، مساهمة كبيرة في تطوير فكرة أماكن اللجوء على الصعيد الدولي، من خلال دعوة و مطالبة الدول الساحلية بإنشاء موانئ و مراسي متخصصة لاستقبال السفن المتعرضة للشدائد في البحر و تقديم المساعدة اللازمة لها.

1- دعوة المنظمة البحرية الدولية للدول الساحلية

الأعضاء فيها إلى إنشاء أماكن اللجوء لاستقبال السفن المتعرضة للشدائد في البحر:

قررت المنظمة البحرية الدولية منذ الألفية الجديدة، أن تعالج على سبيل الأولوية مسألة أماكن اللجوء من وجهة نظر سلامة العمل، حيث قامت في هذا الصدد بإعداد مبادئ توجيهية بشأن النقاط التالية: (أ) الأعمال التي ينبغي أن يضطلع بها ربان السفينة عند الحاجة إلى ملجأ بما في ذلك الأعمال على متن السفينة، و الأعمال المطلوبة من أجل الحصول على المساعدة من طرف السفن الأخرى القريبة منه، و مشغلي سفن الانتشال، و دول العلم، و الدول الساحلية؛ (ب) تقدير المخاطر المتصلة بتوفير أماكن اللجوء و ما يتصل بها من عمليات بصورة عامة و على أساس كل حالة على حدة؛ (ج) الأعمال التي ينتظر أن تقوم بها الدولة الساحلية لتحديد هذه الأماكن المناسبة و تعيينها و توفيرها

الإعتبار كافة المخاطر المتصلة بتوفير أماكن اللجوء، بما في ذلك المخاطر البيئية، غير أنه يظل دائما القرار النهائي في يد الدولة الساحلية، التي تمتلك السلطة التقديرية في الترخيص بدخول مثل هذه السفن إلى موانئها أم لا بعد تقييمها للوضعية من كل الجوانب⁽¹⁴⁾، إذ ظهرت هذه السلطة بصورة جلية في قضية ناقلة النفط « Prestige »، عندما رفضت السلطات الإسبانية دخولها إلى الميناء القريب منها لتلقي المساعدة اللازمة⁽¹⁵⁾.

تطبيقا للتعليمية (2002/59/CE) المشار إليها أعلاه، عمدت بعض الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي، خاصة تلك المتضررة بشكل كبير من جراء حوادث التلوث المدمرة التي مست بسواحلها منذ منتصف القرن الماضي إلى غاية الألفية الجديدة، مثل المملكة المتحدة البريطانية وفرنسا وإسبانيا، إلى إقرار مسألة أماكن اللجوء ضمن قوانينها الداخلية⁽¹⁶⁾.

المحور الثاني- الأسباب الرئيسية التي تُصعب التجسيد

العملي لفكرة أماكن اللجوء من طرف الدول الساحلية:

في حقيقة الأمر هناك سببين رئيسيين يجعلان فكرة أماكن اللجوء صعبة التجسيد من الناحية العملية من طرف الدول الساحلية، حيث يتمثل السبب الأول في غياب قاعدة قانونية دولية تلزم الدول على إقامة مثل هذه الأماكن، ويتمثل السبب الثاني في خوف الدول الساحلية من الأضرار الوخيمة التي قد تسببها السفن المتعرضة للشدائد في البحر في حالة تسرب المواد الملوثة منها.

أولا- غياب قاعدة قانونية دولية تلزم الدول الساحلية

على إقامة أماكن اللجوء لاستقبال السفن المتعرضة للشدائد في البحر:

الأمر الذي يجعل أساسا من هذه الفكرة صعبة التجسيد من الناحية العملية، هو عدم وجود أي قاعدة في القانون الدولي، تلزم الدولة الساحلية على إقامة أماكن اللجوء و السماح للسفن المجابهة للأزمات بالدخول إليها لتلقي المساعدة⁽¹⁷⁾، حيث ذكرت المنظمة البحرية الدولية في هذا الصدد، أن حق سفينة أجنبية في الموانئ أو المياه الداخلية التابعة لدولة أخرى في حالة الشدة أو القوة القاهرة، لم يتم تنظيمه بصفة خاصة من طرف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982⁽¹⁸⁾، في الوقت الذي أكدت فيه المنظمة على أن هذا الحق يندرج ضمن الممارسات المقبولة دوليا، على الأقل بهدف إنقاذ الأرواح البشرية الموجودة

المدني، التي تمارس إزاء الدول الأعضاء وظيفه شبه تشريعية، وتعتمد وسائل مراقبة عملية لتنفيذ الصكوك الدولية التي أقرتها. كما تظل في الحقيقة العديد من التوجهات الصادرة عن هذه المنظمة غير كافية لوحدها لإرساء قواعد و معايير ضمن القانون الوضعي، في حين تتمثل أهمية مقاربتها في تقاطع السلوك الذي تقترحه مع تصرفات العديد من الدول في الميدان الذي تسعى إلى تنظيمه، فهي تقوم أحيانا على الأقل باستنساخ الممارسة الفعلية الجديدة للدول في مختلف مناطق العالم، مما يفيد بأن القيمة القانونية لهذه التوجهات، تكمن في توعية الرأي العام الدولي بأهمية ضمان سلامة الملاحة البحرية و بحماية البيئة البحرية من المخاطر الفادحة للتلوث الناجم عن السفن، ناهيك عن ترشيد الدول الأعضاء في المنظمة إلى الحلول الممكنة عند إقرار تشريعاتها الوطنية، وتحفيزها على الإدخال التدريجي لمعايير مشابهة لتلك الواردة في التوجهات ضمن قانونها الوضعي الداخلي⁽¹¹⁾.

2- مطالبة الإتحاد الأوروبي للدول الأعضاء فيه بتوفير

أماكن اللجوء لاستقبال السفن المتعرضة للشدائد في البحر:

قبل قيام المنظمة البحرية الدولية بإقرار التوجهات المشار إليها أعلاه، طالب الإتحاد الأوروبي بموجب التعليمية (2002/59/CE) الصادرة عن برلمانه بتاريخ 27 جوان سنة 2002، الدول الأعضاء فيه، وذلك قبل وصول شهر فيفري من سنة 2004، بوضع مخططات خاصة لاستقبال السفن المتعرضة للشدائد أثناء إبحارها في المياه الخاضعة للقضاء الوطني لهذه الدول وإبلاغ مجلسه بها⁽¹²⁾، حيث ظهرت هذه التعليمية إلى الوجود بعدما رفضت بعض الدول الأوروبية أن تستقبل في موانئها مجموعة من السفن المتعرضة لوضعية حرجة في البحر. فعلى سبيل المثال رفضت السلطات البلجيكية دخول السفينة « Altican-Unity » إلى ميناء « Anvers »، بعد نشوب حريق مهول فيها عندما كانت تبحر سنة 1977. كما منعت الدولة الهولندية دخول السفينة « Long-Lin » إلى بحرها الإقليمي لتلقي المساعدة على إثر مجابهة هذه الأخيرة لحالة طارئة⁽¹³⁾.

نصت التعليمية (2002/59/CE)، على أنه ينبغي أن تتضمن مخططات الاستقبال، جميع الترتيبات والإجراءات الضرورية للسماح لهذه السفن بالدخول الفوري إلى أماكن اللجوء عقب مجابهتها لحالة طارئة في البحر، أخذا بعين

السفن المتعرضة للشدائد في البحر، تتسم بالتنوع من حيث تأثيراتها وأحجامها، فهي تتمثل إجمالاً، من جهة، في تلك الأضرار التي تصيب الإنسان بصورة مباشرة، أي الوفيات والأضرار الجسدية الناجمة عن الاختناق الذي يلحق بالأشخاص الذين هم على مقربة من مصدر التلوث، بسبب الغازات والأدخنة السامة المنبعثة منه، أو تسمم السباحين و الغطاسين و الأشخاص الذين يضطربون بعمليات المساعدة والإنقاذ أو إصابتهم بأمراض خطيرة... إلخ. و تتمثل من جهة أخرى، في الأضرار المادية الواقعة على الأموال و الممتلكات، ذلك أن المواد الملوثة المتسربة من سفينة إلى المياه البحرية، قد تتسبب مثلاً في إلحاق أضرار بمراكب الصيد وأدواتها وبالبحوث، وبالشواطئ والعقارات المبنية بجوار البحر، و بحواجز الأمواج الموجودة في الموانئ و الجسور... إلخ⁽²⁵⁾.

زيادة عن الأضرار التي تصيب الأشخاص والأضرار المادية اللاحقة بالممتلكات، تترتب عن حوادث التلوث أضراراً أخرى هي كالآتي:

1- الأضرار الاقتصادية:

تنجم عن حوادث التلوث أضرار تلحق بالقطاع الاقتصادي في المدن الساحلية المتضررة، أهمها ما يسمى بفوات الكسب الذي يتخذ صورتين: تتمثل الصورة الأولى فيما يسمى بـ "فوات الكسب المادي"، إذ يحدث ذلك للمالك الأموال الملوثة أو حائزها، الذي يتعرض لفوات الكسب نتيجة لاستحالة توظيف هذه الأموال و الانتفاع بها، و لعل أبرز مثال على ذلك ممارسي نشاط الصيد البحري، الذين سيتكبدون بلا شك خسارة فوات كسب، طويلة الفترة الزمنية التي لا يمكنهم فيها توظيف أو تبديل المراكب و معدات الصيد المتضررة من آثار الحادث. أما الصورة الثانية لفوات الكسب، فتلحق بالأشخاص الذين لا تتضرر ملكيتهم مباشرة من جراء التلوث، حيث تطلق عليها تسمية "فوات الكسب الناشئ عن إتلاف البيئة" أو "الخسائر الاقتصادية الخالصة". فهذه الفئة من الأضرار الخاصة بالتلوث غير مرتبطة بملكية متضررة، بل مرتبطة بطهارة و نظافة البيئة البحرية ذاتها، حيث أن الصيد الذي يعتمد في كسب رزقه بشكل أساسي على ممارسة نشاطه في مياه البحر، قد يجد نفسه محروماً من هذا الكسب في الفترة التي يستحيل عليه فيها الصيد بسبب تلوث المياه⁽²⁶⁾.

تحت خطر الهلاك في البحر⁽¹⁹⁾. و من الجدير بالذكر أنه ثمة من الاتفاقيات الدولية التي أشارت فقط في أحكامها إلى هذه الأماكن، مثل الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989⁽²⁰⁾ في المادة 11 منها، دون فرض أي إلزام على الدول الساحلية لاستقبال مثل تلك السفن فيها. و على هذا الأساس يرى جانب من الفقه أنه لا يمكن إثارة مسؤولية دولة ساحلية رفضت أن تستقبل سفينة كانت في حالة خطر في البحر، و هذا في الواقع يمثل ثغرة و فراغ قانوني يشوب قواعد القانون الدولي، ذلك لأن هذه الدولة بتصرفها السلبي هذا، يمكن أن تساهم بصورة مباشرة في وقوع كارثة تكون عواقبها الاجتماعية و الاقتصادية و البيئية وخيمة، في الحالة التي تكون فيها السفينة طالبة اللجوء تنقل مواد ذات طبيعة ملوثة، ثم تسربت منها تلك المواد إلى الوسط البحري⁽²¹⁾.

ثانيا- خوف الدول الساحلية من الأضرار الوخيمة التي قد تسببها السفن المتعرضة للشدائد في البحر في حالة تسرب المواد الملوثة منها:

ترفض غالبية الدول الساحلية بشدة إنشاء أماكن لجوء تقدم فيها المساعدة و الإسعاف للسفن المعطوبة، خشية من الأضرار الوخيمة التي يمكن أن تسببها تلك السفن للبيئة البحرية و تهديدها المحقق بسلامة المدن الساحلية و صحة شعوب هذه الدول⁽²²⁾، و لعل من الأمثلة البارزة على ذلك، قضية السفينة القبرصية «Castor»⁽²³⁾.

تعود وقائع هذه القضية إلى تاريخ 26 ديسمبر سنة 2000، عندما كانت السفينة المذكورة أعلاه تبحر قبالة سواحل مدينة "الناظور" في المملكة المغربية، و هي بصدد نقل حوالي 29500 طن من البنزين، و بسبب عاصفة هوجاء، تعرض هيكلها للتصدع بطول 24 متر، مما ترتب عنه وجود خطر تسرب تلك الحمولة من البنزين و إحداث كارثة بيئية مدمرة في البحر الأبيض المتوسط. و بسبب رفض معظم الدول المتوسطية دخول هذه السفينة إلى أحد موانئها لتقديم المساعدة اللازمة لها، و ذلك نظراً للخطر الذي تشكله على البيئة البحرية و صحة و سلامة مدنها الساحلية، ظلت هذه الأخيرة مقطورة في البحر الأبيض المتوسط لمدة زمنية قدرت بستة أسابيع، و في نهاية المطاف قبلت إحدى الدول أن تستقبلها في ميناء من موانئها⁽²⁴⁾.

لا ريب أن الأضرار المترتبة على إثر تسرب المواد ذات الطبيعة الملوثة مثل المحروقات و المواد الكيميائية من

مصالح المجتمع في صون البيئة و حماية محيطه الإيكولوجي و المحافظة عليه من كل المخاطر التي تهدد سلامته. و من ناحية أخرى تنطوي على مشاكل قانونية لم تكن معروفة منذ زمن طويل: فأكيد أن للبيئة قيمتها، ولكنها قيمة باهظة جداً يتعذر تقديرها بأي ثمن. فالكائنات البحرية ليست كلها قابلة للبيع، إلا أنها تمثل عنصراً من عناصر التوازن البيئي، كالطيور البحرية مثلاً، بل حتى الأسماك ذاتها عندما تتواجد في مياه البحر، فهي على حالها لا يمكن تقييمها نقدياً و لا يمكن تدميرها، إلا بعد قيام الصيادين باستخراجها من الماء و تملكها لتصبح لها قيمة تجارية، إذ أن عملية الصيد هي التي تمنح القيمة التجارية لهذه الأسماك و تجعلها قابلة للتقدير المادي⁽³¹⁾.

خاتمة:

نشير في ختام هذه الدراسة إلى أنه لا سبيل أمام المجتمع الدولي في الوقت الراهن، إلا الأخذ بزمام المبادرة لإبرام وثيقة دولية خاصة، تلزم الدول الأطراف فيها بتوفير أماكن اللجوء بالنسبة للسفن المتعرضة للشدائد أثناء إبحارها، أو الإقدام على فرض هذا الإلتزام، من خلال صياغة مجموعة من القواعد المفصلة لتنظيم مقتضيات هذه المسألة، ثم إدراجها على شكل ملحق بموجب تعديل تخضع له سواء الاتفاقية الدولية المتعلقة بتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، و المعدلة بموجب بروتوكول سنة 1973، أو الاتفاقية الدولية المتعلقة بالإستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث بالمحروقات لسنة 1990. أما فيما يتعلق بالمخاوف الكبيرة التي تبديها غالبية الدول الساحلية، بخصوص المسؤولية و التعويض عن الأضرار الوخيمة التي يمكن أن تلحق بالبيئة البحرية من طرف السفينة اللاجئة إلى ميناء معين لتلقي المساعدة، فيمكن من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات (Conventions CLC-FIPOL)، و الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمواد الخطيرة و الضارة لسنة 1996 (Convention HNS)، و الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث بوقود عنابر السفن لسنة 2001 (Convention Bunker)، و إما بإنشاء صندوق دولي خاص للتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها

ذات الأمر ينطبق بالنسبة لشركات النقل السياحي و أصحاب الفنادق و المطاعم و المنتجعات السياحية، المقامة على طول الشواطئ المتضررة من العواصف الوخيمة لحادث التلوث. فقد يؤدي عزوف السياح عن الذهاب إلى تلك الأماكن المصابة من جراء تسرب المواد الملوثة إلى الوسط البحري، لانعكاس سلبي على نشاطهم و تكبدهم لأضرار فوات كسب معتبرة. كما قد تتعرض الدولة أيضاً لفوات الكسب الناتج عن إتلاف البيئة البحرية، حيث تخسر في هذه الحالة قيمة الضريبة أو الرسم الذي كانت تجنيه في فترة سابقة من أصحاب تلك الفنادق و المنتجعات السياحية⁽²⁷⁾.

2- الأضرار المعنوية:

إلى جانب الأضرار المادية و فوات الكسب، فإن حوادث التلوث البحري يمكن أن تترتب عنها أضرار أخرى لا تنطوي على الخسارة المادية للمتضررين من التلوث، بل تلحق بهم أضراراً معنوية مثل حرمانهم من حقهم في التمتع ببيئة نظيفة، أو إصابتهم بانتكاسات صحية و أزمات نفسية نتيجة للحادث، فضلاً عن تكبد المدن الساحلية المصابة بالتلوث أضراراً معنوية نتيجة لتشوّه صورتها و حسن صيبتها على الصعيد العالمي⁽²⁸⁾.

3- الأضرار البيئية المحضة:

بصرف النظر عن الأضرار اللاحقة بالأشخاص و الممتلكات، و كذلك فوات الكسب و الأضرار المعنوية الناجمة عن حوادث التلوث، فإن تسرب المواد الملوثة من السفن إلى مياه البحر يتسبب في إلحاق أضرار للبيئة البحرية ذاتها، و هو ما يعرف بالضرر البيئي المحض⁽²⁹⁾. و يعرف جانب من الفقه هذا الضرر على أنه ذلك الضرر الذي يصيب مباشرة الوسط الطبيعي، فيؤدي إلى حدوث خلل في توازنه الإيكولوجي. كما يعرفه جانب آخر على أنه الضرر اللاحق بالعناصر البيئية ذاتها، من ماء و تربة و هواء و كائنات حية، و الذي لا يمكن تغطيته و التعويض عنه، إلا بإحيائها و باستعادتها على نفس الوضعية السابقة قبل إصابتها بالضرر⁽³⁰⁾.

تعد مسألة تعويض الأضرار البيئية المحضة المترتبة عن حوادث التلوث البحري، من أبرز مسائل القانون الدولي البيئي وأكثرها صعوبة؛ فهي تنطوي من ناحية على تعارض مصالح المجتمع المادية المتمثلة في الاستفادة من نتائج التطور التكنولوجي و الاقتصادي للنقل البحري، و بين

• الأطروحات:

Benôit RIGAUD, La gouvernance européenne face aux marées noires : Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige, Thèse de Doctorat, Science politique, Université Laval, 2014.

Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Droit des activités transnationales, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009.

Guillaume CHANTELAUVE, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de Doctorat, Sciences et techniques du déchet, Université de Lyon, 2006.

Marine ESVELIN, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques, Faculté de droit et des sciences politiques, Université de Nantes, 2012-2013.

• التقارير:

تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 أكتوبر سنة 2001.

Pierre DELFAUD, La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises, Rapport organisé par le Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, Mai 2005.

• النصوص القانونية:

مرسوم رئاسي رقم 53-96، مؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06، الصادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.

مرسوم رئاسي رقم 11-385، مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 64، الصادر بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011.

• الهوامش:

السفن المستقبلية في أماكن اللجوء. وكتدبير تشجيجي، يمكن تخصيص مكافأة خاصة تمنح لفائدة الميناء الذي وافق على دخول السفينة المتعرضة لحالة طارئة إليه، من خلال تعديل أحكام الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989. وفيما يتعلق بالتأمين، يمكن أن تتكفل نوادي الحماية و التعويض (Protecting and Indemnity Clubs)، بتوفير وثيقة تأمين خاصة تهدف إلى تغطية المخاطر الجسيمة، التي تشكلها مثل هذه السفن على السلامة البيئية للدولة الساحلية صاحبة ميناء اللجوء.

• قائمة المراجع:**• الكتب:**

أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2010.

محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.

محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.

Arnaud MONTAS, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.

Erietta SCALIERIS, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, A. Pédone, Paris, 2011.

Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2007.

• المقالات:

Catherine ROCHE, Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, les derniers développements après les naufrages de l'Erika et du Prestige, Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Vol. II, N°= 2, 2004, pp. 1348-1371.

Eric VAN HOOYDONK, Les lieux de refuge pour les navires en détresse, Droit Maritime Français, N°= 652, Octobre 2004, pp. 808-815.

Martine REMOND-GOUILLOUD, La protection de la mer contre les épaves de navires, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 2, 1979, pp. 91-101.

Pierre-Antoine DEETJEN, La traduction juridique d'un dommage écologique : Le préjudice écologique, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 39-50.

nulle part où aller" », Marine ESVELIN, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques, Faculté de droit et des sciences politiques, Université de Nantes, 2012-2013, pp. 38-39.

⁵- تقرير الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة حول المحيطات و قانون البحار، الدورة السادسة و الخمسون للجمعية العامة (A/56/58/Add.1)، البند رقم 30 (أ) من جدول أعمال الجمعية العامة، منظمة الأمم المتحدة، نيويورك، 5 أكتوبر سنة 2001، ص 13-14.

⁸- Benoît RIGAUD, La gouvernance européenne face aux marées noires : Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige, Thèse de Doctorat, Science politique, Université Laval, 2014, pp. 139-140.

⁹- Catherine ROCHE, Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, les derniers développements après les naufrages de l'Erika et du Prestige, Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Vol. II, N°= 2, 2004, p. 1361.

¹⁰- Pierre DELFAUD, La sécurité du transport et du trafic maritime de marchandises, Rapport organisé par le Réseau Transnational Atlantique des Partenaires Economiques et Sociaux, France, Mai 2005, p. 25.

¹¹- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 157-158.

¹²- Arnaud MONTAS, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, p. 229.

¹³- Marine ESVELIN, op-cit., p. 40.

¹⁴- Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 25-26.

¹⁵- Eric VAN HOOYDONK, op-cit., p. 810.

¹⁶- Pierre DELFAUD, op-cit., pp. 40-42.

¹⁷- Eric VAN HOOYDONK, op-cit., p. 811.

¹⁸- مرسوم رئاسي رقم 53-96، مؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 06، الصادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.

¹⁹- Erietta SCALIERIS, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, A. Pédone, Paris, 2011, p. 49.

²⁰- مرسوم رئاسي رقم 385-11، مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 64، الصادر بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011.

²¹- Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2007, pp. 542-543.

²²- Eric VAN HOOYDONK, op-cit., p. 810.

²³- Catherine ROCHE, op-cit., p. 1361.

¹- Martine REMOND-GUILLOUD, La protection de la mer contre les épaves de navires, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 2, 1979, pp. 91-101.

²- Guillaume CHANTELAUVE, Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de Doctorat, Sciences et techniques du déchet, Université de Lyon, 2006, pp. 35-37.

³- Eric VAN HOOYDONK, Les lieux de refuge pour les navires en détresse, Droit Maritime Français, N°= 652, Octobre 2004, pp. 808-810.

⁴- عند تسليط الضوء على أكبر كوارث التلوث جسامة في التاريخ الحديث، من غير الممكن ألا نذكر حادث ناقلة النفط المالطية « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، حيث تحطمت هذه السفينة على مستوى خليج « Gascogne » الواقع على بعد حوالي 60 ميلا بحريا من سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 19800 طن من المحروقات منها مباشرة إلى مياه البحر، و إحداث تلوث واسع النطاق تمددت آثاره على طول 400 كيلومتر من تلك المنطقة. و عقب وقوع هذا الحادث، تبين إصابة حوالي 60000 طائر بحري و هلاك حوالي 48000، بالإضافة إلى تدمير عدد كبير من أحواض تربية المائيات و الأحياء البحرية، و تضرر عدة مراكب للصيد و سفن التزهة، علاوة عن الأضرار البيئية و الاقتصادية الفادحة التي لحقت بالمنطقة محيط الكارثة.

⁵- بعد ثلاث سنوات من وقوع كارثة ناقلة النفط المالطية « Erika » و الأضرار المدمرة الناجمة عنها، تفاجئ العالم بوقوع كارثة أخرى لا تقل جسامة عن سابقتها، حيث تحطمت السفينة الصهرجية « Prestige » المسجلة في الهاماس، بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية، الأمر الذي أدى إلى تسرب حوالي 25.000 طن من المحروقات من صهاريجها، و التسبب في تلوث الساحل الشمالي لإسبانيا و السواحل الفرنسية و البرتغالية على حد سواء.

⁶- « Il est important de souligner que la notion de lieux de refuge a été avancée par l'Organisation Maritime Internationale en 2001. Le secrétaire général de l'époque Monsieur William O'NEIL nous rappelait ceci : "Pour ce qui est des navires ayant besoin d'assistance, il s'agit de leur trouver un endroit d'eaux abritées où la situation pourrait être stabilisée, la cargaison sauvée, les autorités et les assistants pouvant ainsi évaluer quelles autres mesures sont à mettre en œuvre sans que la crise ainsi survenue ne puisse constituer une épée de Damoclès au-dessus de leurs têtes. Que les autorités portuaires expriment leur souci de ne pas être exposées à des risques de pollution, d'incendie ou d'explosion est tout à fait légitime et ne fait l'objet d'aucune contestation. Mai en même temps, nous sommes en présence d'une situation qui ne disparaîtra pas d'elle-même et qui doit, donc, être traitée. On ne saurait laisser une situation dégénérer et dans laquelle les assistants, intervenant sur un navire accidenté portant une cargaison potentiellement dangereuse, n'auraient

²⁴- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 542.

²⁵- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 374.

²⁶- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 72-78.

²⁷- أحمد خالد الناصر، المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية، دار الثقافة للنشر، عمان، 2010، ص 126-128.

²⁸- Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Droit des activités transnationales, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009, pp. 88-89.

²⁹- Pierre-Antoine DEETJEN, La traduction juridique d'un dommage écologique : Le préjudice écologique, Revue Juridique de l'Environnement, N°= 1, 2009, pp. 39-50.

³⁰- Diego NUNEZ, op-cit., pp. 89-90.

³¹- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 380.