

الصناديق الدولية للتعويض كآلية لإصلاح الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن

International Compensation Funds As A Mechanism To Repair Environmental Damage From Ship Activity



ليديّة تري

جامعة مولود معمري تيزي وزو، الجزائر، lydiaterki91@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/07/10

تاريخ القبول: 2021/07/06

تاريخ الإرسال: 2021/01/16

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تبيان الدور الذي تلعبه صناديق التعويض في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، في حالة عدم تمكن آليات المسؤولية التقليدية من إصلاح الضرر، ذلك من خلال الانطلاق من الإشكالية التي فحواها: ما مدى فعالية الصناديق الدولية للتعويض كآلية مكملّة لقواعد المسؤولية المدنية في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن؟ وقد خلص هذا البحث إلى مجموعة من النتائج، ومن ذلك، أنّ صناديق التعويض على الرغم من الدور الذي تلعبه في مجال تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إلا أنه تشكل في الوقت ذاته عبئا على عاتق المحتملين مما يفرض ضرورة تحقيق توازن بين مصلحة المضرور في الحصول على حقه في التعويض وبين العبء المالي الملقى على عاتق الشخص الملوّث.

الكلمات المفتاحية: البيئة البحرية: الضرر البيئي: المسؤولية المدنية: نظام التأمين: صناديق التعويض.

Abstract:

This study aims to show the role that compensation funds play in covering environmental damages resulting from ship activity, in the event that the traditional liability mechanisms are unable to repair the damage, by starting from the problematic they covered: How effective are international compensation funds as a complementary mechanism to civil liability rules in covering the environmental damage caused by ship activity? This research concluded with a set of results, including that compensation funds, despite the role they play in covering environmental damage resulting from ship activity, are at the same time a burden on the prospects, which imposes the need to strike a balance between the interest of the injured in the Obtaining his right to compensation and the financial burden placed on the polluted person.

Keywords: marine environment; environmental damage; civil liability; insurance system; compensation funds.

* المؤلف المرسل: ليديّة تري، lydiaterki91@gmail.com

مقدمة:

لقد أدى اتساع حجم الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، وتعدد مصادر التلوث البيئي خاصة في الآونة الأخيرة، إلى تبني آليات ووسائل أكثر فعالية لتغطية مثل هذه الأضرار البيئية، وذلك بالنظر للطبيعة الخاصة التي تمتاز بها.

ولعل أهم هذه الآليات المكتملة لقواعد المسؤولية المدنية نجد نظام التأمين ضد المخاطر، لكن نظرا لعجز هذا الأخير عن توفير تعويض عادل للمتضررين خاصة في حالة صعوبة التعرف على المسؤول محدد الضرر، أو لتجاوز التعويضات قدرات المسؤول المالية، أو لصعوبة التقاضي وتعقيد إجراءات الدعوى، فقد اتجه التفكير حديثا إلى تكملة هذا القصور ذلك بإنشاء ما يسمى بالصناديق الدولية للتعويض لصالح المعرضين لخطر التلوث، وتتدخل هذه الصناديق بصفة تكميلية أو احتياطية بجانب نظامي المسؤولية المدنية والتأمين نزولا عند اعتبارات اجتماعية عدلية وتعويضية.

ويختلف دور هذه الصناديق من دولة لأخرى فقد يقتصر على تعويض المضرورين، وقد يقتصر على تغطية مسؤولية الملوّثين، وقد يجمع أحيانا بينهما، فالنسبة للمضرور فهو يقدم ضمانا ثابتة ورئيسية لوجود شخص موسر ماليا، أما بالنسبة للمسؤول يجعله يستفيد من نظام المسؤولية المحدودة كمقابل لاشتراكه في هذه الصناديق.

على ضوء ما سبق، نحاول من خلال هذه الدراسة معالجة الإشكالية التي فحواها:

ما مدى فعالية الصناديق الدولية للتعويض كآلية مكتملة لقواعد المسؤولية المدنية في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن؟

تتفرع هذه الإشكالية إلى التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو الإطار العام لتدخل الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن؟
- فيما يتمثل عمل الصناديق الدولية للتعويض؟
- كيف ساهمت صناديق التعويض على المستوى الدولي والوطني في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن؟
- ما هو النطاق القانوني لتدخل الصناديق الدولية للتعويض في مجال الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن؟

سعيا للإجابة على الإشكالية، تحاول هذه الدراسة اختبار الفرضيتين التاليتين:

- جسامّة الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، هو الداعي لإنشاء الصناديق الدولية للتعويض.
- قصور قواعد المسؤولية المدنية ونظام التأمين في تعويض المتضررين من جراء الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، أدى للبحث عن آلية جديدة أكثر فعالية، وهي الصناديق الدولية للتعويض.

نحاول من خلال هذه الدراسة، معالجة الموضوع بالاعتماد بشكل رئيسي على المقاربة الوصفية والتي هي بدورها تحليلية، ذلك من خلال التعمق أكثر في صناديق التعويض ودورها في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، مع توضيح المفاهيم ذات الصلة بالموضوع كمفهوم صناديق التعويض، كما اعتمدنا أيضا على المقاربة القانونية، باعتبارها الأكثر استعمالا في الدراسات القانونية.

سعيا للإجابة على الإشكالية واختبار الفرضيتين، فقد تم تقسيم هذه الدراسة إلى هيكلية منهجية متضمنة للمحاور التالية:

1. الإطار العام للصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.
2. تنظيم الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.
3. أحكام صناديق التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.
4. نطاق تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن.

1. الإطار العام للصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن: أ. إنشاء الصناديق الدولية للتعويض:

إن إنشاء الصناديق الدولية للتعويض يمكن أن يتم سواء من جهة خاصة وذلك عند الالتزام به إراديا، ويمثل إذا غطاء تعاونيا للأخطار التي تمس المجتمع المدني، أو من جهة عامة وذلك بفضل مساعدة الدول بمبلغ معين، وعندئذ يمثل هذا الصندوق نظاما قانونيا يقوم بتعويض الضحايا بطريقة أسرع وهذه الوسيلة تسمح أيضا بالأخذ في الاعتبار الأضرار البيئية الصرفة وذلك عكس ما يوفره نظام التأمين (رسالة 2007، ص. 130).

ولقد تم الأخذ بتقنية الصناديق الدولية للتعويض في مجال الأضرار البيئية في العديد من الدول سواء على المستوى الدولي أو الوطني، مع إبرام العديد من الاتفاقيات في هذا المجال، ولعل أهمها اتفاقية بروكسيل التي أنشئت بتاريخ 18 نوفمبر 1971، التي تم من خلالها إنشاء الصندوق الدولي عن أضرار التلوث النفطي الذي يبعث اختصارا بصندوق الفيبول FIPOL، مع اشتراط أن تكون كل دولة عضوا في الصندوق طرفا في اتفاقية بروكسيل لسنة 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي (CLC). وقد تم اتخاذ مقر المنظمة البحرية الدولية كمقر لهذا الصندوق.

تشكل كل من الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث البحري بالمحروقات لعام 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها واتفاقية سنة 1969 السالفة الذكر، الأساس الاتفاقي لإنشاء مؤسستين دوليتين لتحقيق مصلحة دولية عامة تتمثل في تعويض أضرار التلوث الصادر عن السفن (الباز 2006، ص. 395)، أما اتفاقية فيينا حول المعاهدات المبرمة بين المنظمات الدولية والدول فيما بين المنظمات الدولية التي تم عقدها في 21 مارس 1996، اكتفت فقط بالقول أن المنظمة الدولية هي منظمة مشتركة بين الحكومات.

لكن فرضت الضرورة إدخال تعديلات على اتفاقية بروكسيل لعام 1971 المنشئة للصندوق الدولي للتعويض في سنة 1976، وبموجب بروتوكول سنة 1989 غير أنّ هذا الأخير لم يدخل حيز التنفيذ (البزاز 2006، ص. 394).

لتشجيع الدول على قبول هذه التعديلات أدرجت أحكام هذا البروتوكول ضمن بروتوكول آخر تمّ إبرامه في 27 نوفمبر 1992، لهذا أصبحت تسمى اتفاقية 1971 بالاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالمحروقات لعام 1992 أو اتفاقية الصندوق لعام 1992.

كما تم إبرام في 26 ماي 2003 بروتوكول جديد تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية عدلت بمقتضاه اتفاقية إنشاء صندوق 1992، وأسس لميلاد صندوقا دوليا ثالثا للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات سمي بالصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، وقد دخل هذا الصندوق حيز التنفيذ في 03 مارس 2005، ويعتبر هذا الصندوق الخطة التي يتم التخلّص بها من قسمة الغرماء " Pro-Rating Payment of Claims" (زيتوني 2015، ص. 123)، أما الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمواد الضارة والخطيرة، فقد تم إنشائه بموجب اتفاقية لندن بتاريخ 3 ماي 1996 باعتباره الشق الثاني من الآلية الدولية للتعويض عن هذا النوع من الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية (البزاز 2006، ص. 395).

ب. تعريف الصناديق الدولية للتعويض:

تعددت التعاريف التي أطلقت على صناديق التعويضات، نظرا لتعدد وتنوع هذه الأخيرة، حيث عرفها جانب من الفقه على أساس أنّها "كل نظام في هيئة أو نقابة أو جمعية من أفراد تربطهم مهنة أو عمل واحد أو أية صلة اجتماعية أخرى تكون من غير رأس مال، وتمويل باشتراكات أو خلافه بغرض أن يؤدي أو يرتب لأعضائه أو المستفيدين منه حقوق تأمينية في شكل تعويضات أو معاشات دورية أو مزايا مالية محددة" (فهي 2011، ص. 552).

يمكن أيضا تعريف الصناديق الدولية للتعويض على أنّها عبارة "عن نظام يتولى عمليات تأمين ضد الأخطار التي لا تقبلها عادة شركات التأمين أو تلك التي ترى الحكومة مزاولتها بنفسها" (قايش 2018، ص. 136).

يتضح مما سبق أنّ نظام صناديق التعويض يأتي مكملًا لقواعد المسؤولية المدنية أو التأمين وليس بديلا عنها، فعندما يعجز نظام التأمين أو قصوره عن تعويض المضررين من جراء الأضرار البيئية وبوجه خاص تلك الناجمة عن نشاط السفن، هنا تأتي أو تتدخل الصناديق الدولية للتعويض بصفة احتياطية من أجل تعويض عادل للمضررين وسد عجز نظام التأمين (قايش 2018، ص. 136).

ج. أنواع الصناديق الدولية للتعويض:

• الصناديق الخاصة المتعلقة بنشاط معين:

يقصد بالصناديق الخاصة تلك الصناديق التي يتم إنشائها من قبل أشخاص عاديّين ينتمون إلى نفس الحرفة أو المهنة، وكذلك أصحاب المشروعات الكائنة داخل محيط واحد مثل الصناديق التي تنشئها النقابات، فهي إذن تتعلق بنشاط مهني معين (فهي 2011، ص. 551).

يمكن أن تتدخل الصناديق الخاصة في حالات الكوارث البيئية غير الضخمة، فيتم إدارة مثل هذه الصناديق، إذ يفترض وجود تضامن بين الممارسين لأنشطة مهنية متماثلة لضمان تعويض المضرورين من جراء هذه الأنشطة، وبالتالي يتم تمويله عن طريق ضريبة تفرض على هؤلاء الممارسين ويتم تحديدها وفقا لحجم وطبيعة النشاط، وبالمقابل فإن إدارة الصناديق عن طريق الدولة يمكن أن يتم في حالات الكوارث البيئية الضخمة التي ترتب أضرار بالغة للبيئة البحرية ومن بينها تلك الناجمة عن الحوادث البحرية خاصة ما بين ناقلات النفط الكبرى، ففي مثل هذه الكوارث يكون من الصعب على الصناديق تحمل حجم الأضرار الناجمة خصوصا وأنها تتعدى الملايين بل في بعض الأحيان بالمليارات من الجنيهات (الحميدي 2008، ص. 656).

• الصناديق العامة:

يتم إنشاء هذا النوع من الصناديق من قبل حكومات الدول في إطار قوانينها الداخلية، كما تكون أيضا في شكل صناديق دولية تولد في إطار معاهدات دولية، وذلك من أجل تغطية الأضرار الناجمة عن الكوارث البيئية والتي عادة ما تكون أضرار ضخمة وفادحة على البيئة إذ من الصعب على الصناديق الخاصة تحمل مثل هذه الأضرار خصوصا وأنها قد تتعدى الملايين بل في بعض الأحيان المليارات من الدولارات (قنديل 2004، ص. 110).

يعهد إدارة هذا النوع من الصناديق إلى الدولة ذاتها نظرا للكوارث البيئية الضخمة التي تتدخل بتغطيتها والتي ينجم عنها أضرار فادحة للبيئة أما الصناديق الدولية يعهد بإدارتها إلى ممثلي الأطراف، كما قد يعهد بإدارة الصندوق إلى الدولة وأحد أشخاص القانون الخاص في أن واحد ويكون ذلك عن طريق ممثلين لهؤلاء، وذلك في الحالات التي تكون فيها من الضروري الاستعانة بخبرات هذا الشخص الخاص إذا كان له سابق خبرة في المجال (حواس 2011، ص. 136).

2. تنظيم الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن:

أ. الهيكل الإداري للصناديق الدولية للتعويض:

يلاحظ بالرجوع إلى القواعد الاتفاقية المنظمة لكل من الصندوقين الدوليين للتعويض عن أضرار التلوث البحري، أنّ بناءها الهيكلي يماثل ما هو متعارف عليه في تشكيل المنظمات الدولية، إذ عادة ما تتكون هذه الأخيرة من جهازين عموميين مفتوح في وجه جل الدول الأعضاء المنتخبين، وهو على أساس محدود تقتصر العضوية فيه على عدد من الدول الأعضاء المنتخبين، وعلى أساس توزيع المقاعد حتى تمثل فيه مختلف أصناف الدول، ثم يكون هناك جهاز إداري يكلف بالسير وتسيير شؤون المنظمة، وهذه المعايير تنطبق أيضا على البنية التنظيمية لكلا من الصندوقين الدوليين (البزاز 2006، ص. 395).

يشتمل صندوق الفيبول (FIPOL) على جمعية وأمانة عامة (السكرتارية) تدار بواسطة مدير ولجنة تنفيذية التي تنتخب بواسطة الجمعية العامة، فتشكل من ثلث أعضاء هذه الأخيرة شريطة ألا يقل عدد أعضائها عن 7 دول ولا تزيد عن 15 دولة، وتقوم أساسا بالتصديق على تسوية طلبات التعويض المقدمة للصندوق والتي تم بحثها بواسطة السكرتارية، وتجتمع مرة سنويا على الأقل (الفقيهي 2001، ص. 393).

أما طبقا لبروتوكول سنة 1992 بشأن إنشاء صندوق الفيبول وبمقتضى اتفاقية 1996 بشأن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الكيماوي، فقد تم الاحتفاظ بجهازين فقط هما الجمعية والأمانة

وذلك بقصد التخفيف من كثرة الأجهزة التي قد تعرقل أداءه وتوفير الخدمات المعهودة إليه (زيتوني 2015، ص. 40-41).

الملاحظ أنّ التنظيم الإداري للصندوق الدولي للتعويض لا يتميز بأصالة كبيرة فهو يماثل البنية التقليدية لكثير من المنظمات، لكن تتمثل الأصالة الحقيقية لهذه الآلية الجماعية للتعويض عن أضرار التلوث في ممارسة الصندوقين الدوليين لنشاطهما وتوفير خدماتهما.

ب. تمويل الصناديق الدولية للتعويض:

يأتي التمويل سواء بالنسبة للصندوق الوطني للتعويض عن أضرار التلوث النفطي والصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الكيماوي من المساهمات المالية المتأتية من الهيئات الخاصة المستعملة للنقل البحري، وتشكل كذلك مداخل الصندوق الدولي من المساهمات التي تسدها الشركات المنتمية للدول الأعضاء التي تنقل بحرا شحنات ذات آثار ملوثة، ولا يشترط أن يكون النقل في مثل هذه الحالة نقلا دوليا، ومتى كان النقل عبر البحر هو شرط كافي، بما في ذلك النقل بين ميناءين تابعين لدولة واحدة، ويقوم الأشخاص بتسديد مساهمتهم مباشرة من الصندوق (الناصر 2010، ص. 82).

3. أحكام الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن:

أ. الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

يعتبر الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات من أهم الصناديق المنشئة بغرض تعويض المتضررين من جراء التلوث البحري بالمحروقات، حيث أبرمت الاتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الحوادث البحرية الناجمة عن التلوث بالنفط في بروكسيل عام 1971 وهي مكملّة لاتفاقية بروكسيل عام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط (محمد بن 2001، ص. 117).

وتهدف اتفاقية الصندوق إلى استخدام حصيلة الصندوق لتغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة التلوث البترولي والتعويض عن أضراره فطبقا للمادة 04 من هذه الاتفاقية "على الصندوق التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث ولا يستطيع أن يحصل على تعويض كامل ومناسب بمقتضى اتفاقية بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية ويدخل في ذلك تكاليف التدابير المعقولة التي اتخذت لخفض الحد الأدنى" (المادة 04 من اتفاقية بروكسيل لعام 1969).

يكون الصندوق مسؤولا عن دفع التعويض إلى الدول والجهات الخاصة في حالة عدم إمكانية استحصال مبالغ التعويض من مالك السفينة، كالحالات التي يعفى فيها المالك من المسؤولية وفقا لاتفاقية المسؤولية عام 1969، وكذا في الحالة التي يتجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة كما ورد في اتفاقية المسؤولية (بن مهرة، لعروسي 2018، ص. 74).

ولقد تم إنشاء صندوق إضافي في سنة 2003 من أجل رفع مستوى التعويض لمواجهة الحوادث التي تتطلب التعويض عنها مبالغ ضخمة، كحادثة انقلاب سفينة "إريكا" في البحر الأسود والتي عجز صندوق فيبول FIPOL سنة 1991 عن تعويضها (Rouche 2011, p. 125).

استحدثت أيضا هذه الاتفاقية مبدأ مشاركة متلقي النفط المنقول بحرا في تعويض ضحايا خطر هذا النوع من النقل، وبذلك تم تحقيق التوازن في تحول عبء مخاطر هذا النوع من النقل بين الأطراف المستفيدة منه، أي ملاك ناقلات النفط من جهة، وملاك شحنة النفط من جهة أخرى (مقاني 2019، ص. 170).

ب. الصندوق الدولي للمواد الخطيرة والضارة (صندوق HNS):

تم استحداث الصندوق الدولي للمواد الخطيرة والضارة (HNS) بموجب اتفاقية لندن بتاريخ 03 ماي 1996، باعتباره الشق الثاني من الآلية الدولية للتعويض عن هذا النوع من الأضرار الناتجة عن الحوادث البحرية، أما القواعد المنظمة لهذا الصندوق الجديد فقد تم استنتاجها بشكل كبير عن النظام القانوني الخاص بالصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث النفطي، إلا أنه إذا كان هذا الأخير قد بدأ في الاشتغال منذ وقت طويل وراء تجربة مهمة في ميدان التعويض عن أضرار التلوث، فإنه بالنسبة للصندوق الجديد الخاص بالتلوث الكيماوي أساسا، فلا زالت الاتفاقية المنشئة لحد اليوم غير عملية، والهدف من هذه الاتفاقية هو تقديم تعويض للمتضررين من جراء التلوث بالمواد الخطيرة والضارة في حالة ما إذا كانت الحماية المتوفرة من مالك السفينة غير وافية أو متوفرة (البزاز 2006، ص. 395).

ج. الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار النووية:

سارعت العديد من الدول إلى وضع آلية جديدة لتعويض ضحايا الكوارث النووية، بحيث تسمح هذه الآلية بالتدخل المباشر للدول المعنية أو مجموعة الدول الأطراف في الاتفاقية لتعويض مناسب وعادل للأشخاص الذين يصابون بضرر من جراء هذه الحوادث، وفي نفس الوقت عدم إعاقة تطوير الطاقة النووية للأغراض السلمية وتوحيد الأهداف الأساسية الخاصة بالمسؤولية عن مثل هذا الضرر في مختلف البلدان (الشيوي 2014، ص. 95)، ويكون ذلك من خلال إنشاء صندوق خاص لتعويض المتضررين الذي يمول من طرف الدول الداخلة في الاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية لاستغلال المنشآت النووية.

وهناك اتفاقيتين ساهمتا في إنشاء صندوق خاص لتعويض المتضررين عن الأضرار النووية وهي كل من اتفاقية باريس لعام 1960 واتفاقية فيينا لعام 1963، وقد اعترفت اتفاقية التعويض التكميلي 1997 بالقبول واسع النطاق للمبادئ الأساسية لقانون المسؤولية النووية، وعلى وجه الخصوص تحديد كمية أو مبلغ المسؤولية وتوفير مستويين من التعويض، بحيث حددت المستوى الأول ب 300 مليون من حقوق السحب الخاصة، وعند الحد الذي تكون فيه الأموال المقدمة من المشغل غير كافية لتغطية مبلغ المستوى الأولي تتطلب الاتفاقية من الدول التي تقع بها المنشآت وضع أموال عامة متاحة لتغطية الفرق (بن شريف 2015، ص. 53).

أما إيرادات هذا الصندوق تتمثل في المساهمات التي تأتي من الدول المولدة، وعلى وجه التحديد نجد أكثر من 90% من المساهمات تستند على القدرة النووية المثبتة في بلدان الأعضاء، أما الباقي تتحملها الدول غير المولدة والتي تكون عرضة أكثر للحوادث النووية.

4. نطاق عمل الصناديق الدولية للتعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن:

أ. شروط تدخل الصناديق الدولية للتعويض:

- السفينة:

نظرا لأهمية السفينة وما ينجر عنها من أخطار على البيئة البحرية فإنّه يستدعي الأمر أن تكون من الشروط الأساسية لتدخل الصناديق الدولية للتعويض، وقد قدمت العديد من التعاريف للسفينة من بينها التعريف المقدم من قبل المشرع الجزائري للسفينة على أنّها "تعتبر السفينة بأنّها كل عمارة بحرية أو آلية عائمة مخصصة للملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة، وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى، أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" (المادة 13 من القانون رقم 76/88 قانون بحري جزائري).

قدمت كذلك إلى جانب تعريف المشرع الجزائري للسفينة العديد من التعاريف التي من بينها تلك الواردة في اتفاقية الصندوق لعام 1969، واتفاقية الصندوق لعام 1971، وتجدر الإشارة أنّ كلا هاتين الاتفاقيتين قدمتا نفس التعريف فيما يخص السفينة مع بعض الاختلاف البسيط، ويظهر هذا الاختلاف في كون أنّ اتفاقية 1969 لم تشترط أن تكون السفينة محدثة التلوث مسجلة في دولة متعاقدة، أو أن ترفع علم دولة متعاقدة، ونفس الشيء بالنسبة لاتفاقية 1971 فيما يتعلق بدور الصندوق في تعويض المضررين، إلا أنّه فيما يتعلق بتحمل الصندوق لجزء من العبء المالي للمالك، فإنّه يشترط أن تكون السفينة تحمل جنسية دولة طرفا في الاتفاقية (عبد العزيز 2019، ص. ص. 121-122).

• المواد الملوثة:

اشتطت أيضا أحكام الاتفاقيات الخاصة بالصناديق الدولية للتعويض شرط المادة الملوثة، التي يقصد منها في ظل اتفاقية الصندوق لعام 1971 واتفاقية الصندوق لعام 1992 والبروتوكول المعدل لها لعام 2003 الزيت الخام وزيت الوقود واستبعاد زيت الحوت وزيت التشحيم وزيت الديزل الثقيل وغيرها مما أوردته اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في نص المادة 1/5 وبروتوكول 1992 في نص المادة 2/2، وكان الأجدر أن تسير اتفاقية الصندوق فيما ورد بشأن تعريف المادة مصدر التلوث في اتفاقية المسؤولية وتعديلاتها، فيما قصرت اتفاقية لندن لعام 1996 المادة الملوثة على كل مادة خطيرة وضارة حيث تشمل الزيوت والسوائل الأخرى الموصوفة بأنّها خطيرة أو ضارة والغازات المميته، والمواد السائلة القابلة للاشتعال والأشياء والمواد الضارة والمؤذية والمنقولة في شكل حزم، والمواد الصلبة المجهولة بدون حزم والموصوفة بأنّها تحوي مخاطر كيميائية كما تشمل على بقايا المواد الخطيرة والضارة من عملية النقل السابقة (حمداوي 2015، ص. 225).

• الضرر ومكان وقوعه:

يعتبر الحادث البحري الناجم عن نشاط السفن هو السبب الرئيسي وراء وقوع الضرر البيئي، إذا قامت العلاقة السببية بينهما، لتعريف ضرر التلوث ولقد أحالت معاهدة الصندوق لسنة 1971 تعريف ضرر التلوث لمعاهدة المسؤولية لعام 1969، حيث يقصد بالضرر حسب هذه الاتفاقية "الخسارة أو الضرر الذي يقع خارج السفينة الناقلة للنفط والناجم عن تلوث نتيجة تسرب أو طرح للنفط أينما حدث، ويشمل تكلفة تدابير الإنقاذ وكل خسارة ناتجة عن هذه التدابير" (المادة 6/1 من معاهدة بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات).

وبذلك، فإنّ الأضرار التي تحدث على إقليم دولة متعاقدة بما ذلك البحر الإقليمي لهذه الدولة، ويشمل أيضا تدابير الإنقاذ التي تتخذ من أي شخص بعد وقوع الحادث، ويقصد بها الحد من أضرار التلوث

ومنعها، والتي يتم التعويض عنها بمقتضى أحكام الاتفاقية" (المادة 7/1 من معاهدة بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات).

يلاحظ مما سبق أنّ الضرر الذي يقصد منه في المادة 1 فقرة 6 و7 هو ذلك الضرر الذي يقع خارج السفينة ويسبب به تلوث للبيئة البحرية وهذا الضرر يحدث على إقليم دولة متعاقدة في اتفاقيات الصندوق والذي سيتم التعويض عنه وفقاً لأحكام الاتفاقية .

ب. تدخل الصناديق الدولية لتعويض المضررين:

• حالات تدخل الصناديق الدولية للتعويض:

يتدخل صندوق التعويض في الحالات التي يعجز فيها كل من التأمين والمسؤول عن التلوث عن تعويض الأضرار، ويؤدي أيضاً دوراً في الحالات التي يثار فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو أحد أسباب إستبعاد عقد التأمين، ففي هاتين الحالتين يتدخل صندوق التعويض بصفة إحتياطية لضمان حق المضرور في التعويض وكذلك فإنّ مطالبة الصندوق لا تصبح مقبولة إلا في حالة إخفاق مطالبة المسؤول عن التلوث، بحيث يكون للمضرور من التلوث أن يلجأ مباشرة للصندوق مع إعطاء الصندوق الحق في دعوى الرجوع على المسؤول أو أحد المساهمين في تمويل الصندوق (واعلي 2010، ص. ص. 311-312).

• حالات إعفاء الصناديق الدولية للتعويض من أداء التزامها بالتعويض:

➤ إعفاء الصندوق من أداء التزاماته بشكل كلي:

نصت المادة 2/4 و3 من معاهدة 1971 على إعفاء الصندوق من التزاماته بالتدخل لتعويض المضرورين في حالة توافر إحدى الحالات التالية:

❖ وجود أضرار ناتجة عن أعمال الحرب أو العدوان أو حرب أهلية أو عصيان أو في حالة ثبوت أنّ التلوث ناجم عن تسرب للزيت من السفينة حربية، أو سفينة تملكها الدولة، أو تستغلها بمعرفتها وكانت عند وقوع الحادث تستخدم لأغراض تجارية.

❖ عجز المتضرر لطالب التعويض، عن إثبات أنّ الأضرار الناجمة عن الحادث ترتب المسؤولية على سفينة واحدة أو أكثر.

❖ إذا قام الدليل على أنّ الضرر حدث بفعل خطأ متعمد من المالك.

➤ إعفاء الصندوق من أداء التزاماته بشكل كلي أو جزئي:

تضمنت اتفاقية بروكسيل لعام 1971 المنشئة للصندوق الدولي للتعويض في المادة 3/4، وكذا المادة 3/5 الحالات التي يعفى فيها الصندوق من أداء التزاماته بتعويض المتضررين من التلوث، علاوة على الحالة التي يتنصل بمقتضاه من تدخله لتحمل جزء من العبء المالي الملقى على عاتق مالك السفينة المسببة للتلوث البحري (Yvonne 1991, p. p. 576-577) وتتعدد هذه الحالات فيما يلي:

❖ متى كانت أضرار التلوث ناجمة بشكل كلي أو في جزء منها نتيجة قيام المضرور بعمل أو امتناعه عن القيام بذلك العمل، بقصد إحداث الضرر أو على إثر إهمال ذلك المضرور (المادة 3/4 من اتفاقية بروكسيل لعام 1971).

❖ في حالة ثبوت أنّ الضرر ناجم بسبب خطأ المالك الشخصي (المادة 3/5 من اتفاقية بروكسيل لعام 1971).

ج. إجراءات الحصول على التعويض من الصناديق الدولية للتعويض:

• التسوية الودية:

تعتبر التسوية الودية إحدى الطرق التي يلجأ إليها المضرور من أجل الحصول على تعويض ملائم من الصندوق الدولي للتعويض وتتسم التسوية الودية بسهولة إجراءاتها وسرعة الحصول على تعويض و من بين أشهر نماذج التسوية الودية التي قام بها الصندوق:

❖ حادث سفينة Antanio Gransci وقع هذا الحادث في 22 فيفري 1979، قدم الصندوق الدولي مبلغ قدره 23 مليون كرونة للحكومة السويدية، هذه الأخيرة التي طالبت الصندوق بتعويض قدره 112 مليون كرونة كنتيجة للتنظيف والتطهير الذي بادرت به، وبالفعل تمكنت الحكومة السويدية بإقناع مدير الصندوق بمطالبتها، حيث توصل الطرفين إلى تسوية ودية دفع الصندوق بموجبها للحكومة السويدية مبلغ قدره 93 مليون كرونة.

❖ حادثة الناقلة Tanio الذي وقع بتاريخ 07 مارس 1988 وقام الصندوق ن خلاله بتسوية ناجحة حيث قدم مبلغ قدره 17480028 كتعويض عن الحادث. الذي بادرت به، وبالفعل تمكن الحكومة السويدية بإقناع مدير الصندوق بمطالبتها، حيث توصل الطرفين إلى تسوية ودية دفع الصندوق بموجبها للحكومة السويدية مبلغ قدره 93 مليون كرونة التسوية القضائية (FIPOL : annuel de 1989, p. 26-28).

• التسوية القضائية:

إذا فشلت مساعي التسوية الودية بعدم حصول اتفاق مباشر بين الصندوقين الدوليين للتعويض والمتضررين فإنه لابدّ إلزاميا على هؤلاء اللجوء الى رفع دعوى قضائية من أجل إجبار الصندوق على دفع تعويض عن أضرار التلوث كما تقتضي ذلك القواعد الواردة في كل من اتفاقية سنة 1971 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها واتفاقية 1996 (Bounassies 2006, p. 320).

تكون الدعاوي القضائية المرفوعة حول أضرار التلوث الصادر عن السفن من اختصاص المحكمة التي يقع في دائرة اختصاصها المقر الرئيسي للصناديق الدولية للتعويض والكانن في العاصمة الإنجليزية لندن، كما يمكن إقامة الدعوى أمام محاكم الدولة المتعاقدة التي وقع على إقليمها ضرر التلوث، أمّا فيما يخص مواعيد رفع الدعوى القضائية لغرض استيفاء التعويض من هذه الصناديق، فإنّها تسقط بمرور ثلاث سنوات من تاريخ وقوع ضرر التلوث وفي مدة ست سنوات من تاريخ الحادث المسبب للضرر (زيتوني 2015، ص. ص. 105-106).

هكذا فقد توصل المجتمع الدولي في بحثه عن حلول لقضايا التعويض عن أضرار التلوث الصادر عن السفن، إلى إحداث الصندوقين الدوليين السالفين الذكر للتعويض والذين يمكن النظر إليهما كهيئتين دوليتين تتسمان بعدد من الخصائص التقليدية والجديدة التي تطبع غالبية المنظمات الدولية.

خاتمة:

على ضوء ما سبق، خلصت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج، ومن ذلك، أنّ الصناديق الدولية للتعويض على الرغم من الدور الذي تلعبه في تغطية الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، غير أنّه في الوقت ذاته تشكل عبئا إضافيا على عاتق الملوّثين المحتملين مما يفرض ضرورة تحقيق توازن بين مصلحة المضرور في الحصول على حقه في التعويض، وبين العبء المالي الملقى على عاتق الشخص الملوّث، إضافة إلى ذلك فإنّ صناديق التعويض تعترضها بعض العقبات القانونية والإدارية التي تحول دون أداءه لوظيفته على أحسن وجه، حيث أنّ عدم خضوع هذه الصناديق إلى أي رقابة قضائية جعلها تسيير وفق مسارات إدارية محضة، وذلك راجع إلى ارتباط طرق إعماداته بالسلطة التقديرية للإدارة، الأمر الذي يستوجب اعتماد صيغ واضحة وشفافة لإضفاء فعالية ومصادقية كبيرة عليها.

كما توصلت الدراسة، إلى أنّه على الرغم من تدارك المشرع سواء على المستوى الدولي أو الوطني للدور الفعال الذي تلعبه صناديق التعويض في ميدان التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن نشاط السفن، إلا أنّ هذه الآلية تبقى تقتصر على حد أقصى للتعويض، لذلك في بعض الأحيان تكون هناك أضرار جسيمة مما لا يمكن معها الاكتفاء بهذه الصناديق لوحدها من أجل تغطية هذه الأضرار، خاصة لما يتعلق الأمر بالصناديق الوطنية والداخلية.

ومع كل هذه النقائص التي تشوب صناديق التعويض، فإنّه كان لزاما إدخال آليات أخرى مالية أكثر فعالية من هذه الصناديق، وهي آليات تتماشى مع السياسة الحديثة لحماية البيئة الاقتصادية على حساب الموارد البيئية التي تعتبر حقوقا مشتركة بين أجيال الحاضر وأجيال المستقبل، هذا ما أحدثه مؤتمر قمة الأرض وتبنته العديد من التشريعات الداخلية، وعلى رأسها التشريع الجزائري بمقتضى قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، وهو ما يعرف بمبدأ الملوّث الدافع، الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة نفقات كل التدابير الوقائية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية.

قائمة المراجع

أولا: باللغة العربية:

1. الفقي، م. س. (2001). المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات. لبنان: منشورات الحلبي الحقوقية.
2. البزاز، م. (2006). حماية البيئة البحرية: دراسة في القانون الدولي. الإسكندرية: منشأة المعارف.
3. الحميدي، م. س. ع. ل. (2008). المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة: دراسة مقارنة بين القانون المصري وبعض القوانين العربية. الأزريطة: دار الجامعة الجديدة.
4. الناصر، أ. خ. (2010). المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث البيئة البحرية: دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية. الرياض: جامعة الملك سعود.

5. الشبيوي، ع. س. م. (2014). التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام. القاهرة: الناشر دار النهضة العربية.
6. بن شريف، ز. (2015). دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق. تخصص قانون البيئة والعمارة. جامعة الجزائر1: كلية الحقوق والعلوم السياسية.
7. بوزيدي، ب. (2018). الآليات القانونية للوقاية من تلوث البيئة: دراسة مقارنة. أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام. جامعة أبو بكر بلقايد. تلمسان: كلية الحقوق والعلوم السياسية.
8. بن مهرة، ن. لعروسي، أ. (2018). النظام القانوني لصناديق التعويضات. البحوث العلمية في التشريعات البيئية. (02)، 57-88.
9. حمداوي، م. (2015). نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري. أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم. تخصص: علوم قانونية، فرع: قانون دولي عام. جامعة الجليلي ليايس سيدي بلعاس: كلية الحقوق والعلوم السياسية.
10. حنيقي، ص. مغراوة، ب. ح. ج. (2018). سياسات وإنجازات التنمية المستدامة تجسيدا للأمن الاقتصادي بالجزائر- دراسة نظرية وتحليلية. هيرودوت للعلوم الإنسانية والاجتماعية. (08)، 212-235.
11. زيتوني، م. (2015). الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار تلوث البحار بالنفط لسنة 1971. مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق. جامعة الجزائر: كلية الحقوق.
12. عطا، س. م. ح. (2011). الأنظمة الجماعية لتعويض أضرار التلوث. الإسكندرية: دار الجامع الجديدة للنشر.
13. عبد العزيز، ل. ج. أ. (2019). المسؤولية القانونية للتلوث البحري بالزيت في إطار القوانين الوطنية والدولية. الإسكندرية: مكتبة الوفاء القانونية.
14. فهي، خ. م. (2011). الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية (دراسة مقارنة). مصر: دار الفكر الجامعي.
15. قنديل، س. أ. (2004). آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية). الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة.
16. قايش، م. (2018). النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية. صناديق التعويض نموذجا. الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية. (19)، 135-141.
17. محمد بن، ج. و. (2001). الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة للنشر.
18. مقاني، ف. (2019). حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري. حوليات. (33)، 154-179.
19. واعلي، ج. (2010). الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث: دراسة مقارنة. رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص. جامعة أبي بكر بلقايد. تلمسان: كلية الحقوق والعلوم السياسية.
20. رسلان، ن. إ. (2007). المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية. مصر: دار الجامعة الجديدة.
21. الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر سنة 1976. و المتضمن القانون البحري الجزائري (ج. ر عدد 29 مؤرخة في 10 أفريل 1977). المعدل والمتمم:
- بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جويلية سنة 1998، (ج. ر عدد 47 مؤرخة في 27 جويلية 1998).
- وبالقانون رقم 10-04 مؤرخ في 15 أوت سنة 2010، (ج. ر عدد 46 مؤرخة في 18 أوت 2010).
22. الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني لعام 1392 هـ الموافق لـ 07 جوان 1972. يتضمن مصادقة الجزائر على معاهدة بروكسيل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات. ج. ر. ج. عدد 53. الصادرة بتاريخ 23 جمادى الأول عام 1392 هـ الموافق لـ 04 جويلية 1972.
23. الأمر رقم 74-55 المؤرخ في 13 ماي 1974. يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لعام 1971. ج. ر. ج. ج. عدد 45. الصادرة بتاريخ 04 جوان 1974.

24. المرسوم التنفيذي رقم 01-408 المؤرخ في 13 ديسمبر 2001. يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 98-147 الذي يحدد كيفية تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة". ج.ر عدد 78 الصادرة في 2001.
25. المرسوم التنفيذي رقم 06-237 المؤرخ في 04 جويلية 2006. يعدل ويتمم المرسوم التنفيذي رقم 98-147 الذي يحدد كيفية تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه الصندوق الوطني للبيئة وإزالة التلوث". المعدل والمتمم. ج.ر عدد 45 الصادرة في 2006.
26. مرسوم تنفيذي رقم 20-157. المؤرخ في 16 شوال عام 1441 الموافق لـ 8 يونيو 2020. يحدد كيفية تسيير حساب التخصيص الخاص رقم 065-302 الذي عنوانه "الصندوق الوطني للبيئة والساحل". ج.ر.ج. عدد 35. الصادرة في 22 شوال 1441 الموافق لـ 14 يونيو 2020.
- ثانيا: باللغة الأجنبية:
27. Bonassies, P. Scalpel, CH. (2006). Droit maritime. Paris: Librairie générale de droit jurisprudence.
28. Roche, C. (2011). L'essentiel du droit d'environnement. Paris: L'extenso éditions.
29. Yvonne, L. F. (1991). Risque et assurances s'entreprises. Paris: Dalloz.
30. Documents: Rapport sur les activités des fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures: FIPOL: Rapport annuel 1989.