الضوابط والأحكام القانونية لنقل البضائع الخطرة، و المواد عالية الخطورة، عبر البحار

د.أبو المعالي محمد عيسى أبو المعالي
كلية القانون – جامعة صبراته

تقديم:

تكمن أهمية البحار والبيئة البحرية في كونها مصدراً رئيسياً للصيد، وطريقاً للملاحة البحرية، والاتصالات، وعبور إمدادات النفط والغاز بين القارات، وخزاناً لبعض الثروات الطبيعية والمعدنية... الأمر الذي استوجب الاهتمام بها واتخاذ الإجراءات الوقائية لمنع أي نشاط ينجر عنه الإضرار بها....

وبتطور الحياة اليوم باتت الأنظار تتجه إلى مصادر الخطر قبل وقوع الضرر.. في جميع الأنشطة التي تتم عبر البحار.... فأصبح أي عمل من المحتمل أن يلحق أذى بالبيئة البحرية، أو يلحق الضرر بصحة الإنسان، أو يقلل من كفاءة التنوع البيولوجي في البحار، أو من إنتاجية الصيد البحري، أو يفسد سلامة مياه البحر، أو يمس التوازن في بيئة القاع... هو عمل ضار بالبيئة البحرية، وبالتالي هو عمل غير مشروع بحكم ما سينجم عنه من نتائج... وإن كان مشروعا في الأصل كالموضوع الذي بين أيدينا... نقل البضائع... وذلك حين تكون هذه البضائع بطبيعتها أو بتقصير ناقلها مصدراً محتملاً لإلحاق الضرر بالبحر... ومن ثم بالبشرية جمعاء...

ولا تزال مسألة البيئة البحرية الواقعة خارج الولاية الوطنية بما فيها أعالي البحار وقيعانها عرضة لعديد الأنشطة غير المشروعة .. بل ثمة أدلة متزايدة على حدوث تدهور في النظم الايكولوجية وفي التنوع البيولوجي بها ....

وقد أكد مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية سنة 2010 أن حوالي (80%) من التجارة الدولية في البضائع يتم نقلها عبر البحار، الأمر الذي يوجب على المجتمع الدولي أن يولي اهتماماً خاصاً لمنع التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، أن يخطط للحد منه ومكافحته.. وقد عنيت المنظمة الدولية البحرية، المعروفة اختصاراً بـ: (OIM) l organisation internationale du mere، بالعمل على تحسين الأمان في البحار، وإنشاء إطار تنظيمي يتسم بالفعالية والعالمية... فكان من أبرز نتائج هذه الجهود ظهور"المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطيرة" المعروفة اختصارا ب: (CMIMD) و(IMDG code) code maritime international des matieres et des merchandise dangereuses التي تحتوي أهم المبادئ التوجيهية لضمان النقل الآمن للبضائع والمواد الخطرة عن طريق البحار على متن السفن... وكانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد أنشأت منذ 2004 فريقا عاملاً متخصصاً لمراقبة الأضرار التي قد تلحق بالبيئة البحرية، ولاقتراح الخيارات والنهج الممكنة لتشجيع التعاون الدولي في هذا المجال، كما أطلقت ما عرف بـ: "العملية المنتظمة للإبلاغ العالمي عن حالة البيئة البحرية "، في السنة نفسها....

ويجد الإطار القانوني للمسألة مصدره في أكثر من اتفاقية دولية، لعل أبرزها: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، خاصة المواد: 192، 194، 195، 210، 221، واجب حماية البيئة البحرية، والمحافظة عليها، ومنع التلوث، وواجب عدم نقل الضرر، ومنع التلويث بالإغراق، والتلوث الناجم عن المصادمات والحوادث الملاحية...

إشكالية الموضوع:

تكمن إشكالية الموضوع محل البحث في مدى إمكانية فرز مفهوم المواد الخطرة التي تشحن عبر البحر– دون غيرها من مفردات المفهوم الواسع لهذه المواد – ثم رصد الضوابط المقررة لنقلها، بغية تحديد المخاطر المحتملة عند عدم انصياع الناقل

لهذه الضوابط... وأثر ذلك الفرز وذلك التحديد في التطلع إلى مساءلة الطرف المتسبب... وأساس مسؤوليتة...

منهج البحث:

تعتمد هذه المقاربة المتواضعة المنهج التحليلي الوصفي، الذي يمكن من الخلوص إلى المفهوم المضبوط المطلوب، وذلك من خلال استنطاق النصوص والمدونات ذات العلاقة...وتقصي المعايير العاملة، والاستعانة بالوقائع والشواهد المتاحة ...

خطة البحث:

سيتم تناول محتوى هذه المقاربة في خطة منهجية من مبحثين: نتناول في أولهما: **المقصود بالمواد الخطرة، والضوابط المقررة لنقلها عبر البحر**، بينما نخصص الثاني: **للمسؤولية عن انتهاك الضوابط المقررة**، أي تلك المسؤولية المفترض أن الوثائق الدولية تقررها عند التقصير في مراعاة شروط السلامة وضوابطها .. وذلك على النحو التالي :

المبحث الأول

المواد الخطرة والضوابط المقررة لنقلها

منذ الثورة الصناعية الحديثة، تغير العالم اقتصادياً واجتماعياً، حيث ظهرت احتياجات استهلاكية أدخلت إلى حياة الناس سلعاً لم تكن معروفة، ومن بين هذه السلع الدخيلة بعض المواد التي قد تتسبب بالضرر الفادح أحياناً.. ولكن لا مناص للناس من استعمالها في حياتهم اليومية.. كالكهرباء والمحروقات، لأغراض: الإضاءة، والطهي، والتسخين، وتحريك وسائل النقل الحديث ... إلخ

وهكذا أصبحت معايشة الخطر– في جوانب منها – شيئا معتاداً في الحياة اليومية لبني البشر.. فظهرت أيضاً الحرف والمهن الخطرة، مثل إطفاء حرائق الآبار النفطية، وصيانة خطوط الجهد العالي ..والعمل على السفن الناقلة للمواد الخطرة، وقيادة الطائرات والسفن الحربية القاذفة للقنابل الجرثومية والنووية ..

ويمكن القول إن أول تناول قانوني لنقل المواد الخطرة عبر البحر، كان سنة 1894، حين ورد في قانون البحرية البريطانية أنه: (على سفن الهجرة عدم الإبحار إذا كانت تحمل على متنها متفجرات أو أي حامض للكبريتيك، أو أي شحنة ثقاب، أو أية مواد متفجرة أخرى تشكل – من حيث طبيعتها أو حجمها أو طريقة تخزينها – خطورة على صحة أو أرواح الركاب، أو على سلامة السفينة...)[1].

ولدراسة الضوابط و الشروط التي يجب على ناقل المواد والبضائع الخطرة الالتزام بها، ينبغي أن نتعرف أولا على المقصود بالمواد الخطرة (مطلب أول)، ثم نسلط الضوء على أهم الضوابط المرعية المقننة لصحة عملية نقل هذه المواد عبر البحار (المطلب الثاني)...

المطلب الأول

مفهوم المواد الخطرة (لأغراض النقل البحري)

تقسم دراسات تلوث البيئة البحرية – بأية مواد – التلوث إلى قسمين:

- الأول: يتعلق بمدى انتشار التلوث، حيث أن هناك تلوث عابر للحدود، وهناك تلوث عبر وطني فقط ..
- الثاني: يتعلق بمدى توافر الإرادة والقصد في إحداث التلوث نفسه، حيث أن هناك تلوث عمدي، وهناك تلوث عرضي ... [2]

ولعل الافتراض الأول – بصورتيه – في هذا التقسيم يعنينا في هذا المقام، أي: التلوث العابر للحدود الذي ينشأ في مياه إحدى الدول، أو في أعالي البحار، ويكون مصدره سفينة تحمل محتويات خطرة.. وبغض النظر عن كونه حصل عن قصد، أو نتج عن عدم حيطة وإهمال ..

فهو إذن: كل إضرار يلحق البيئة البحرية، أو حتى البرية المحاذية، ناجم عن حركة السفن التي تحمل مواد يصدق عليها أن توصف بالخطرة ...

ولا يخلو حصول هذا الإضرار من أن يأخذ أحد ثلاثة احتمالات:

أ – تصريف نفايات السفينة الناقلة لمواد مؤذية للبيئة البحرية: وهو الذي حظرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، بقولها في المادة 1: (أي تصريف أو إغراق متعمد للفضلات والمواد الأخرى من السفن أو الأرصفة أو غيرها من التركيبات الاصطناعية...)

وتشمل هذه الفضلات كل أنواع النفايات بما فيها الكيميائية والنووية.. كما تشمل إغراق الهياكل الخربة للسفن والمنصات والمصافي غير الآمنة والتي كانت تشغل بمواد سامه ...

وقد عرفت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973، تصريف الفضلات الخطرة في مادتها 2 بأنه: (أي تدفق من السفينة أيا كان نوعه، بما فيه : أي تسرب، أو تخلص، أو انسكاب، أو إراقة، أو إفراغ، أو ضخ للمادة الملوثة..).

كما خصصت هذه الاتفاقية ثلاثة مرفقات تتضمن جداول التصنيف المعتمد لأنواع النفايات المحظور تصريفها على النحو التالي :

- المرفق الأول: نفايات يحظر تصريفها في البحر مطلقا ..وهي المتضمنة مواد خطرة، أو بقايا مواد خطرة، أو مؤذية، أو غير قابلة للتنقية والمعالجة ...
- المرفق الثاني: نفايات يمكن تصريفها، بعد الحصول على إذن خاص بذلك، وهي النفايات التي استوفت شروط الاختبار، وتمت تنقيتها من العناصر الخطرة ..وأصبحت قابلة للتماهي مع البيئة البحرية ..
- المرفق الثالث: نفايات يتم تصريفها في البحر بشكل دائم، بناء على ترخيص مسبق ودائم، وهي النفايات المعالجة وغير الضارة ..

ب– إفراغ مياه الاتزان، أو غسيل صهاريج الناقلات : ذلك أن تفريغ مياه اتزان السفن غير المعالجة في أرصفة ومحطات الشحن، يمثل إضراراً بالبيئة البحرية، لأنه قد يسبب تلفاً في القاع، يقضي على الكائنات والحيوانات البحرية، أو يغير خواص مياه البحر وصلاحيتها لخطر عدم إمكانية الانتفاع بها ...

ج- الكوارث البحرية : فعادة ما ينجم عن حوادث التصادم، أو حوادث جنوح الناقلات، أن ينسكب وقودها أو حمولتها من النفط، أو من المواد الخطرة في البحر...[3]

غير أن تحديد المقصود بالمادة الخطرة يتطلب الرجوع إلى الجداول المرفقة ببعض الاتفاقيات والوثائق الدولية و البروتوكولات الدولية المعنية... دون الاقتصار على آراء أصحاب الاختصاص فقط ...

وتشمل الصكوك الدولية ذات الصلة اليوم، عدة مدونات من أهمها :المدونة الدولية بشأن النقل المأمون لطرود الوقود النووي المشع، والبلوتونيوم، والنفايات القوية الإشعاع على متن سفن النقل.. وتعد هذه المدونة ملزمة بموجب الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار SOLAS، وبموجب " أنظمة النقل المأمون للمواد المشعة "التي استحدثتها الوكالة الدولية للطاقة الذرية، من أجل الحد من التلوث كما تم أيضا اعتماد مفهومي : المناطق الشديدة الحساسية، ومناطق ومراقبة الانبعاثات، لبعض خطوط المسافنة الدولية .[4]

وقد أرفقت اللائحة التنظيمية لنقل المواد الخطرة التي تقدمت بها لجنة الخبراء – التابعة للمجلس الاقتصادي والاجتماعي UNCETD – للجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الـ 66 سنة 2011، بما يعرف اليوم بـ : " النظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية ورموزها : GHS "، ويغطي هذا النظام (26) عنصراً خطراً، منها (16) عنصراً مطابقاً للفئات المحددة في اتفاقية بازل لنقل المواد الخطرة... كما أصدرت المنظمة الدولية البحرية جدول: اللصقات والتصانيف، التي يجب أن تستظهر بها كافة الحمولات والشحنات البحرية للمواد الخطرة ... [5]

ويؤثر بعض المختصين تحديد المقصود بالمادة الخطرة من خلال استقراء خصائصها... فالمواد الخطرة ذات خصائص تميزها عن غيرها من المواد غير العادية، ومن هذه الخصائص:

– خاصية قابلية الانفجار: وتظهر عند الارتطام أو الاحتكاك، أو ارتفاع درجة الحرارة، أو التفاعل الشديد... ما يستوجب ضرورة توافر ظروف نقل خاصة .

– خاصية قابلية الاشتعال: وتشمل المواد القابلة للاشتعال، وشديدة الاشتعال، والمواد الأكالة، وذات الخصائص الحمضية، والمواد المدمرة للأغشية الحية، والمواد المشعة....

– المواد السامة: وتشمل صنفين: المواد السامة، والمواد شديدة السمية، سواء عند الملامسة أو الاستنشاق....

– خاصية القدرة على الانتشار: كالمواد السريعة الانتشار، والواسعة المدى مثل الغازات الخانقة، وذلك بحركة جزيآتها حركة عشوائية في الحيز المكاني أو في الفراغ..[6]

وفي سنة 1956 قامت لجنة الخبراء المختصة بالبضائع الخطرة– UNCETD المذكورة أعلاه – بإعداد تقرير:" الحدود الدنيا من الضوابط التي يجب التقيد بها عند مناولة المواد الخطرة "، والتي رأت النور في قالبها النهائي سنة 1965،

وعرفت بـ: "القواعد البحرية الدولية لنقل المواد الخطرة"، وقد صنفت هذه القواعد المواد الخطرة إلى تسع فئات هي :

1– المتفجرات : وهي أكثر المواد والبضائع المنقولة خطورة، (وفيها خمس درجات).

2– الغازات : وهي مواد ذات خصائص كيماوية متغيرة، خانقة أو مشتعلة .

3– السوائل القابلة للاشتعال : وهي المواد التي تبعث لهباً وتتبخر، كالبنزين.

4– المواد الصلبة القابلة للاشتعال: وهي المواد المحفزة بالأكسوجين، كالسيليود، والكافور، والقطن، والكتان ..

5– المواد المؤكسدة .

6– المواد السامة والمعدية .

7– المواد المشعة .

8- المواد الآكلة .

9- مواد أخرى: كالايروسول، والأسمدة ....

المطلب الثاني

الضوابط المقررة لنقل المواد الخطرة عبر البحار

تستلزم عملية نقل المواد الخطرة اتخاذ بعض الاحتياطات والتدابير يجب على شركات النقل البحري وغيرهم من مالكي ومشغلي السفن الذين يقدمون خدمات لوكلاء الشحن... التقيد بها ومراعاتها ...

وهي تدابير ترمي إلى درء المخاطر المفترضة، وتعزيز أمن السفن والموانئ.. وقد أكدت على أغلبها عدة نصوص وابروتوكولات مختصة، كما جاء في المادتين 11 و 12 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، ففي عملية المناولة، أي عند تحميل أو تفريغ أي شحنة من السفينة، يجب اعتماد خطة توضح كميات وأصناف المواد ذات الطبيعة الخاصة التي يتم تحميلها على السفينة... وعند ما ترسو أي سفينة تحمل مواد خطرة في ميناء التفريغ المعد لهذا الغرض، فإنها تخضع أولا لبراءة الحجر الصحي، وهي شهادة تصدرها الجهات المختصة، وهي بمثابة إذن رسمي من السلطات الصحية بالمنفذ بخلو السفينة من الآثار الضارة -والأمراض المعدية -، وبمقتضاها يمنع عليها أو يسمح لها بتفريغ حمولتها، ولطاقمها بالتواصل مع الموجودين خارج السفينة..[7]

وفي سنة 1985 تمت مراجعة المرسوم 31/ 71 الخاص بشحن وتفريغ ومناولة البضائع في فرنسا، ليعتمد ويصدر بالأمر رقم 85/60 الموسوم: قواعد السلامة اللازمة لعمليات المناولة والشحن والتفريغ بالموانئ الفرنسية، ومن أهم ما تضمن في البند الثالث: "نقل المواد والبضائع الخطرة"، أنه يجب التقيد بما يلي:

1- يجب أن تتولى هذه العمليات شركات النقل المتخصصة في هذا المجال ..

2- وان يتم الشحن على السفن المتخصصة المرخص لها بمزاولة هذا النشاط فقط .

3- وأن تتم عملية النقل تحت رعاية وعناية خاصة .

4- وأن يباشرها الأفراد المؤهلون المختصون بها دون غيرهم .

5- الحصول على كراس الشروط المقرر من قبل وزارة النقل البحري .

6- وأن يتم التأكد قبل الشروع في أية عمليات مناولة أو شحن أو تفريغ .. التعرف على المواد المراد شحنها، والتأكد من ملاءمة التجهيزات لها.

7- توفير المعدات والواقيات، واتخاذ الاحتياطات اللازمة للتدخل عند حدوث أية مخاطر إعلام الجهات المختصة بأي حادث أو تسرب أو ما شابه ذلك فورا.

8- إدراج المعلومات والتنبيهات الضرورية على مفردات شحنة المواد الخطرة المتعامل معها ..

9- وضع خطة للتدخل السريع الواجب اتباعها لمواجهة أي طارئ .[8]

وعند التمعن في هذه الضوابط، يلاحظ أن المرسوم المذكور أراد مواكبة أحكام المدونات والاتفاقيات الدولية الحديثة في التشديد على الأخذ باحتياطات السلامة حيال عمليات نقل المواد الخطرة ..

كما صدر في المغرب الظهير الشريف عدد 1.11.37 بتاريخ 2 يونيو 2011، المنظم لنقل المواد الخطرة عبر الطرق البرية والبحرية.. 1، وقد نحا المشرع التونسي نحواً مماثلاً، حين أصدر الأمر القانوني رقم: 143 لسنة 2001 المتعلق شحن البضائع، والذي تضمن أحكاماً مطابقة إلى حد كبير لما ورد في القانون الفرنسي ..

أما في ليبيا فقد صدرت لائحة ضوابط واشتراطات السلامة لعمليات البضائع الخطرة في الموانئ الليبية في 15 ابريل 2018، وتشكل في محتواها إضافة جديدة إلى محتوى سابقيها : القانونين الفرنسي والتونسي... ويبدو أن اللائحة الليبية آثرت استعمال عبارة: "عمليات البضائع الخطرة"، على وجه الشمول المتضمن: المناولة والشحن والتفريغ والتخزين...

وتتكون هذه اللائحة من سبعة فصول تتناول: القواعد العامة للعمليات، والمسؤوليات والواجبات، والمستندات اللازمة لسفن البضائع الخطرة، وشروط السلامة والمناولة، والشروط الخاصة (لبضائع محددة)، وإجراءات الطوارئ، والإبلاغ عن الحوادث...

ويحسب لها – على المستوى الوطني – أنها تستكمل مسطرة القواعد و النصوص القانونية الناظمة للنقل البحري وتشغيل الموانئ في ليبيا...[9]

ويذكر هنا أن ليبيا عضو موقع على الابروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والطائرات منذ سنة: 1976.[10]

وهو وثيقة على نهج اتفاقيات وارسو، ولندن.. وقد ألحق به ملحقان، لتصنيف وتعداد المواد الخطرة التي لا يجوز تصريفها في البحر الأبيض المتوسط، وقد خول الابروتوكول الثاني الدول الأطراف حق التدخل وإجراء التفتيش البحري، حال علمها بحدوث عمليات تصريف نفايات محظورة، أو أنها على وشك الحدوث ...

المبحث الثاني

المسؤولية عن انتهاك ضوابط نقل المواد الخطرة

منذ عدة عقود اشتغل فقهاء القانون بضبط مفهوم الإضرار بالبحار والبيئة البحرية، فعملوا جاهدين على تحديد المقصود بالتلوث البحري لتحديد أسس المسؤولية الناشئة عنه... فأطلق في البداية مصطلح التلوث: Pollution للدلالة على الضرر اللاحق بالبيئة، الناجم عن إلقاء الفضلات الضارة بالبيئة البحرية في البحر... ومع تطور الدراسات ذات العلاقة ظهر مصطلح: Contamination الذي أريد به إضافة وصف مختلف، عندما يتعلق الأمر بوجود مواد مركزة ملقاة من السفن تتجاوز المستوى الطبيعي لتركيز مياه البحر ..

وقد كان للأضرار المصاحبة لحادثة غرق سفينة تايتانيك – المشهورة – يوم 5 ابريل 1912، أثر كبير على مواقف المعنيين بقواعد النقل البحري، حيث اتفقت الدول الأوروبية وأمريكا سنة 1914 على عقد مؤتمر دولي لتقرير إطار قانوني لسلامة الأرواح في البحار..[11]

ولمعالجة موضوع المسؤولية عن عدم الالتزام بالضوابط المرعية عند نقل المواد الخطرة عبر البحار ينبغي استعراض جزئيتين: المسؤولية على أساس نظرية المخاطر (مطلب أول)، والمبادئ الداعمة للمسؤولية المفترضة (مطلب ثان) ..

المطلب الأول

مفهوم نظرية المخاطر

وهي إحدى النظريات الحديثة نسبيا في القانون الدولي، ويقصد بها إقامة التبعة على عاتق المسؤول عن أي نشاط خطر، يلحق ضررا بالغير، ودون الحاجة إلى إثبات الخطأ في جانب المتهم المفترض...[12]

وتعد هذه النظرية أحد أنماط المسؤولية الموضوعية التي لا تستند إلى معيار شخصي.. ويجد الفقه فيها منطلقا لحماية المتضررين المحتملين من أي أنشطة خطرة، خاصة إذا كان الضرر المحتمل يطال عناصر تستدعي الحاجة الإنسانية حفظها والعمل على استمرارها ودعمها،كما هي الحال بالنسبة إلى البحار ومواردها الحيوية ...

لذلك تجد هذه النظرية مجالا لتطبيقها حتى حيال الأنشطة المشروعة ذات الخطورة الفائقة، كالاستخدامات السلمية للطاقة النووية، وأنشطة استكشاف النفط والغاز ،ونقل المواد الخطرة بحراً... وعليه فكل من يدخل عنصراً خطراً إلى حياة الناس يكون مسؤولاً عن الأضرار الناشئة عنه حتى ولو لم ينسب إليه خطأ أو إهمال.. ذلك أن مسؤولية المخاطر، مسؤولية مطلقة قوامها علاقة السببية بين الضرر والحادث ..

وأي دولة تملك سفينة هي معنية بداهة بقواعد القانون الدولي للبحار، وبالضوابط المتعارف عليها في مجال النقل البحري.. خاصة تلك المتعلقة بسلامة الأرواح في البحر، وبنقل المواد والبضائع الخطرة والملوثة... ولعله من أهم الآثار التي تنشأ بين السفينة والدولة المالكة ما يسمى:الرابطة القانونية لدولة الجنسية، حيث تؤدي هذه الرابطة إلى إعطاء السفينة الوطنية مزايا كالإعفاءات الضريبية، والأولوية في ممارسة نشاط نقل البضائع المستوردة والمصدرة، كما تؤدي إلى تحديد الاختصاص عند تنازع القوانين المنطبقة..[13]

فتكون الأسبقية عادة لقانون دولة الجنسية التي تسري على السفينة وما عليها من أنشطة وأعمال.. وتخضع السفينة التي تحمل مثل هذه المواد لإجراءات كالمطاردة الحثيثة، والتفتيش، والقبض إن لم تتقيد بما يقرره القانون من مستندات وضوابط.. وفق ما أشارت إليه المادة 23 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي قضت بأنه: (يتعين على السفن التي تعمل بالطاقة النووية، أو تحمل مواد نووية، أو ذات طبيعة خطرة، أو مؤذية، أثناء ممارستها للمرور البريء عبر البحر الإقليمي، أن تحمل الوثائق وتراعي التدابير المقررة)...

وكان قد ورد في إعلان سانتياقو 1952 أن: (الدول الأطراف تلتزم بحماية الموارد الطبيعية في البحر، وتتعهد بحمايتها).. فاعتبر أن أي استخدام غير مشروع، لأعالي البحار، أو ضار بالمياه الإقليمية للدول المشاطئة، بحيث ينجم عنه دفن مواد خطرة في الأعماق، أو تجريبها فيها، أو حتى مرورها منها... مساس بأمن الملاحة البحرية، وانتهاك لأعالي البحار، والوقائع في هذا الجانب كثيرة..[14]

وقد تطلبت زيادة حجم حركة النقل البحري المترتبة على تزايد النشاط التجاري العالمي، وزيادة السكان في المعمورة، والتطور الصناعي التقني... بناء سفن كبيرة الحجم، عظيمة القدرات... ومنذ أن يسر التقدم العلمي سبل الوصول إلى الثروات

الكامنة في قاع البحر– التي يتزايد الطلب عليها يوما بعد يوم–، قدرت نسبة الاستخراج والاستغلال بحالة من الإفراط المؤذي لهذه الثروات ...

وهذان العاملان: تطور صناعة السفن، والتهافت على ثروات البحار... كان لهما بالغ الأثر في تفاقم حالة الإضرار بالبيئة البحرية...الأمر الذي يستوجب تطوير الإطار القانوني للمسؤولية التي يفترض أن تواكب المخاطر ذات العلاقة ...

وبحسب الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، لندن 1973، فإن الأطراف يتعهدون باحترام ما جاء فيها من التزامات، وهو التزام بديهي– متحقق بارتضائهم التوقيع الطوعي عليها والانضمام لها – كرس له نص المادة 12 منها الذي يقضي بأنه: (تتعهد الدول الأطراف بالتفعيل اللازم لأحكام هذه الاتفاقية وملاحقها بغرض منع تلوث البيئة البحرية من جراء إلقاء المواد الضارة، أو السوائل المتدفقة التي تحتوي على مثل هذه المواد).

ورغم أن هذه الاتفاقية لم تتضمن أية نصوص تشير إلى تحديد المسؤولية الدولية المقررة، فإن المادة الرابعة أحالت –فيما يتعلق بالمخالفات – إلى ما تقرره القوانين الوطنية لدولة علم السفينة المتسببة أيا كان مكان وقوع الفعل ..وعليه فإن معاقبة مخالفة ضوابط واشتراطات السلامة اللازمة لنقل أية مواد خطيرة أو عالية الخطورة، ينعقد الاختصاص بها لقانون العقوبات للدولة التي تتبع لها تلك السفينة.. وقد أكدت الاتفاقية أن على تلك الدولة أن تتخذ الإجراءات اللازمة بأسرع ما يمكن، وفور اقتناعها بما أخطرت به من انتهاكات ..

واستناداً إلى اللوائح والمدونات التنظيمية السابقة فإن الحوادث التي تنطوي على تلويث خطير للبيئة، أو إضرار بالصحة والسلامة العامة، تبلغ عنها السلطات المختصة للدولة التي وقع فيها الحادث... على أن هناك عناصر يجب اعتبارها جوهرية في التبليغ لقيام المسؤولية المفترضة في هذا المجال، ومن أبرز هذه العناصر:

1- سبب الحادث أو الخلل، وطبيعته: تسرب، اشتعال ...

2- وصف البضائع أو المواد الخطرة محل الحمولة، وتحديد كمها .

3- وصف الحادث أو العارض، وتاريخه، ومكانه .

4- الخسائر المقدرة للحادث.

المطلب الثاني

المبادئ الداعمة للمسؤولية

ورغم ما يساند فكرة المسؤولية عموما من مبادئ قانونية محكمة، فإننا نقتصر في هذا المقام على إيجاز ثلاثة منها :

- مبدأ الوقاية:

اتجه القانون الدولي للبحار منذ ثمانينيات القرن الماضي إلى اعتماد مبدأ الوقاية من الخطر الذي يمس سلامة البيئة البحرية، لينشأ عنه التزام يقع على أشخاص القانون الدولي الذين يقع تحت رقابتهم النشاط الخطير.

وينطوي هذا المبدأ – ومن ورائه – الالتزام الناشئ عنه، على رسالة مفادها منع وقوع الضرر، والعمل على تقليل الآثار المحتملة.. وسبب هذه النظرية، أن هناك من الأنشطة الخطرة مالا يمكن معالجة آثاره بعد وقوعها ..وحتى عند العمل على معالجة هذه الآثار يستحيل إرجاع الحال إلى ما كانت عليه قبل حصول الضرر... ويتلخص محتوى الالتزام بهذا المبدأ في النقاط التالية:

1- يلتزم الطرف الذي يقع تحت رقابته النشاط الخطر- نقل مواد خطرة أو غيره – بإعلام الدول التي يمكن أن يلحق بها الضرر بوجود النشاط الخطر قبل حدوث أية آثار.

2- كما يلتزم بتقديم كافة المعلومات المتوفرة لديه عن طبيعة النشاط الخطر ..

3- ويلتزم بالتعاون مع الأطراف المعنية بالآثار المحتملة للوقاية منها، والحد من آثارها إن حدثت.[15]

ويؤثر بعض الفقه تسمية مبدأ الوقاية: "واجب العمل على المنع"، أي منع الآثار الخطرة على البيئة والسلامة العامة، وهو مفهوم يدور في فلك مبدأي: حسن النية، وحسن الجوار... اللذين يتأسس عليهما جانب غير يسير من قواعد القانون الدولي العام، والقانون الدولي للبحار..

فالالتزام بمبدأ الوقاية،– أو واجب العمل على المنع– يحتم على ممارس النشاط الخطر الالتزام على نحو مستمر ببذل قصارى جهده في اتخاذ كافة الوسائل الممكنة لتوقي آثار الضرر العابر للحدود، والاستعداد لتبعاته.

وعموماً فإن أغلب أحكام القضاء الدولي في هذا المجال تؤثر التفاوض بين الأطراف لتوقي الآثار الضارة للأنشطة الخطرة.

- **واجب التعاون:**

أدرك واضعو الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة بحماية البيئة البحرية – منذ البداية – أنه مهما اختلفت المصالح، فإن الإنسانية في النهاية رهن بيئة واحدة، تمثل المصلحة الكبرى المشتركة، التي ينبغي أن ينظر إليها من منظور كوني شامل لا يتجزأ.

ولا تتم الاستفادة من هذه البيئة إلا بحمايتها، وعدم الإضرار بها، الأمر الذي يستلزم التعاون بين جميع الأطراف العامة والخاصة على القيام بحماية البحار من المواد الخطرة .. و حسن النية في ذلك الالتزام.

وإغفال هذا الواجب، أو رفضه، يعد انتهاكاً لالتزام قانوني دولي شائع يستوجب تحمل المسؤولية.. وتتعاون الدول في هذا المجال على أساس عالمي أو إقليمي أو عبر المنظمات المتخصصة لتحقيق المصالح المتفق عليها.

واليوم أصبح هذا التعاون الواجب في مجال الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة عبر البحار يشمل ضرورة القيام بما يلزم لمعالجة خفض الآثار الناجمة عن

النشاط الخطر، بما في ذلك إجراء الدراسات، وتبادل المعلومات والبيانات ذات العلاقة بتلك المواد.

- **إصلاح الضرر:**

يعد إصلاح الضرر هو الأثر التقليدي للمسؤولية عن أي فعل ضار يتسبب به أي طرف فاعل، لأي طرف مضرور.. وإن اختلفت أسس و طبيعة هذا المبدأ ... والالتزام بالعمل على إصلاح الضرر في مجال نقل المواد الخطرة هو التزام جوهري، رغم أن الأصل، والأولى.. هو الوقاية من آثارها المحتملة، ومنع وقوع الضرر.[16]

إلا أنه لا يعني ذلك أنه إذا فشلت الاحتياطات والتدابير.. أو حصل تقصير في التقيد بالضوابط المقررة.. فإن الواقعة تترك دون حساب..!! بل إن سيادة القانون في البحار والمحيطات يعد أمراً ضرورياً للحفاظ على المجال البحري آمناً، وسليماً، ويخدم التنمية المستدامة، والاستقرار الاجتماعي، وسيادة القانون.

إذ القاعدة أن: من يغنم فوائد المخاطرة يتحمل تبعة أضرارها.

والقاعدة أيضا أن : من سبب ضرراً للغير يجب عليه إصلاحه.

وغاية مبدأ إصلاح الضرر هي: إعادة الحال إلى ما كانت عليه، متى ما كان ذلك ممكناً.

وقد تعرض الجرائم المرتكبة في عرض البحر، مصالح الدول– بل والأمن الجماعي للشعوب– للخطر، فضلا عن تأثيرها على سلامة وأمن الملاحة البحرية، بما في ذلك الإضرار بالبيئة البحرية، وتعطيل التجارة الدولية، وإلحاق خسائر مالية بالناقلين، وزيادة أقساط التأمين، وتكاليف الأمن... ومن ثم ارتفاع التكلفة على المستهلك.

ومن هذه الأضرار ما يصعب إخضاعه لهذا المبدأ –إصلاح الضرر–، خاصة أن الإضرار بالبيئة بواسطة المواد الخطرة غالباً ما يكون سريع الانتشار عابر للحدود، والأمر الذي يصعب معه ملاحقة الأضرار أو رسم حدودها.

وبما أن تطبيق مبدأ إصلاح الضرر صعب التصور عند الكلام عن الآثار الفادحة والبالغة الخطورة، التي تحصل عند تسرب وانسكاب المواد الخطرة المنقولة عبر البحر... فإن إعمال هذا المبدأ في هذا المجال سيكون في أغلب الأحيان.. ضيق النطاق... ومحدود الأثر.

الخاتمة:

لاشك أن للبيئة البحرية أهمية قصوى في المجال الاقتصادي، فهي مصدر للمواد الغذائية والثروات المعدنية، ومصدر للطاقة، ومصدر للمواد الأولية لبعض الصناعات، ومصدر لتكوين الأمطار، و للأكسجين لاستمرار الحياة، ووسط فعال لخفض معدلات توالد غاز ثاني أكسيد الكربون المتزايدة... فضلاً عن أن البحار طريق للمواصلات منذ الأزل.

ومع الثورة الصناعية تطورت حياة الناس فاقتحموا شتى المجالات، وزاولوا مختلف الأنشطة الاقتصادية العادية وحتى الخطرة... لإشباع حاجاتهم، وتحقيق أحلامهم في التقدم والازدهار وتطوير الذات.

غير أن بعض الأنشطة اليومية المشروعة قد تسفر عن أضرار جسيمة، لا تبدو حتمية الوقوع للوهلة الأولى، ولكنها إذا أوشكت لا يمكن تفاديها أو تلافيها، ولا حتى تدارك آثارها الخطرة.

ويأتي: نقل المواد الخطرة عبر البحار – موضوع هذه المقاربة – نموذجاً واقعياً للأنشطة الخطرة التي لا غنى عنها في الحياة اليومية لمختلف المجتمعات... وهي خطر محدق بجميع العناصر المحيطة بعملية النقل... حيث يطال خطرها الفادح : حياة العاملين بها، وسلامة الوسيلة المستعملة، وأمن المكان، فضلاً عن الوسط البيئي المحيط.

وبما أن الجانب التجاري في هذه المواد، وفي نقلها بات مربحاً، مما يغري ممارسيه بعدم التقيد بما توجبه اللوائح الوطنية، والاتفاقيات والمدونات الدولية العاملة

..ناهيك عن حرصهم أحياناً على مصالحهم الضيقة... فإن ذلك يزيد من خطورة الآثار المحتملة.. بل ويجعل نصيب الرقم الأسود من التجاوزات في هذا المجال نصيباً معتبراً.

فهذه المواد تشكل خطراً حقيقياً بالغ الأثر على الإصحاح البيئي البحري، وعلى صحة وحياة الإنسان، بسبب سرعة انتشارها وطول مدى آثارها، كما هي حال المواد المشعة، والغازات السامة، وغيرها... وبالتالي يجب على الفاعلين الدوليين اليوم، إعطاء المزيد من الأهمية للأطر القانونية المنظمة.. وتطويرها... وتفعيلها.

المراجع :

باللغة العربية:

أ- الكتب :

1-أحمد السروي : الملوثات الطبيعية والصناعية، مكتبة الأكاديمية، ط لم ترد، 2005 .

2-صلاح هاشم : المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رأفت، ط1، 1995.

3-عادل الطائي : النظام القانوني للاستخدام العسكري للبحار، دار واسط، ط1، 1998 .

4-عبد المنعم محمد داوود : مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، ط لم ترد، 1998.

5-منير الهيتي: المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، دار رسلان، ط1، 2017 .

ب- المقالات :

1- رانيا أيوبي : إجراءات نقل البضائع الخطيرة جوا/ مجلة البعث / العدد29 / السنة : 2015.

باللغة الفرنسية :

CH.Rousseau: la protection diplomatique . paris 1979 .

JEAN MEC : les problems du commerce maritime .L. VERON 2009.

M.ben ALLAL : magreb et le droit de la mer NICE 1995

S.lorent : les matieres nucleaires dans le desert Algerien 1993 .

المواقع الأليكترونية:

https://www.lma.ly

1 عبد المنعم محمد داوود : مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، ط 1، 1998، ص: 18 .

2 أحمد السروي : الملوثات الطبيعية والصناعية، مكتبة الأكاديمية، ط لم ترد، 2005، ص: 14.

3 رانيا أيوبي : إجراءات نقل البضائع الخطيرة جوا / مجلة البعث / العدد29 / السنة : 2017، ص :66

4 رانيا أيوبي : المصدر نفسه، ص : 67 .

. –M.ben ALLAL : magreb et le droit de la mer NICE 1995 P: 5 41

6 – رانيا أيوبي : مصدر سابق، ص : 69، وأنظر أيضا : M.ben ALLAL .OP. CIT. P: 49

JEAN F. L MEC : les problems du commerce maritime .L 7 VERON . 2009 . P: 53.

8 – JEAN F. L MEC . OP. CIT . P: 53

9 انظر الموقع : https://www.lma.ly

10 -M.ben ALLAL : op. cit P : 42.

11 -صلاح هاشم : المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، شركة سعيد رأفت، ط1، 1995، ص:38، وكذلك : منير الهيتي : المسؤولية الدولية عن الضرر البيئي، دار رسلان، ط1، 2017، ص : 94

12 -CH. Rousseau: la protection diplomatique . paris 1979 P:80.

13 S.lorent : les matieres nucleaires dans le desert algerien1993 . PUF . P: 21.

14 - كما حصل في: كارثة السفينة : AMOCO CADIS على سواحل ابريتاني الفرنسية، سنة 1978 .

وقضية السفينة : CASTELLO DE BELVER أمام سواحل جنوب إفريقيا.

وقضية مضيق كورفو: حيث قضت المحكمة بمسؤولية البانيا عن الأضرار التي لحقت بالقافلة البحرية البريطانية من جراء انفجار ألغام بحرية في المضيق.

وقضية السفينة جوليانا: قضت المحكمة بتعويض ليبيريا صاحبة السفينة لصالح الصيادين اليابانيين، إثر انشطار الناقلة قبالة السواحل اليابانية وإلحاقها أضراراً بمصائدهم المرخصة..

-وقضية الناقلة وورلد بوند: قضت المحكمة بتعويض كندا عن الأضرار المتمثلة التسرب النفطي من الناقلة الأمريكية . ... انظر : CH. Rousseau : OP CIT . P:121

15 - صلاح هاشم : مصدر سابق، ص : 69، و كذلك :OP CIT.P .124 CH. Rousseau :

16-CH. Rousseau: OP .CIT . P : 133 .