

الجزء الثاني

دور المسؤولية المدنية في مكافحة ظاهرة التلوث البحري بالبتترول

The role of civil responsibility in combating the phenomenon of marine oil pollution

د. قلوش الطيب

KELLOUCHE Tayeb

أستاذ محاضر قسم أ، كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة حسيبة بن بوعلي بالشلف

Lecturer Class A, Faculty of Law and Political Science, Hassiba Ben Bouali University, Chlef

[Email:kallouchetayeb@yahoo.fr](mailto:kallouchetayeb@yahoo.fr)

تاريخ النشر: 2021/06/28

تاريخ القبول: 2021/05/03

تاريخ إرسال المقال: 2021/04/01

ملخص:

تلعب المسؤولية المدنية في المجال التلوث البحري بالبتترول دورا ذو أهمية بمكان في الوقاية وإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث البحري مهما كان مصدره، فهناك العديد من الحالات تكون فيها المسؤولية المدنية موضوعية بحكم القانون، فالمرشع يمكن يأخذ في الاعتبار الأخطار الخاصة الناتجة عن ممارسة بعض الأنشطة، فيقوم بتأسيس المسؤولية على الخطر وهي نظم خاصة من المسؤولية في المجالات المتعلقة بها، ومن بينها المسؤولية المدنية لملاك السفن عن التلوث البحري بالوقود، ونتيجة للطابع الدولي لهذه المسؤولية قامت الدول الكبيرة بإبرام اتفاقية دولية خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود المعروفة باتفاقية بروكسل المعدلة بموجب اتفاقية لندن لسنة 2001، وهكذا فإن هاتين الاتفاقيتين قد وضحتا مبادئ هذه المسؤولية، حيث تبنت مبدأ المسؤولية الموضوعية، ومبدأ محدودية المسؤولية، إضافة إلى مبدأ تركيزها في شخص مالك السفينة، وهو الموقف الذي تبناه مشرعنا في القانون البحري وقانون حماية البيئة.

كلمات مفتاحية:

مسؤولية، تلوث بحري، صناديق التعويض، التأمين على المسؤولية.

Abstract:

Civil responsibility in the field of marine pollution by petroleum plays a very important role in the prevention and repair of damages resulting from marine pollution, whatever its source. There are many cases in which civil liability is objective by law, so the legislator can take into account the special risks resulting from the exercise of some activities. It establishes liability on risk, which is special systems of liability in the areas related to it, including civil liability for

shipowners for marine pollution with fuel, and as a result of the international nature of this responsibility, the large countries have concluded an international agreement on civil liability for damages resulting from fuel pollution known as the Brussels Convention Amended under the London Agreement of 2001, and thus these two conventions have clarified the principles of this responsibility, as they adopted the principle of objective liability, the principle of limited liability, in addition to the principle of its focus in the person of the ship owner, which is the position adopted by our legislator in the maritime law and the environmental protection law.

Keywords:

Responsibility, Marine Pollution, Compensation Funds, responsibility Insurance.

مقدمة:

تعد ظاهرة التلوث من الظواهر الحديثة حداثة التطور الصناعي والتكنولوجي، حيث أصبحت تهدد الإنسان والبيئة على السواء، فعلى الرغم من كثرت التعاريف التي تناولت هذا الموضوع -أي التلوث- إلا أنها جميعا تتفق على أنها عبارة عن عملية تغيير في مكونات وعناصر البيئة¹.

والتلوث على أنواع ينقسم بحسب معيار النظر إليه، فمن ناحية المساس بالوسط الطبيعي ذاته يقسم إلى تلوث الهواء، التربة، والماء، ومن صور هذا الأخير التلوث البحري، فظاهرة التلوث البحري من المشكلات الهامة والأكثر خطورة التي تواجه العالم بأسره لما لذلك من الانعكاسات والتأثيرات على البيئة البحرية ومصالح المتعاملين فيها²، فقد أضحت الحفاظ على البيئة البحرية في الوقت الحالي خالية من التلوث يهتم الدول والمجتمعات، والوصول إلى هذا الهدف يتطلب تكاثف الجهود لسن تشريعات وطنية ودولية تكون كفيلة بالحد من هذه الظاهرة.

وقد صاحبت هذه الظاهرة الحديثة حداثة التطور التقني والاقتصادي، فالتلوث البحري يمس ما يعرف بالمال العام البحري (Domaine publique maritime)، وبالخصوص تلوث البحر بالبترو، فهناك كميات هائلة من البترو تتسرب إلى البحار سنويا سواء عند القيام بنقله من الدول المنتجة إلى الدول المستهلكة، أو ما يمكن أن يتسرب منه أثناء القيام بالتنقيب عنه، وبصفة عامة أثناء القيام بكل الأنشطة المتعلقة به.

وباعتبار الجزائر من الدول المتوسطية، والمنتجة للبترو فهي عرضة للكثير من هذه الحوادث البحرية، وهذا الأمر أدى بالسلطات المختصة إلى اتخاذ التدابير الوقائية اللازمة للحد من جسامه هذه الظاهرة، فقد تم تصنيف هذا النوع من التلوث ضمن الأخطار الكبرى على الإنسان والبيئة وهذا في القانون الصادر في سنة 2004 المتعلق بالوقاية من الأخطار الكبرى وتسيير الكوارث في إطار التنمية المستدامة حيث نصت المادة العاشرة منه على أنه: "تشكل أخطارا كبرى تكفل بها ترتيبات الوقاية من الأخطار الكبرى، في مفهوم أحكام الماده 5 أعلاه، الأخطار التالية: "...أشكال التلوث الجوي أو الأرضي أو البحري أو المائي..."

كما أن المشرع الجزائري كرس الوقاية من خطر البحر في إطار ما يسمى مخطط تل البحر الذي وجد لمكافحة تلوث البحر على ثلاث مستويات " وطني، جهوي، ولائي، وهدفه الوقاية من أي شكل من أشكال تلوث البحر من خلال كشفه، حراسته، ومراقبته، ومكافحته³.

إضافة إلى هذه الإجراءات الحمائية، تلعب المسؤولية بصفة عامة والمسؤولية المدنية بصفة خاصة في هذا المجال دورا ذو أهمية بمكان في الوقاية وإصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث البحري مهما كان مصدره⁴، فهناك العديد من الحالات تكون فيها المسؤولية المدنية عن الضرر البيئي موضوعية بحكم القانون، فالمشرع يمكن أن يأخذ في الاعتبار الأخطار الخاصة الناتجة عن ممارسة بعض الأنشطة، فيقوم بتأسيس المسؤولية على الخطر وهي نظم خاصة من المسؤولية في المجالات المتعلقة بها، ومن بينها المسؤولية المدنية لملاك السفن عن التلوث البحري بالوقود، فما هو النظام القانوني لهذه المسؤولية وما الآثار المترتبة عنها؟.

يكمن الهدف من هذا البحث في تبيان دور المسؤولية المدنية في حماية البيئة البحرية لاسيما المسؤولية الموضوعية، ومدى تناسب أحكامها مع خطر التلوث البحري بالبترو، وكذا إبراز موقف المشرع الجزائري في هذا المجال الحساس، خاصة وأن الجزائر دولة ساحلية مطلة على البحر الأبيض المتوسط وبتروية في أن واحد. وقد اتبعنا في هذه الدراسة المنهج التحليلي الذي نستخدمه في شرح وتحليل وتحقيق جميع موضوعات البحث في القواعد القانونية والشروحات التي ذكرها الفقهاء والتي لها علاقة بحماية البيئة البحرية.

المبحث الأول.

النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالبترو.

يشكل الحفاظ على البيئة البحرية من التلوث مطلبا عالميا يهدف إلى حماية الأشخاص والأموال نظرا لخصوصية مخاطر التلوث البحري، والعناصر الطبيعية المكونة للبيئة البحرية في حد ذاتها، ونظرا لأن تدخل الدول على المستويين الداخلي والدولي لا يمكن أن يستجيب وحده للوظيفة الوقائية بحكم محدودية النظام الوقائي، الأمر الذي يتطلب معه تبيان الدور الذي تلعبه المسؤولية المدنية في إصلاح الأضرار الناجمة عن التلوث البحري⁵ والوقاية منه.

فبازدياد أعداد السفن وازدياد حركتها في البحر، زادت فرص التلوث البحري، فقد أدت الكوارث الماسة بالبيئة البحرية في القرن الماضي ونتيجة لفداحة الأضرار البيئية الناجمة عنها إلى إثبات عدم كفاية تطبيق القواعد العامة للمسؤولية المدنية وكذا قواعد القانون البحري في هذا المجال، ولذا كان من الضروري إعداد نظام خاص بالمسؤولية المدنية عن هذه الأضرار، فقد حرصت تشريعات الكثير من الدول إلى إخضاع المسؤولية المدنية عن التلوث البحري لنظام قانوني خاص يتلاءم والأضرار البحرية الناجمة عنه، حيث لا تخضع المسؤولية المدنية في إطار هذا النظام للقواعد العامة للمسؤولية المدنية سواء من حيث الأركان و/أو الشروط، ففي مجال الأضرار البيئية عموما هناك أسس حديثة للمسؤولية المدنية، إضافة إلى هذا تطورت وظيفة المسؤولية المدنية، فلم يعد يكفي ذلك الدور المنحصر في تعويض الأضرار أو إصلاحها، ولكن أصبح لها الآن دور وقائي، فهناك وظيفة جديدة للمسؤولية المدنية في المحافظة على البيئة البحرية من خلال تطوير أساليب الاحتياط واتقاء المخاطر بدلا من التركيز على الطابع الردعي التدخل ليتحول الهدف من إعادة الحال إلى ما كان عليه

إلى اتخاذ تدابير الوقاية والأمن للإبقاء على الحال كما هو عليه⁶، وبالفعل فقد تم ذلك على إثر حدوث كارثة الباخرة **توري كانيون** عام 1967 التي أفرغت 120 ألف طن من البترول في البحر، حيث قامت الدول الكبيرة بإبرام اتفاقية دولية خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود المعروفة باتفاقية بروكسل المعدلة بموجب بروتوكول عام 1992⁷، إضافة إلى تشريعات الاتحاد الأوروبي الخاصة بالمسؤولية البيئية، وهكذا فإن هاتين الاتفاقيتين قد وضحتا مبادئ هذه المسؤولية، حيث تبنت مبدأ المسؤولية الموضوعية، ومبدأ محدودية المسؤولية، إضافة إلى مبدأ تركيزها في شخص مالك السفينة، فما هو موقف المشرع الجزائري منها؟.

المطلب الأول: أركان ومبادئ المسؤولية المدنية عن ضرر التلوث بالبترو: كغيرها من أنواع المسؤولية التقصيرية يشترط لقيام هذه المسؤولية توافر ثلاثة أركان تتمثل في الخطأ والضرر و رابطة السببية بينهما وهذا وفقا للقواعد العامة للقانون المدني اي المادة 124 وما بعدها، ونظرا لتمييز المسؤولية المدنية عن التلوث بالبترو بذاتية خاصة نظرا لكونها مسؤولية موضوعية لا تحتاج إلى ركن الخطأ، وبالتالي لا يشترط توافر هذا العنصر، وإنما يكفي وقوع حادث التلوث من السفينة ويترتب عليه ضرر يمس بالبيئة البحرية.

إذن، يعتبر حادث التلوث أول ركن من أركان هذه المسؤولية، وحسب المادة 4/2 من بروتوكول 1992: "الحادث أو الواقعة المادية هي حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد، تسبب أضرار تلوث أو تخلق تهديدا جسيما أو محدقا بإحداث مثل هذه الأضرار". يتبين لنا من خلال هذه المادة أنه يجب لوقوع حادث التلوث أن تتعرض السفينة لحادث معين أو واقعة تصادم أو جنوح أو غرق أو اصطدام... يجب أن يتبعه تسرب أو القاء للنقط من السفينة الأمر الذي ينتج عنه وقوع التلوث كما يجب أن تكون هذه هي مصدر التلوث البحري.

إضافة إلى هذا يجب حصول الضرر البيئي البحري فلا يمكن تصور قيام مسؤولية مالك السفينة المتسببة في حادث التلوث بدون ركن الضرر، فالضرر هو الركن الثاني الذي تطلبه المشرع الدولي لقيام المسؤولية المدنية عن التلوث بالبترو الناتج عن السفن⁸.

و قد عرفت المادة 3/2 من بروتوكول 1992 ضرر التلوث على أنه: "التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلويث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة...".

و منه لابد من ضرورة توفر شرطين في هذا النوع من الضرر، أي ضرر التلوث البترولي هما:

- أن يحدث ضرر التلوث البحري خارج السفينة،

- أن يقع بسبب التلوث.

و في مجال التلوث البحري فإن الضرر لا يشمل فقط ما لحق المتضرر من خسارة أو ما فاته من كسب وإنما أيضا يشمل تكاليف الاجراءات الوقائية المتخذة من طرف الدول التي يكون الهدف منها التقليل من مخاطر ضرر جسيم عابر للحدود إلى أدنى حد. وحسب المادة 3/2 من بروتوكول 1992 يقصد بالإجراءات الوقائية تكاليف التدابير الوقائية والاتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية.

ومما لاشك فيه أن أساس المسؤولية المدنية في حالة تلوث البحر بالبترو هو الاعتداء على حق ليس شخصي وإنما موضوعي يتمثل في المساس بالبيئة البحرية، مما يستوجب حمايتها بقواعد خاصة للمسؤولية المدنية، وبالفعل هو ما تم من خلال الاتفاقيات السالف ذكرها، وكما سبق البيان أن اتفاقيتا المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالوقود حددت ثلاث مبادئ أساسية تركز عليها المسؤولية الموضوعية في هذا المجال تتمثل في الآتي:

أولاً: مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالبترو هي مسؤولية موضوعية: فيكفي إثبات علاقة السببية بين الضرر البيئي والزيت⁹ الذي تم إلقاؤه أو تسريبه من السفينة لاعتبار مالكة مسؤولاً بقوة القانون وهذا ما أقرته صراحة اتفاقية 1969 التي نصت في المادة 01/03: "يعتبر مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أحداث، وقت وقوع أول حادث مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته إثر الحادث...". وقد حددت الاتفاقية في البداية المقصود بأضرار التلوث بأنها تشمل الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بالزيت عن طريق التلوث الناتج عن التسرب أو إلقاء الزيت من السفينة، وتشتمل أيضاً على تكاليف الإجراءات الوقائية وأي ضرر أو خسارة تحدث نتيجة هذه الإجراءات¹⁰. إن المالك طبقاً لهذا النص يعتبر مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي يحدث بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته، ولو لم يرتكب خطأ، فللحصول على التعويض، يكفي للمضرور إقامة الدليل على أن ضرراً قد لحقه وأنه توجد علاقة سببية تربط بين هذا الضرر و حادث التلوث¹¹.

وعليه فإن تبني نظام المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة المتسببة في التلوث البحري يجعل مسؤوليته صارمة بحيث لا يمكن التخلص منها إلا بإثبات أن ضرر التلوث نتج عن فعل حربي أو حرب أهلية أو تمرد أو ظاهرة طبيعية استثنائية لا يمكن تفاديها أو مقاومتها، وغير ذلك من أسباب الإغفاء من المسؤولية¹².

ثانياً: هي مسؤولية محدودة: كقابل لتبني اتفاقيتا المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت لنظام المسؤولية الموضوعية الغير قائمة على الخطأ، فقد أقرت أيضاً نظام محدودية هذه المسؤولية، فالمنطق يقضي بتحديد المسؤولية عندما تكون دون حاجة لإثبات الخطأ، غير أنه يجب أن يكون هذا التحديد كافياً لتغطية ما قد ينشأ من أضرار، وإلا فإنه في حالة عدم تحديدها ستفرض على المالك أعباء قد تكون مبالغاً فيها¹³.

يعد مبدأ تحديد المسؤولية من المبادئ الراسخة في القانون البحري، ولاشك أن العمل بهذا المبدأ في مجال التلوث البحري بالبترو له مبررات أهمها أن هذا المبدأ هو نتيجة طبيعية لنظام المسؤولية التقصيرية التي تقوم على أساس الضرر حيث لا يمكن تحميل شخص مسؤولية غير محدودة ومن دون النظر إلى أي خطأ ارتكبه. كما أن تحديد المسؤولية هو أحد الأسس الجوهرية لأي نظام تأمين، حيث يصعب على أية شركة تأمين أمام المخاطر الكبيرة للتلوث أن توافق على ضمان غير محدد.

ووفقاً للمادة الخامسة من الاتفاقية فإن الحد الأقصى للمسؤولية يقدر ب: 2000 فرنك ذهبي عن كل طن من حمولة السفينة¹⁴، وعن كل حادثة، ولا يجوز أن يتجاوز 210 مليون فرنك ذهبي. ومع ذلك لا يجوز للمالك أن يستفيد من مبدأ تحديد مسؤوليته في حالة ما إذا ثبت خطؤه.

ثالثا: مسؤولية مركزة: في شخص مالك السفينة الملوثة، حيث تنص المادة الرابعة فقرة 2 من اتفاقية 1992 على أنه: "لا يجوز رفع دعوى التعويض عن أضرار التلوث ضد المالك إلا وفقا لهذه الاتفاقية وهرنا بالفقرة الخامسة من هذه المادة لا يجوز رفع دعوى التعويض عن اضرار التلوث بمقتضى هذه الاتفاقية أو غيرها على :

- أجراء أو وكلاء المالك أو أعضاء الطاقم،
- المرشد أو أي شخص آخر يؤدي خدمات للسفينة دون أن يكون عضوا في الطاقم،
- أي مستأجر أو مدير أو مستغل للسفينة،
- أي شخص يقوم بعملية انتشار بموافقة المالك أو بناء على تعليمات من سلطة عامة مختصة.
- أي شخص يقوم باتخاذ تدابير وقائية،
- جميع أجراء أو وكلاء المشار اليهم في الفقرة 3-4-5 مالم يكن الضرر ناتجا عن فعل أو تقصير من جانبهم وارتكب بقصد احداث هذا الضرر أو نتيجة اهمال وعلى وعي بحدوث هذا الضرر".

وقد أثار مبدأ تركيز المسؤولية في شخص مالك السفينة العديد من المشاكل، حيث توجد صعوبة في تحديد صاحب السفينة الفعلي عند تعدد مستغلي السفينة بشكل متعاقب، وهو ما أثير بالفعل في قضية (Erika)، فلماذا مالك السفينة هو المسؤول بالرغم من أنه قد لا يكون مستغلا لها، وعليه فإن كل شخص سجلت السفينة باسمه يكون مالكا لها وبالتالي يعد مسؤولا على ما تحدثه من أضرار التلوث ولو لم يكن مستغلا فعليا لها. ولا شك أن هذا الحكم القانوني رغم الانتقاد الموجه إليه إلا أنه يسهل على المضور معرفة الشخص الذي سيطالبه بالتعويض المستحق¹⁵.

وتجب الإشارة إلى أن مبدأ تركيز المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالوقود في الشخص مالك السفينة يتنافى ومبدأ الملوث الدافع الذي يعتبر الملوث هو الشخص المسؤول عن حدوث الضرر البيئي سواء كان مالكا للسفينة أم لا. والملاحظ أنه في إطار اتفاقية لندن السابق ذكرها تم توسعة مفهوم المالك ليمتد إضافة المالك المسجلة باسمه السفينة إلى مستأجرها إن كانت غير مجهزة والقائم على إدارتها وتشغيلها¹⁶.

المطلب الثاني: موقف المشرع الجزائري من المسؤولية في مجال التلوث البحري بالوقود: صدر القانون البحري الجزائري بمقتضى الأمر رقم 76-80 المعدل بموجب القانون رقم 98-05¹⁷، حيث تبنى فيه المشرع الجزائري نظاما قانونيا خاصا بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالبترو، قام المشرع الجزائري بتحديد مفهوم بعض المصطلحات الخاصة بالموضوع وذلك في المادة 147 من القانون البحري كما يلي: " السفينة: كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت والتي تنقل الوقود بدون ترتيب كحمولة،

المالك: هو كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه،

الوقود: يعني كل وقود ثابت بما في ذلك النفط الخام، وزيت المحركات وزيت الديزل الثقيل وزيت الشحم وزيت السمك عندما ينقل على متن السفينة كحمولة أو في عابرها،

ضرر التلوث: يعني كل خسارة أو ضرر خارج السفينة الناقلة للوقود أو حاصل من التلوث الناتج عن التسرب أو طرح هذا الوقود أينما حصل هذا التسرب أو الطرح، ويشمل تكاليف التدابير الخاصة بالوقاية، وكل خسارة أو ضرر مسبب من هذه التدابير.

إجراءات الوقاية: تعني كل التدابير المعقولة التي يقوم بها جميع الأشخاص بعد حصول الحادث للاحتياط أو لتحديد انتشار التلوث،

الحادث: هو كل واقعة، أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عنه التلوث".

كما نصت في المادة 58 من القانون رقم 03-10 السالف ذكره على أنه: "يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات، تسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب المحروقات من هذه السفينة، مسؤولاً عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة بواسطة المحروقات".

كما نظم المشرع أحكام هذه المسؤولية في القسم الخامس من الفصل الثاني من الباب الأول من القانون البحري الجزائري تحت عنوان "مسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة من جراء التلوث بالوقود وذلك في المواد من 117-149 منه، وقد اقتبس المشرع نظام هذه المسؤولية من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 التي صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 07 يونيو 1972¹⁸.

والبرتوكول المعدل لها لسنة 1992 الذي تبني المشرع الكثير من أحكامه في تعديل 1998، وعليه تنص المادة 117 من ق.ب.ج على أنه: "يعتبر مالك السفينة التي ينقل فيها الوقود بدون تنظيم كحمولة، مسؤولاً عن كل ضرر ناتج من جراء التلوث الحاصل من التسرب وطرح الوقود من سفينته،..."، وحددت المادة 2/147 ق.ب مالك السفينة بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه".

إذن؛ نستنتج من قراءة هذه النصوص القانونية أن المشرع الجزائري حدد الإطار الخاص للمسؤولية في القانون البحري الجزائري، حيث أخذ بنظام المسؤولية القائمة على الضرر ودون الحاجة إلى إثبات الخطأ، أي المسؤولية الموضوعية المطلقة التي لا يمكن الاعفاء منها إلا بإثبات المتسبب في الحادث أن الضرر الحاصل كان ناتجاً عن عامل خارجي لا دخل له فيه، كإثباته بأن التلوث كان بفعل عمل حربي، أو تلوث ذو طابع استثنائي لا يمكن تفاديه، أو أن حدوث التلوث كان بفعل الغير الذي تعمد إحداث الضرر، أو كان نتيجة إهمال السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران والمساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهنة، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن المالك المسؤول هو مستغل السفينة أما إن لم يكن مستغلاً لها فلا يعد مسؤولاً عن تلوث البحر بالوقود، غير أنه في حالة تعدد الملاك فيكونون مسؤولين على وجه التضامن عن كافة الأضرار إعمالاً لقواعد المسؤولية التضامنية.

وفي الأخير نصت المادة 121 من ق.ب.ج على أنه: "يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها".

المبحث الثاني: الآثار الناجمة عن قيام المسؤولية المدنية عن ضرر التلوث البحري بالبترو.

تتحد انظمة المسؤولية المدنية بأنواعها المختلفة في توفير الحماية الفعالة للبيئة البحرية، ورغم الدور الذي تلعبه المسؤولية المدنية في هذا المجال من حيث مساهمتها في جبر وإصلاح الاضرار الماسة بالأوساط البحرية إلا أنه لا يمكن أن تكون كافية لوحدها للقيام بهذه المهمة، ومنه كان من الضروري تدعيمها بآليات مكملتها لتمثل في إنشاء صناديق لتعويض هذه الأضرار، وكذا تبني نظام التأمين الإلزامي في هذا المجال. وهو ما يعرف بالآليات الجماعية لتعويض الأضرار البيئية المختلفة.

فإلى جانب آلية المسؤولية الفردية هناك هذه الآليات الجماعية التي تتميز في مجال التلوث البحري بأنها ذات طبيعة قاعدية تقتضي تدخل دولة إن بصفة مباشرة أو غير مباشرة لتعويض هذه الأضرار، وقد اكتست هذه الأنظمة الجماعية لتعويض هذا النوع من الأضرار البيئية طابعا دوليا، واستلهمت الدول أحكامه ونصت عليه في تشريعاتها ومنها المشرع الجزائري.

وهكذا فإنه نظرا لحساسية خطر التلوث البحري بالبترو فإن المشرع خصه بنظام التأمين الإلزامي سواء على المستوى الدولي أو الداخلي، فقد أقرت كل من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 و كذا اتفاقية لندن لسنة 1992 ضرورة وجود نظام خاص ضد أخطار التلوث البترولي للبحر يكون الهدف منه حماية المضرور من خطر إفسار مالك السفينة، و بذلك فقد تبنت هاتين الاتفاقيتين نظام التأمين الإلزامي يفرض على بعض السفن في ضوء الكمية التي تنقلها. إذن تبعا لذلك فإن وضع هذا النظام موضع التنفيذ يخضع لقواعد خاصة. و في سبيل تحقيق فعالية هذا النظام فإن المضرور من التلوث يكون من حقه ممارسة الدعوى المباشرة في مواجهة شركة التأمين أو كفيل مالك السفينة.

المطلب الأول: التزام مالك السفينة باكتتاب تأمين ضد خطر التلوث البحري بالبترو: يقوم التأمين بصفة عامة على التعاون بين مجموع المؤمن لهم المعرضين لخطر واحد، والذين تدفعهم الرغبة الجماعية في التعاون فيما بينهم بجمع مبلغ كبير من المال لتوقي النتائج والآثار الاحتمالية الضارة، بدلا من المواجهة الفردية له، يوزع هذا المال على من تحمل بهم الكارثة. والشخص الذي ينظم ويدير هذا التعاون بين مجموع المؤمن لهم هو شركة التأمين التي تقوم بإجراء المقاصة بين الأخطار المؤمن عليها، وتحديد عدد الكوارث التي يمكن أن تحمل بمجموع المؤمن لهم، ليتسنى لها بناء على ذلك تحديد قسط التأمين عن طريق قوانين الإحصاء وحساب الاحتمالات الذي يلتزم كل منهم بدفعه¹⁹.

إن ما يصدق على التأمين بوجه عام يصدق على تأمين المسؤولية المدنية التي ازدادت فرص تقريرها مع التطور الذي شهده التطور الصناعي والتكنولوجي، الذي لا يتناسب معه إلا نظام المسؤولية الموضوعية التي تركز على الضرر، ومن بين أكبر الأخطار التي نتجت عن هذا التطور في هذا العصر هو ظهور التلوث البيئي، الذي تنجم عنه الكثير من الأضرار التي تثير المسؤولية المدنية للمؤسسات الملوثة، الأمر الذي يحتاج إلى منح تعويض للمضرورين أو إصلاح الوسط الطبيعي المتضرر، إن أنسب أساس لهذه المسؤولية هو الضرر البيئي تطبيقا لقواعد المسؤولية الموضوعية، وتلازما مع نظام المسؤولية الموضوعية في هذا المجال يكون من الضروري تأمين أخطار البيئة البحرية التي قد تحدث وتؤدي إلى قيام هذه المسؤولية.

وهكذا فإن للتأمين دور مهم في تغطية الأضرار والأخطار البيئية المختلفة بما فيها الأخطار التي تهدد البيئة البحرية، فهذه الأخيرة هي من بين المخاطر التي يتوجب على ملاك السفن الملوثة توزيعها على بعضها البعض عن طريق عملية التأمين من المسؤولية، وهذا حتى تستطيع مواصلة نشاطها دون الخوف من الإنهيار الاقتصادي بسبب دعاوى المسؤولية، ويتم ذلك بواسطة قسط يلتزم بدفعه كل واحد من المسؤولين المحتملين عن تلويث البيئة إلى شركة التأمين التي تكون كوسيط بينهم وتتعهد بضمان وتغطية الأضرار البيئية بالتعويض عنها، مما يضمن للمتضررين الحصول على التعويض المناسب لهذه الأضرار.

ومنه فقد تبنت اتفاقية بروكسل لسنة 1969 مبدأ إلزام ملاك السفن المعنية في ضوءها²⁰ بضرورة إبرام تأمين إجباري عن مسؤوليتهم عن أضرار التلوث، و ذلك رغم معارضة هذه الفكرة قبل إبرام هذه الاتفاقية. إذن، على ملاك السفن إبرام هذا النوع من التأمين الاجباري وفقا للكمية التي تنقلها، وفي إطاره يلتزم مالك السفينة بتوفير وسائل الأمان والوقاية وكذا دفع أقساط التأمين، و بالمقابل تتحمل شركات التأمين تغطية الأضرار البحرية التي قد تسببها السفن²¹.

وهكذا، فقد تم تبرير نظام التأمين الإجباري بحجة أن المؤسسات المالكة للسفن لا يمكن أن تلجأ إلى تأمين سفنها و مسؤوليتها عن التلوث البحري طوعية، فقد أثبت الواقع أن جل مستغلي و ملاك السفن لا يبرمون عقود التأمين عن أنشطتهم، وذلك ترشيدا لنفقاتهم و غاية منهم في الحصول على أقصى ربح ممكن. و الحجة الثانية هي أن تبني هذا النظام في مجال التلوث البحري يعد بمثابة وسيلة وقاية من هذا الخطر، لأن ربط القسط و مقدار التغطية بوسائل الأمان و الوقاية سيترتب عليه دون شك محاولة من جانب كل المهتمين لتقليل ما سيدفعونه عن طريق تطوير و تحديث وسائل الأمان و الوقاية.

والجدير بالذكر أن ملاك السفن النفطية يلحظون إلى نظام التأمين لغرض الاستفادة من حق تحديد المسؤولية في حالة وقوع حادث التلوث، إضافة إلى هذا يكون ملاك السفن الناقلة للبترو ملزمون على الاكتتاب لدى إحدى شركات التأمين لتغطية مسؤولياتهم، وبالتالي نقل كل تكاليف إصلاح الضرر البيئي ونقله على عاتق شركات التأمين. وبناء على هذا نصت اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالحروقات في المادة السابعة فقرتها الأولى على جواز أن يستعاض مالك السفينة عن التأمين الإجباري بأي ضمان مالي آخر، كاستخلاف هذا التأمين بكفالة مصرفية، أو شهادة مسلمة من طرف الصندوق الدولي للتعويض²². ومنه فإن معنى التأمين الإجباري ينصرف ليشمل عقود التأمين التي تكون بناء على شهادة تأمين تمنح لمالك السفينة²³ أو أي ضمان مالي آخر، والمهم هو نقل عبء المسؤولية الحقيقي على عاتق شركة التأمين أو المؤسسة المالية التي منحت الضمان المالي²⁴. ومن الناحية العملية فإن البنك لن يمنح هذا الضمان إلا للشركات الدولية الكبيرة الحجم المتخصصة في الملاحة البحرية²⁵.

و الملاحظ فيما يخص مسألة التأمين الإلزامي فإن إثباته يتم بمقتضى شهادة تأمين تتولى الدولة عملية تسليمها، بينما يتم تسجيل هذه الشهادة لدى شركات التأمين المعتمدة وهذا حسب المادة السابعة فقرة ثانية من اتفاقية 1992، بحيث يجب أن تكون هذه الشهادة مطابقة للنموذج الموجود بملاحق هذه الاتفاقية وأن تحتوي على البيانات التالية: اسم

السفينة وميناء تسجيلها، اسم المالك و مكان نشاطه الرئيسي، نوع الضمان، اسم الضامن ومكان ممارسة نشاطه الرئيسي، ومدة صلاحية الشهادة و التي يجب ألا تجاوز بأي شكل من الأشكال مدة التأمين أو الضمان المالي الآخر. إذن؛ يجب على مالك السفينة أو مستأجرها وضع الشهادة على متنها طبقا لأحكام الاتفاقية وفي حالة مخالفة هذا الالتزام، فإن الدول الأعضاء لا ترخص للسفينة ومالكها الاستفادة من أحكام الاتفاقية و تمنعها من السير الملاحي باستثناء السفن المملوكة للدولة فيكفي وجود شهادة صادرة عن السلطات المختصة بدولة التسجيل تفيد أن السفينة مملوكة للدولة وأن المسؤولية عن هذه السفينة تخضع لأحكام الاتفاقية²⁶.

وبخصوص المشرع الجزائري فإنه لم ينص صراحة على الزامية التأمين ضد الأخطار البيئية بما فيها خطر التلوث البحري بالبترو، غير أنه نص على تأمين مسؤولية المهنيين وبما أن ملاك السفينة يدخل ضمن هذه الطائفة، حيث تدخل مشرعنا بنص عام وجعله إجباريا من خلال المادة 168 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات المعدل والمتمم، ورتب عقوبات على عدم الامتثال لإلزاميته في المادة 184 من نفس القانون، ومنه يلتزم كل صاحب نشاط ملوث للبيئة البحرية باكتتاب عقد تأمين لتغطية مسؤوليته عن أضرار التي تحدثها ناقلته البترولية، وعلى اثره تتحمل شركة التأمين تعويض المتضررين عن الأضرار المادية والجسمانية اللاحقة بهم، إضافة إلى تعويض وإصلاح البيئة البحرية المتضررة من جرائه²⁷.

وبناء على ما سبق يكون من حق المضرور مباشرة الدعوى المباشرة ضد شركة التأمين أو كفيل مالك السفينة، فطبقا لأحكام القانون رقم 07-95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات²⁸ نجد أن المشرع الجزائري نص في المادة 56 منه على أن: "المؤمن في مجال تأمين المسؤولية يضمن التبعات المالية المترتبة على مسؤولية المؤمن له المدنية بسبب الأضرار اللاحقة بالغير"، ويتحمل المؤمن طبقا للمادة 57 من نفس القانون المصاريف القضائية الناجمة عن أية دعوى تعود مسؤوليتها إلى المؤمن له إثر وقوع حادث مضمون.

وفي الأخير، فإن المادة الثامنة من نفس الاتفاقية حددت مدة ثلاثة سنوات يمكن خلالها مطالبة شركة التأمين عن طريق الدعوى المباشرة بتعويض الضرر الذي حدث تحسب ابتداء من يوم وقوعه، ولا يمكن في كل الأحوال ممارسة هذه الدعوى إذا مضت ستة (06) سنوات من يوم وقوع الفعل المحدث للضرر، أي كارثة التلوث البحري، وإذا مر هذا الفعل بعدة مراحل فإن المدة تحسب من أول مرحلة، هذا و لقد عقدت الاتفاقية الاختصاص لمحكمة مكان تحقق الضرر بغض النظر إلى جنسية أو محل إقامة أطراف الدعوى²⁹.

المطلب الثاني: دور الصناديق الخاصة في تعويض ضرر التلوث البحري.

يعتبر نظام صناديق التعويض من بين الأنظمة الخاصة بتعويض بعض الأضرار كما هو عليه الحال في مجال الأضرار البيئية، وقد أفرت هذا النظام العديد من تشريعات الدول المتطورة ووضعت فكرة صناديق التعويض في مجال الاضرار البيئية موضع التنفيذ، ومن أبرز هذه التشريعات يمكن أن نذكر على سبيل المثال قانون باشلو الفرنسي Loi bachlot لسنة 2003 الذي هو نموذج للدول الأوروبية يحتذى به في هذا المجال³⁰.

وهكذا قد يلجأ المشرع تطبيقاً لمبدأ الملوثة الدافع³¹ إلى استحداث صناديق لتعويض الضرر البيئي تتولى مهمة تعويض الضحايا في الحالة التي لا يتواجد فيها المسؤول عن ذلك أو الذين لم يحصلوا على تعويض من المسؤول عن الضرر، أو من المؤمن لانعدام شروط الحصول على التعويض أو لسقوط الحق في ذلك. و تقوم هذه الصناديق التي تتمتع بالشخصية المعنوية مقام المدين بالتعويض، حيث تعوض الضحية و تحل محلها في ما تملك من حقوق لمطالبة المسؤول بالتعويض عن الضرر الذي لحقها. و لها أيضاً حق الرجوع على المتسبب في الضرر لاسترداد ما دفعته من تعويضات للضحايا³².

صناديق التعويض هي عبارة عن هيئات تنشؤها الدولة لضمان دفع التعويض لبعض ضحايا الأضرار التي يتسبب فيها الغير، وذلك لأن ميكانيزم المسؤولية المدنية والتأمين يعتبران غير كافيين للقيام بذلك³³. فنتيجة للصعوبة التي قد يواجهها المتضررون من الأضرار البيئية سواء أشخاص أو جمعيات أو البيئة ذاتها في الحصول على التعويض المناسب لجر هذه الأضرار درجت بعض الدول المهتمة بالبيئة و بحمايتها إلى إنشاء صناديق لتعويض الأضرار البيئية التي يتسبب فيها التلوث المنبعث من المؤسسات لتسهيل الحصول على التعويض أو إصلاح البيئة المتضررة، ومن بين أهم الدول الرائدة في إنشاء هذه الصناديق هولندا التي أنشأت صندوق الحماية من تلوث الجو منذ سنة 1972، و كذلك الولايات المتحدة التي أنشأت الصندوق الخاص بتعويض الأضرار الناتجة عن النفايات، و صندوق حماية السواحل من الأضرار الناتجة عن التلوث بالوقود، و في فرنسا هناك العديد من هذه الصناديق نذكر منها الديوان الوطني للصيد الذي يعوض الأضرار الناتجة لمحصول الصيد، الصندوق الخاص بتعويض الضرر البيئي الناتج عن تلوث المياه...³⁴.

و في الجزائر فإن اهتمام و انشغال الدولة بحماية البيئة أدى إلى إنشاء عدة صناديق لحماية البيئة منها صندوق الكوارث الطبيعية و الأخطار التكنولوجية الكبرى³⁵، الصندوق الوطني لحماية الساحل و المناطق الشاطئية³⁶، و الصندوق الوطني للبيئة و إزالة التلوث.

فنتيجة للأثار الخطيرة على البيئة البحرية نص القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فيفري 2002 والمتعلق بحماية الساحل وتشمينه³⁷ في مادته الخامسة والثلاثون على ضرورة إنشاء صندوق خاص لتمويل تنفيذ التدابير المتخذة لحماية الساحل والمناطق الشاطئية، وبالفعل تم إنشاء هذا الصندوق سنة 2004 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-273 الذي يحدد كفاءات سير حساب التخصيص الذي عنوانه "الصندوق الوطني لحماية الساحل والمناطق الشاطئية"، وقد خصصت نفقات هذا الصندوق لإزالة التلوث وحماية و ترميم السواحل إضافة إلى التدخلات الاستعجالية في حالة وقوع تلوث بحري مفاجيء.

إضافة الى الصناديق التي تنشأ داخل الدولة، قد تنشأ أيضاً على مستوى الدولي صناديق تتكفل بتعويض و إصلاح البيئة من الأضرار الخطيرة ذات الامتداد العابر للحدود وذلك كخطر التلوث البحري الذي أنشئ له صندوق خاص يسمى فيبول **Fipol**، فما هو دوره لتعويض الضرر التلوث البحري؟

نظراً لخطورة التلوث البحري العرضي خاصة مع ما وقع من حوادث بحرية كبرى كحادثة إريكا **Erika**. بتاريخ 12 - 1999³⁸ وقبلها حادثة أموكو **كاديس** وغيرها من حوادث التلوث البحري، فإن التعويض عن الأضرار المنجزة

عنها يمكن أن يكون مزدوجا إذ يركز التعويض الأول على مالك السفينة المسؤولة مبدئيا عن التلوث، أما التعويض الثاني فهو ذو طابع تكميلي تتكفل به منظمة دولية هي الصندوق تتولي مهمة تعويض الأضرار الناتجة عن التلوث بالمحروقات³⁹.

إذ يحقق هذا الصندوق في مجال المسؤولية عن التلوث بالزيت أهمية بالغة بالنسبة لطرفي المسؤولية المدنية، حيث يقدم للمضرور ضمانا ثابتة تتمثل في وجود شخص موسر ماليا- الصندوق-، وبالنسبة للمسؤول يجعله يستفيد من نظام المسؤولية المحدودة كمقابل لمساهمته في تمويل هذا الصندوق⁴⁰.

وتجب الإشارة إلى أن الغاية من تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971⁴¹ تتمثل أولا في تقديم تعويض تكميلي للمتضررين من التلوث البحري عند عدم مقدرتهم على استفاء حفرهم في التعويض بشكل كامل طبقا لاتفاقية 1969، و ومن ناحية أخرى تحمل جزء من العبء المالي الذي تفرضه هذه الاتفاقية على مالك السفينة المتسببة في التلوث البحري، لكن الأمر يختلف بالنسبة لصندوق 1992 حيث يتدخل فقط في حالة عدم تحصيل المتضررين على التعويض الكامل نتيجة ما لحقهم من ضرر وفقا لأحكام البرتوكول المتعلق بالمسؤولية المدنية لسنة 1992 المنشئ له.

وبخصوص الغاية من تدخل صندوق الدولي التكميلي لسنة 2003 فقد ورد ذكرها في المادة 1/4 من بروتوكول انشاء الصندوق التي تنص على مايلي: " يلتزم الصندوق التكميلي بالتدخل لتعويض كل شخص لحقه ضرر التلوث إذا كان هذا الشخص غير قادر على الحصول على التعويض الكامل طبقا لاتفاقية انشاء صندوق 1992، بسبب تجاوز القيمة الاجمالية لأضرار التلوث المتكبدة بالنسبة للحدث الواحد، حدود التعويض المطبقة في المادة 4/4 من اتفاقية انشاء صندوق 1992".

إذن، يلعب هذا الصندوق دورا معتبرا في حماية البيئة البحرية من التلوث و تعويض ضحايا الضرر الناتج عنه فيعد تعويض الضرر الناتج عن التلوث الذي مس البيئة البحرية هو المهمة التي أنشئ من أجلها الصندوق الدولي للتعويض إستادا إلى مبدأ ضمان حصول المضرور على تعويض مناسب، غير أن هذا لا يعني أن هذا الصندوق يتدخل تلقائيا، بل هناك حالات تسمح بتدخله وفق مبالغ محددة سلفا، كما هو منصوص عليه في اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات و البروتوكولات المعدلة لها. فكيف يتم التعويض و متى يعفى الصندوق من ذلك، و ماهي حدود هذا التعويض؟.

يلتزم هذا الصندوق بتعويض أي شخص مسه ضرر التلوث البحري إذا عجز عن حصول على التعويض طبقا لقواعد المسؤولية المدنية كما هو منصوص عليها في اتفاقية المسؤولية المدنية و ذلك في الحالات الآتية :

- 1- إذا توافر في حق مالك السفينة سبب من أسباب إعفائه في المسؤولية وفقا لنصوص اتفاقية المسؤولية المدنية⁴². و معنى ذلك أن للصندوق دور احتياطي يجب إعماله عندما لا يتم تعويض المضرور من خلال الطريق الأصلي⁴³.
- و ذلك كالحالة التي ينتج فيها الضرر عن ظاهرة طبيعية استثنائية أو عن فعل عمدي صادر من الغير أو عن إهمال أو فعل ضار صادر من الحكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار و المساعدات الملاحية الأخرى⁴⁴. ففي هذه الحالات يحل الصندوق محل مالك السفينة أو مؤمنه في التعويض.

2- يتدخل الصندوق أيضا في حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة عن دفع التعويض للمتضررين و هو ما تنص عليه المادة الرابعة / الأولى/ب من اتفاقية 1992. إذن، في حالة عجز مالك السفينة عن الوفاء بالتزاماته طبقا للمعاهدة فإن الصندوق يتدخل بطلب من مالك السفينة الذي يشهر إفلاسه و يكون دور الصندوق في هذه الحالة احتياطي فيحل محل مالك السفينة بصفة كلية. غير أنه إذا كان هناك ضامن لمسؤولية مالك السفينة، أي في حالة ما إذا كان هذا الأخير ملزم بتقديم تأمين، و ذلك عندما نكون بصدد سفينة تحمل أكثر من 2000 طن من الوقود كشحنة، فلا يتدخل الصندوق إلا إذا أفلس كل من المالك المسؤول و المؤمن الضامن له، كما قد يمنح الصندوق تعويض مكمل للضمان الذي قدمه المؤمن إن كان جزئيا. و هنا أيضا يكون للصندوق دور حلوي، أما في الحالة التي تقل فيها حمولة السفينة عن هذه النسبة فلا وجود لمثل هذا الضمان، و بالتالي يحل الصندوق محل مالك السفينة المسؤول الذي ليس قادرا عن دفع التعويض⁴⁵.

3- إذا تجاوزت الأضرار حدود المسؤولية الواردة في المعاهدة، و هنا يلتزم الصندوق بالتدخل لمنح التعويضات للمتضررين، و ذلك إلى غاية الحد الأقصى المنصوص عليه في معاهدة الصندوق لسنة 1992، و المحدد بـ 135 مليون وحدة حسابية، التي تم رفعها بمقتضى بروتوكول سنة 2000 إلى 203 مليون وحدة حسابية و إلى 750 مليون وحدة حسابية سنة 2003⁴⁶.

وقد أثبتت التجربة أن هذه الحالة الأخيرة تعد من بين أهم الحالات التي يتدخل فيها الصندوق لمنح التعويض للضحايا عن التلوث البحري الذي تحدثه السفن الناقلة للبترو⁴⁷ كما نستنتج من نص المادة السادسة من بروتوكول المسؤولية المدنية 1992 أن هناك حالات ثلاث يعفى الصندوق في حالة توافرها من المسؤولية يستثني منها التدابير الوقائية المتخذة من طرف الصندوق للحد من التلوث فلا تدخل ضمن حالات الإعفاء، و عليه:

1 - يعفى الصندوق عندما تنشأ الأضرار بسبب التلوث البحري الناتج عن عمل من أعمال الحرب أو عندما يكون السبب هو إلقاء مواد ملوثة من سفينة حربية، فلا محل لتدخل الصندوق في هذه الحالة.

2- يمكن أن يتم إلقاء البترول في البحر من قبل السفن أو أي آلة بحرية بطريق متعمد، لكن من دون معرفة المتسبب في ذلك، وهنا أيضا في هذه الحالة يكون الصندوق غير ملزم بتعويض الأضرار البيئية الناجمة عن هذا التلوث المجهول المصدر، و لعل السبب في عدم معرفة الملوث في هذه الحالة، هو أن بقع الزيت تستغرق أحيانا وقتا طويلا قبل أن تصل إلى السواحل مما ينتج عنه صعوبات في العثور على السفينة الملوثة.

ولقد أعلن ممثلو الصناعة البترولية أن إعفاء الصندوق من التعويض في هذه الحالة مرده الحرص على تحميل ملاك السفن المسؤولية عن التلوث الناشئ، لأنه لو تحمل الصندوق أعباء التعويض لأدى ذلك إلى تشجيعهم على إلقاء رواسب الزيت من سفنهم و من دون إتخاذ أية احتياطات حال علمهم بأن الشركات البترولية ستعوض أي ضرر ينجم عن ذلك عن طريق الاشتراكات التي تدفعها للصندوق⁴⁸، كما أن عدم إعفاء الصندوق من التعويض تجعل المضربين من التلوث يتوجهون إليه مباشرة و يتخلون عن فكرة البحث عن المتسبب في الضرر، ولا شك أن هذا الأمر يعد مخالفا لمبدأ

المنع من التلوث ومبدأ الملوث الدافع المنصوص عليه في كافة المعاهدات الدولية الخاصة بالمسؤولية عن التلوث البحري بالبترو.

3- إن خطأ المضرور يعد من حالات إعفاء الصندوق من المسؤولية وفقا لمعاهدة الصندوق لسنة 1971⁴⁹، فسواء كان خطأ المضرور كلياً أو جزئياً يجوز للصندوق أن يعفى من مسؤوليته من الناحية العملية عندما ينجح في إثباته بشرط أن يكون الخطأ عمدياً.⁵⁰

غير أن هناك حدود مالية لتدخل هذا الصندوق إن المبدأ المعمول به في مجال تعويض الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري بالزيت طبقاً للمعاهدات الدولية هو أن المسؤول هو من يلتزم بذلك، وبطبيعة الحال فإن هذه القاعدة هي المعمول بها في إطار قواعد القانون المدني، والاستثناء الوارد عليها هو التعويض من قبل صناديق التعويض إن كانت موجودة، وبناء على ذلك فإن المؤسسة المالكة للسفينة المحدث للتلوث هي الملتزم الأول بتعويض الضرر، لكن التعويض الذي قد تمنحه هذه الأخيرة قد لا يكفي لتغطية الأضرار التي حدثت إعمالاً لمبدأ آخر هو تحديد مسؤولية مالك السفينة هذا إن ثبتت مسؤولية المؤسسة المالكة، وفي حالات أخرى قد تكون هذه الأخيرة مجهولة، وبالتالي في الحالتين لا بد من تدخل صندوق للقيام بالدور التكميلي المنوط به طبقاً لنصوص إنشائه، وعليه فهل تدخل صندوق التعويض يشمل كل الأضرار مهما كانت قيمتها، أم أن تدخله هذا محدود ؟.

تتطلب إجابتنا عن هذا التساؤل الرجوع إلى النص التأسيسي للصندوق أي معاهدة 1971 التي تشير إلى ضرورة سعيها إلى ضمان تعويض عادل ومرض للمضررين من التلوث⁵¹، لكن رغم هذا فإن المادة الرابعة منها قد وضعت حداً أقصى لمبلغ التعويض يلتزم به الصندوق لمواجهة المتضررين⁵²، وهذا الأمر يدل على تناقض ديباجة هذه المعاهدة مع نص المادة الرابعة منها خصوصاً وأن المبلغ المحدد قد لا يكفي لمنح تعويض مساوي لقيمة الأضرار البيئية وخاصة في الحالات التي تأخذ الشكل الكارثي مثل ما هو عليه الحال في حادثة غرق الناقلة النفطية Erika سنة 1999.

ونتيجة لذلك فإن الصندوق يظل عاجزاً عن تعويض هذه الأضرار تعويضاً مكافئاً للضرر البيئي الواقع، وهو ما يؤدي إلى عدم الاستجابة لطلبات المتضررين، ولا شك أن هذا الأمر دفع الدول إلى ضرورة مراجعة حدود التعويض عن طريق تعديل الاتفاقية الخاصة بإنشائه، وبالفعل ثم ذلك من خلال بروتوكول سنة 2000 و 2003 على إثر حادثة Erika التي تعد أكبر كارثة بحرية على مر الزمن في مجال التلوث البحري بالبترو، وتلخص وقائعها في غرق ناقلة البترول المسماة Erika التي تعمل منذ 25 سنة وتحمل علم دولة مالطا، التي انقسمت نتيجة الغرق إلى قسمين على بعد 40 ميل من الساحل الفرنسي وترتب على ذلك أن أكثر من 10000 طن من البترول الثقيل تسرب في البحر ملوثاً 400 كيلومتر من شاطئ بريطانيا، كما سبب هذا الحادث أضراراً بالغة الخطورة على الوسط البيئي من نباتات وحيوانات البحرية وكذا الطيور البحرية، إضافة إلى الضرر البيئي المادي والمعنوي اللاحق بالصيادين والسواح، مع الإشارة إلى أن مالك السفينة يحمل الجنسية الإيطالية، وقد أبرم عقد تأمين بالنسبة للسفينة، وأمن على البضاعة ومسؤوليته، كما أن هذه السفينة كانت مؤجرة إلى شركة توتال فينا.

إن اختلاف مالك السفينة عن مستأجرها أدى إلى طرح مشكل يتعلق بتحديد من المسؤول منهما، ولكن بالرجوع إلى اتفاقية المسؤولية المدنية نجد أنها قد تبنت نظام المسؤولية المدنية الموضوعية، محدودة، ومركزة في شخص مالك السفينة مصدر التلوث. وبناء على ذلك فإن مالك السفينة Erika هو الملتزم بدفع التعويضات المستحقة، وهذا هو الأمر الذي جعل رئيس مجلس إدارة الشركة المستأجرة للسفينة **توتال فينا** يدفع مسؤولية شركته على أساس أنها مجرد مستأجر ولا يسري عليها نص الاتفاقية بل على مالك السفينة⁵³. وبما أن مالك السفينة في هذه القضية لديه تغطية تأمينية معقولة ورغم ذلك لم تف بالغرض نتيجة لضخامة الكارثة، و لذلك يرى البعض أنه من الضروري مد نطاق المسؤولية ليشمل كل من الناقل والمستأجر بجانب المالك⁵⁴

وتجب الإشارة، إلى أن قيمة الأضرار البيئية الناتجة عن غرق هذه الباطرة قدر 460 مليون يورو الأمر الذي جعل التغطية التأمينية لا تكفي لتعويض هذا الضرر⁵⁵، ولهذا لا بد من تدخل الصندوق لمواجهة هذه الكارثة، غير أن الصندوق كما أشرنا هو الآخر له مسؤولية محدودة بمبلغ 135 مليون وحدة حسابية أي ما يساوي 163 مليون يورو وهي لا تكفي لتغطية الضرر في هذه الحالة، ولهذا استدعى الأمر إصدار قرار من المنظمة الدولية البحرية بتاريخ 18 أكتوبر سنة 2000 يقضي برفع مبلغ التعويض، ولكن بالرغم من هذا التعديل الذي رفع مبلغ التعويض إلا أنه غير كافي في حادثة و لهذا تم بتاريخ 03 مارس 2003 جعل مسؤولية المالك للسفينة غير محدودة إذا ما ارتكب خطأ جسيم. و تم إنشاء بموجب قرار من الاتحاد الأوروبي بنفس التاريخ صندوق تكميلي على المستوى الأوروبي يضمن تأمين مبلغ يساوي واحد 01 مليار يورو لضمان تعويض الأضرار التي تفوق حدود الصندوق الدولي للتعويض، لكن تم رفضه من قبل الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، و تم أيضا عقد مناقشات في صندوق التعويض انتهت بتبني بروتوكول لندن بتاريخ 16 ماي 2003 الذي رفع مبلغ التعويض إلى 750 مليون يورو⁵⁶. وهو مبلغ كاف لإصلاح الضرر البحري الناجم عن غرق هذه الباطرة إضافة إلى هذا وفي سبيل المساهمة في إزالة التلوث، فإن شركة **توتال فينا** قامت بإنشاء مجلس مهمته المساهمة في تنظيف شاطئ الأطلسي و محاولة إزالة ما تبقى من آثار بقع الزيت المسكوب و المتبقي داخل حطام السفينة، و قد خصصت لذلك مبلغ يفوق 490 مليون فرنك فرنسي، و الهدف من هذه العملية هو محاولة إعادة التوازن البيئي للشاطئ المصاب بالتلوث⁵⁷.

خاتمة:

من خلال ما سبق يظهر لنا بأنه رغم الأنظمة القانونية المتعددة للمسؤولية المدنية على المستويين الدولي والداخلي والتدابير المتخذة من طرفها لحماية البيئة البحرية من التلوث البترولي إلا أنها تبقى غير كافية وعاجزة حسب رأي في توفير الحماية الفعالة للبيئة البحرية، ولهذا فإن أفضل أسلوب للحماية هو الأسلوب الوقائي فيجب العمل على وقاية مياه البحار والأنهار في إقليم الدولة من التلوث بأسبابه المتعددة. وذلك بمنع تسرب النفط ومشتقاته إلى البيئة البحرية وسرعة تخليص المياه من هذا التلوث في حالات التسرب الملحوظ، إضافة إلى ذلك يجب الانضمام إلى الاتفاقيات الدولية المنظمة لمسائل التلوث البحري، ووضع التشريعات الملزمة داخل الدولة حفاظا على سلامة مياهها الداخلية ووقايتها من التلوث الناجم عن مخلفات المصانع لما بها من سموم ومواد ضارة وكيميائيات.

ونظرا لأن التلوث البحري لا يعرف الحدود، يجب أن يكون هناك تعاون بين دول البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى التعاون الدولي في مجال حماية بيئة البحر الأبيض المتوسط والبيئة البحرية عموما، سواء من حيث سن التشريعات الملائمة والتي من شأنها توفير الحماية لمثل هذه الأوساط المائية الحيوية، أو من حيث كذلك بذل جهود بين الدول والمنظمات الدولية المتخصصة لإصلاح وتنقية ما يمكن تنقيته من المياه البحرية الملوثة. و اتخاذ ما يمكن اتخاذه من تدابير ضرورية لمكافحة التلوث البحري والوقاية منه.

أيضا يجب تفعيل مبدأ الملوث الدافع في مجال التلوث البحري، وذلك بإدراج كلفة الموارد البيئية ضمن سعر المنتوجات أو الخدمات المقدمة في السوق، حيث أن القاء النفايات في البيئة البحرية يعد بمثابة استعمال موارد هذه البيئة في تكلفة المنتوج أو الخدمة المقدمة، فحسب فقهاء الاقتصاد أن مجانية استخدام هذه الموارد تعد من بين أهم الأسباب التي أدت إلى تدهور البيئة البحرية.

أما مياه المجاري العامة أو الصحية فيجب التخلص منها بطريقة صحية حديثة، فلا تلقى في المياه العذبة أو الملحة فتكون سببا في تلويثها، ولعل أفضل وسيلة للتخلص من هذه المياه هي إقامة معامل للتنقية واستخدامها بعد ذلك في الري الزراعي أو غيره من الأغراض.

قائمة المصادر و المراجع:

أولا: النصوص الدولية:

1- اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت لسنة 1969. وقد صادقت الجزائر عليها بموجب الأمر رقم 17/72 المؤرخ في 07 يونيو 1972، ج.ر عدد 53، مؤرخة في 04 يونيو 1972، 2- بروتوكول بروكسل عام 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1969، وقد صادقت الجزائر أيضا على هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ 18/04/1998، ج.ر عدد 25 مؤرخة في 26/04/1998.

3- الاتفاقية الدولية لسنة 1971 المتعلقة بإنشاء Fipol ببروكسل، وقد تمت المصادقة عليها من طرف الجزائر بموجب الأمر رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974، ج.ر عدد 45 مؤرخة في 04/06/1974.

أولا: النصوص الوطنية:

1- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون المدني المعدل والمتمم. ج.ر عدد 78. المؤرخة 30 سبتمبر 1975.

2- أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر رقم 47 لسنة 1998.

القانون رقم 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالتأمينات، ج.ر مؤرخة في 08 مارس 1995، عدد.13.

3- القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل، ج.ر عدد 10 لسنة 2002.

4- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، ج.ر عدد.43، مؤرخة 20 يوليو 2003.

ثالثا: الكتب:

1- العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر 2010.

2- جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالنزيت، دار الجامعة الجديدة مصدر 2001.

3- جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1992.

4- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011.

5- سعيد سيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2004.

6- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007.

7- علي فيلاي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، الطبعة الثانية، الجزائر. 2010 .

8- محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى 2002.

9- منور أوسير، محمد حموا، الاقتصاد البيئي، دار الخلدونية، الطبعة الأولى 2010.

10- مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر 2007.

ثالثا: المقالات:

1 - محمد بوسلطان ، التلوث البحري بالبترو، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2003.

2- يلس شاوش بشير، حماية البيئة عن طريق الحماية و الرسوم البيئية مجلة العلوم القانونية و الإدارية ، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان سنة 2003 .

رابعا: الرسائل الجامعية:

1- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2009-2010.

2- مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث البحري الناتج عن السفن، مذكرة ماجستير قانون التغير والبيئة، جامعة الجزائر، 2015-2016.

3- سماعين فاطمة، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمخروقات ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري ، كلية الحقوق جامعة وهران ، 2009-2012 .

LES OUVERAGES

1- Antoine VIALARD, Prévention et indemnisation des pollutions pas hydrocarbures, Revue de droit maritime français, n° 637 mai 2003. Lamy. Édition.

2 - M.PRIEUR, Droit de l'environnement, DALLOZ, 4eme édition.2001. .p.880.

3- C. BOUNI et J. B. NARCY et C. BOUTELOUPE et A. DUFOUR, préjudice écologiques des marées noires- revendication et valeurs économiques, éd institut océanographique. Paris. Monaco, 2009.

F. GROSRICHRD, une responsabilité limitée et mutualisée, le Monde 18 déc. 1999.

4- JEAN-PIERRE BEURIER, droits maritimes, éd. Dalloz, Paris, 2006-2007 .

5- M. ROMOND GOUILLOUD, Les fonds d'indemnisation et le préjudice écologique, le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé, colloque 21-22 mars 1991a la faculté de droit, d'économie et de gestion de Nice Sophia-Antipolis, ouvrage publié avec le concours du ministère de l'environnement, de l'université de Nice, du comité Lépine de la ville de Nice, du conseil général des ALPES-MARITIME.

6-VINCENT REBEYROL, L'affirmation d'un droit a l'environnement et la réparation des dommages environnementaux, édition alpha, tome 42, 2010.

LES ARTICLES

1- M. REMOND-GOUILLOUD, L'indemnisation des victimes de la pollution causée par les activités en mer, indemnisation des dommages dus a la pollution, OCDE.

KAMEL HADDOUM, Pollution marine : prévention et lutte, colloque sur le contentieux maritime, du 2-3 mai 2009, université d'Oran.

2- P. GALINIER, Total Fina refuse d'endosser la responsabilité du sinistre, le Monde, 23 déc. 1999.

3- I.CRETEAUX, Questions juridiques liées à l'évaluation du dommage écologique, thèse, Paris I, 1998 .

¹ -منور أوسرير، محمد حموا، الاقتصاد البيئي، دار الخلدونية، الجزائر، الطبعة الأولى 2010، ص.69.

² -جلال وفاء محمددين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، دار الجامعة الجديدة مصر 2001.ص. 54.

³ -المرسوم التنفيذي 94-279 المؤرخ في 17-09-1994 المتضمن تنظيم مكافحة تلوث البحر وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج.ر.ع 59 المؤرخة في 21-09-1994.

⁴ - هناك عدة مصادر للتلوث البحري، فقد ينشأ من مصادر في البر، وقد ينشأ من تلوث الجو، أو عن طريق الإغراق، أو عن طريق ممارسة أنشطة في البحر كاستكشاف واستغلال قاع البحر، وينتج أيضا بسبب التخلص من النفايات من السفن أو الطائرات، إضافة إلى هذا قد تحمل هذا التلوث الأنهار أو الناجم عن المنشآت أو المستطحات أو الناجم عن مصادر أخرى في الأرض، كما ينتج التلوث البحري من النفايات والسوائل غير المعالجة المتخلطة من المنشآت الصناعية، وكذلك من العبوات الحربية السامة، إذن تتعدد مصادر التلوث البحري بين التلوث من الجو ، والتلوث من اليابسة، الدفن البحري، حوادث منصات النفط البحري غير أن أهم هذه المصادر هو تلوث هذا الأخير بالبترو، حيث تؤكد الدراسات أن حوالي مليون 1.000.000 طن من المخروقات تسرب منها 400000 طن سنويا في البحر الأبيض المتوسط كما أكدت جمعية حماية البيئة أن هذا المقدار الهائل من التسرب يعادل أسبوعيا حادثة Erika.

⁵ -واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، جامعة تلمسان، 2009-2010، ص.210.

- ⁶ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، المرجع السابق، ص.265.
- ⁷ - راجع محمد بوسلطان ، التلوث البحري بالبترو، مجلة العلوم القانونية والإدارية، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بالقائد، تلمسان، العدد1، 2002 ص.14؛ أنظر كذلك العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر 2010، ص.208.
- لقد أبرم بروتوكول بروكسل عام 1992 تحت إشراف المنظمة البحرية (OMI) الدولية بهدف استكمال النظام التعويضي عن أضرار التلوث الذي بدأت معالمه بإبرام اتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1969. وقد صادقت الجزائر على اتفاقية بروكسل لسنة 1969 بموجب الأمر رقم 17/72 المؤرخ في 07 يونيو 1972، ج.ر. عدد.53، مؤرخة في 04 يونيو 1972، كما صادقت الجزائر أيضا على بروتوكول لسنة 1992 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 123/98 المؤرخ 1998/04/18، ج.ر. عدد.25 مؤرخة في 1998/04/26.
- ⁸ - مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث البحري الناتج عن السفن، مذكرة ماجستير قانون التغير والبيئة، جامعة الجزائر، 2015-2016، ص.28.
- ⁹ - يقصد بالزيت في إطار اتفاقية 1992 وحسب المادة الأولى فقرة خامسة بأنه: "كل الزيوت المعدنية الثابتة، خصوصا النفط الخام، مشتقات الزيت، زيوت محركات الديزل الثقيلة، زيوت التشحيم التي يتم نقلها على ظهر السفن في صورة شحنة أو تكون مخزونة داخل بطن هذه السفينة".
- ¹⁰ - راجع المادة الأولى من اتفاقية 1969.
- ¹¹ - محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمخروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى 2002، ص.ص.255-256.
- ¹² - العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص.197.
- ¹³ - سعيد سيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر 2004، ص.ص. 125-126.
- ¹⁴ - الفرنك الذهبي وفق المادة 09/05 يتكون من وحدة مكونة من 65.5 ملغ من الذهب الذي تكون نقاوته 900 بالألف، ثم يحول إلى العملة الوطنية للدولة المعنية. وقد أحالت المادة 121 من القانون البحري الجزائري إلى الاتفاقيات الدولية في هذا الخصوص؛ راجع العربي بوكعبان، المرجع السابق، ص.197.
- ¹⁵ - راجع بخصوص مسألة التحديد الفقهي للمسؤول عن التلوث بالزيت: صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، 2007، ص.528.
- ¹⁶ - راجع المادة الأولى من اتفاقية لندن لسنة 2001 السالف ذكرها.
- ¹⁷ - أمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر. رقم 47 لسنة 1998، وبمقتضى أيضا القانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر. عدد.46، المؤرخة في 18 أوت 2010.
- ¹⁸ راجع جريدة رسمية المؤرخة في 04 يوليو 1972، عدد.53، ص.812.
- ¹⁹ - جديدي معراج، مدخل لدراسة قانون التأمين الجزائري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1992، ص.13.
- ²⁰ - لقد استهدفت المسؤولية المدنية الناقلات التي تحمل أكثر من 2000 طن من المخروقات كبضاعة، و بمفهوم المخالفة الناقلات التي تحمل اقل من الكمية المحددة في الاتفاقيات لا تخضع لتغطية تأمينية إجبارية و يكون ذلك بدخول مالك السفينة فيما نسميه بنوادي الحماية و التعويض، لمعرفة المزيد راجع:
- KAMEL HADDOUM, Pollution marine : prévention et lutte, colloque sur le contentieux maritime, du 2-3 mai 2009, université d'Oran.p.34.
- ²¹ - خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، دار الفكر الجامعي، مصر، 2011، ص.546.
- ²² - سماعين فاطمة، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمخروقات ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري ، كلية الحقوق جامعة وهران ، 2009-2012 ، ص.124.
- ²³ - راجع المادة السابعة فقرة ثانية من اتفاقية 1992 حول المسؤولية المدنية.
- ²⁴ - Antoine VIALARD, Prévention et indemnisation des pollutions pas hydrocarbures, Revue de droit maritime français, n° 637 mai 2003. Lamy. Édition, p. 438.
- ²⁵ - تم الدفاع عن فكرة وجود ضمان بنكي إلى جانب التأمين الإجباري كبديل له وتأييدها من قبل الولايات المتحدة الأمريكية ، وجنوب إفريقيا أثناء المؤتمر الديبلوماسي المنعقد بطوكيو.
- ²⁶ - راجع المادة السابعة فقرة عشرة و اثني عشر من الاتفاقية المذكورة أعلاه.
- ²⁷ - واعلي جمال، المرجع السابق، ص.291 وما بعدها.
- ²⁸ - أنظر ج.ر. مؤرخة في 08 مارس 1995، عدد.13.

- ²⁹ - المادة 01/09 من الاتفاقية.
- ³⁰ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، المرجع السابق، ص. 310.
- ³¹ - VINCENT REBEYROL, L'affirmation d'un droit à l'environnement et la réparation des dommages environnementaux, édition alpha, tome 42, 2010. ,p.358.
- ³² - علي فيلاي، الالتزامات، الفعل المستحق للتعويض، موفم للنشر، الطبعة الثانية، الجزائر. 2010، ص. 353.
- ³³ -- LAURENT NEYRET, atteintes au vivant et responsabilité civile, thèse pour l'obtention du grade de docteur en droit de l'université D'ORLEANS. 2002. ,p.559.
- ³⁴ - M.PRIEUR, Droit de l'environnement, DALLOZ, 4eme édition. france. 2001. ,p.880.
- ³⁵ - أنشيء هنا الصندوق الموجب المادة 33 من قانون المالية لسنة 1984، المعدلة و المتممة بموجب المادة 145 من قانون المالية لسنة 1990، ثم بموجب المادة 93 من قانون المالية لسنة 2000.
- ³⁶ - ورد النص على هذا الصندوق في المادة 35 من القانون رقم 02-02 المؤرخ في 05 فبراير 2002 المتعلق بحماية الساحل، ج.ر عدد 10 لسنة 2002 و قد حدد قانون المالية لسنة 2003 موارد و نفقات الصندوق ، حيث يتكفل بالتمويل عمليات حماية الساحل و المناطق الشاطئية ، و بالتعويضات عن التلوث المترتب عن تدفق مواد كيميائية خطيرة في البحر ، لمعرفة المزيد عن هذا الصندوق راجع يلس شاوش بشير، حماية البيئة عن طريق الحماية و الرسوم البيئية مجلة العلوم القانونية و الإدارية ، كلية الحقوق جامعة أبو بكر بلقايد ، تلمسان سنة 2003 ص 144.
- ³⁷ - ج.ر رقم 10، لسنة 2002.
- ³⁸ - C. BOUNI et J. B. NARCY et C. BOUTELOUPE et A. DUFOUR, préjudice écologiques des marées noires- revendications et valeurs économiques, éd institut océanographique. Paris. Monaco, 2009.,p. 185 et S.
- ³⁹ - M. PRIEUR, op.cit.,p.881.
- ⁴⁰ -M. REMOND-GOUILLOUD, L'indemnisation des victimes de la pollution causée par les activités en mer, indemnisation des dommages dus a la pollution, OCDE.,p.77.
- ⁴¹ - تم إنشاء هذا الصندوق بموجب الاتفاقية الدولية لسنة 1971 المتعلقة بـ Fipol ببروكسل، وقد تمت المصادقة عليها من طرف الجزائر بموجب الأمر رقم 55/74 المؤرخ في 13 ماي 1974، ج.ر عدد 45 مؤرخة في 1974/06/04.
- ⁴² - راجع المادة 1/4 أ من اتفاقية 1992.
- ⁴³ - M. ROMOND GOUILLOUD, Les fonds d'indemnisation et le préjudice écologique, le dommage écologique en droit interne, communautaire et comparé, colloque 21-22 mars 1991a la faculté de droit, d'économie et de gestion de Nice Sophia-Antipolis, ouvrage publié avec le concours du ministère de l'environnement, de l'université de Nice, du comité Lépine de la ville de Nice, du conseil général des ALPES-MARITIME. p.301
- ⁴⁴ - مصطفى كمال طه، التوحيد الدولي للقانون البحري، دار الفكر الجامعي، مصر 2007، ص. 82.
- ⁴⁵ - أنظر سعيد سيد قنديل، المرجع السابق، ص. 144.
- ⁴⁶ - مصطفى كمال طه، المرجع نفسه، ص. 83.
- ⁴⁷ - سماعين فاطمة، المرجع السابق، ص. 154.
- ⁴⁸ - محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص. 464.
- ⁴⁹ - راجع المادة 3/4 من هذه المعاهدة.
- ⁵⁰ - سعيد السيد قنديل، المرجع السابق، ص. 144.
- ⁵¹ - راجع ديباجة هذه المعاهدة.
- ⁵² - وهذا المبلغ محدد بـ 151 مليون وحدة حسابية أي 450 مليون فرنك ذهب، وهو حوالي 30 مليون دولار للحادث الواحد؛ راجع المادة السادسة فقرة ثالثة من بروتوكول الصندوق لسنة 1992 التي تنص على أنه: "....، إن المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد من جانب الصندوق في ظل هذه المادة سيكون بالنسبة لأي حادث واحد محدود، بحيث لا يزيد المقدار الكلي لهذا المبلغ، ومقدار التعويض المسدد فعلا وفق اتفاقية المسؤولية لعام 1992 عن أضرار التلوث الواقعة في نطاق تطبيق هذه الاتفاقية حسب التعريف الوارد في المادة الثالثة عن 135 مليون وحدة حسابية".

⁵³- P. GALINIER, Total Fina refuse d'endosser la responsabilité du sinistre, le Monde, 23 déc. 1999. p.9.

⁵⁴- I.CRETEAUX, Questions juridiques liées à l'évaluation du dommage écologique, thèse, Paris I, 1998, p.53 Ets.

⁵⁵- إضافة إلى ذلك فقد توقع أن المسؤول في هذه الكارثة حددت مسؤوليته بمبلغ 70 مليون فرنك فرنسي لو لم تكن مسؤوليته مغطاة بتأمين. راجع:

F. GROSRICHRD, une responsabilité limitée et mutualisée, le Monde 18 déc. 1999. p.15.

⁵⁶- JEAN-PIERRE BEURIER, droits maritimes, éd. Dalloz, Paris, 2006-2007, p.31.

⁵⁷- M.N, Erika: Total fina met 490 MF sur la table. Journal de la marine marchand, 7 janv 2000, p.7.

مشار إليه في سعيد سيد قنديل، المرجع السابق، ص.148.