

تاريخ القبول: 2019/10/07

تاريخ الإرسال: 2019/05/23

تاريخ النشر: 2020/01/08

**المسؤولية المدنية على التلوث البحري بالنفط وفق اتفاقية 1969  
وبروتوكول 1992 المعدل لها**

**Civil Liability for Marine Pollution by Oil in  
accordance with the 1969 Convention and its 1992  
Protocol**

طالب دكتوراه بلي بولنوار

جامعة عمار تليجي، الأغواط . boulanouarbelli@gmail.com

د. سليمان النحوي أستاذ محاضر أ، بجامعة عمار تليجي الأغواط.

**الملخص:**

إن موضوع تلوث البيئة البحرية يعتبر من المواضيع الهامة والتي فرضت نفسها على المجتمع الدولي ، ذلك أن العصر الحديث اتسم بالاستعمالات الواسعة والمتزايدة للبحار والمحيطات ، كما أن التوسع السريع في عدد الوحدات البحرية العاملة وما يطرح أو يتسرب في البيئة البحرية من تلك الوحدات من مواد سامة أو ضارة بقصد أو عن غير قصد وم الحوادث البحرية التي لا يمكن تلافيها في كثير من الأحيان .

وإذا كان الحل الأمثل للبيئة هو الوقاية من الأضرار البيئية والحفاظ عليها إلا أن التعويض شق هام لا يمكن إغفاله يأتي بعد فشل الإجراءات الوقائية في معالجة الأضرار البيئية وذلك لكفالة إحداث التوازن لفائدة المجتمع الدولي للحصول

على المحروقات من جهة والمحافظة على بيئة بحرية من جهة ثانية وهذا ما عالجته اتفاقية 1969 والبروتوكول 1992 المعدل لها.

**الكلمات المفتاحية:** البيئة، البيئة البحرية، التلوث، المسؤولية المدنية، التعويض.

## Résumé

Le problème de la pollution du milieu marin est l'une des questions importantes qui s'imposent à la communauté internationale, caractérisée par une utilisation croissante et croissante des mers et des océans. L'augmentation rapide du nombre d'unités marines actives et l'introduction ou la fuite de ces unités dans le milieu marin est toxique ou Nocif pour les accidents maritimes intentionnels ou non intentionnels qui ne peuvent pas être évités fréquemment.

Si la solution idéale pour l'environnement est de prévenir et de préserver les dommages environnementaux, l'indemnisation est un élément important à ne pas négliger, après l'échec des mesures préventives prises pour faire face aux dommages environnementaux, afin d'assurer un équilibre aux avantages pour la communauté internationale d'obtenir du carburant et de maintenir un environnement marin, d'autre part. Traitée par la Convention de 1969 et le Protocole de 1992 l'amendant.

**Keywords:** environment, marine environment, pollution, civil liability, compensation

## مقدمة :

كم شدنا ولفت انتباهنا قول الحق تعالى: "وما يستوي البحران هذا عذب فرات سائغ شرابه، وهذا ملح أجاج ومن كل تأكلون لحما طريا، وتستخرجون حلية تلبسونها وترى الفلك فيه مواخر لتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون"<sup>1</sup>؛ ولكم استوقفتنا الآية الكريمة "ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي الناس ليذيقهم بعض

الذي عملوا لعلهم يرجعون"<sup>2</sup>؛ ظل الإنسان لأحقاب طويلة ينظر للبحار والمحيطات بوصفها قادرة على أن تستوعب كل ما يلقي إليها من مخلفات أو مواد سواء عن عمد أو نتيجة الاستخدامات المختلفة ، ولكن بدا واضحا منذ بدايات هذا القرن أن للبحار والمحيطات طاقة قصوى على الرغم من ضخامتها واتساعها ، حيث نشأ الإدراك بان البيئة البحرية قد بدأت تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من مواد ومخلفات ، ثم أدرك الإنسان في مرحلة لاحقة أن البحار والمحيطات تمثل جزءا رئيسيا من المجال الحيوي، وأنها تمثل عنصرا أساسيا من عناصر التوازن والنبات في هذه الكرة الأرضية.<sup>3</sup>

إن موضوع تلوث البيئة البحرية يعتبر من المواضيع الهامة والتي فرضت نفسها على المجتمع الدولي ذلك أن العصر الحديث اتسم بالاستعمالات الواسعة والمتزايدة للبحار والمحيطات ،كما أن التوسع السريع في عدد الوحدات البحرية العاملة، والمحطات النهائية البعيدة عن الشواطئ والمنشآت الأخرى المختلفة التي تقام في البيئة البحرية وما يطرح أو يتسرب في البيئة البحرية من تلك الوحدات والمنشآت من مواد سامة، أو ضارة بقصد أو عن غير قصد ومن الحوادث البحرية التي لا يمكن تلافيها في كثير من الأحيان. مع ظهور أولى البوادر للآثار السلبية لتزايد حركة الملاحة البحرية ستبدي بعض الدول انشغالها لحماية البحار من التلوث الذي تخلفه السفن وبشكل خاص التلوث النفطي.

وإذا كان الحل الأمثل للبيئة هو الوقاية من الأضرار البيئية والحفاظ عليها إلا أن التعويض عن الأضرار البيئية شق هام لا يمكن إغفاله يأتي بعد فشل الإجراءات الوقائية في معالجة الأضرار البيئية، وقد أثارت حادثة توري كانيون مشاكل قانونية معقدة لاسيما تلك المتعلقة بالمسؤولية وعدم إمكانية العثور على مسؤول لإلزامه بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، ويرجع السبب في هذه

المشاكل في الواقع إلى النقص والغموض في القوانين الداخلية من جهة، والفراغ القانوني الموجود آن ذاك في قواعد القانون الدولي من جهة أخرى؛ وفي أعقاب كارثة توري كانيون وتحت ضغط من الرأي العام، وإلحاح من الحكومتين الانجليزية والفرنسية المضربين الرئيسيين من هذه الكارثة، دعت منظمة امكو إلى عقد مؤتمر دولي في بروكسل عام 1969 أثمر عن إبرام معاهدين.

ما يهمننا في موضوعنا هذا هو المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية

عن أضرار التلوث بالزيت لما تتطوي عليه من أهمية كبرى للأسباب التالية :

- إن المسؤولية المدنية جزء أساسي في كل نظام قانوني باعتبار أن المجتمع الدولي اتجه إلى وضع قواعد جديدة إلى المسؤولية .

-إن موضوع المسؤولية يمكن أن يطور القانون بما يكفله من ضمانات ضد التعسف

- إن موضوع المسؤولية تضمنته العديد من الاتفاقيات الدولية

- إن وضع نظام للمسؤولية والتعويض كفيل بأحداث التوازن لفائدة المجتمع الدولي

للحصول على المحروقات كمصدر هام للطاقة من جهة والمحافظة على بيئة بحرية نظيفة وخالية من التلوث من جهة ثانية.

- المجتمع الدولي قام برعاية مصالح المضربين من التلوث بالنفط أمام الأضرار الجسيمة التي يمكن أن يتم التسبب فيها.

- اتساع الساحل الجزائري المطل على البحر الأبيض المتوسط على طول يتجاوز

1200 كلم مع العلم أن الجزائر دولة منتجة ومصدرة للبترول.

وبالتالي لما يقع أي حادث تلوث للبيئة البحرية بالمحروقات فانه أول ما

يتبادر إلى أذهاننا من المسؤول عنه وكيف يتم جبر الضرر الناتج عنه وكيف يتم

التعامل؟. ومنه وجب تحديد النظام القانوني للمسؤولية عن التلوث البحري بالنفط وما

هي طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث البحري بالنفط على ضوء المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969.

ووفق هذا الطرح سنحاول تحديد مكونات النظام الذي أرسته اتفاقية 1969 لحماية البيئة البحرية من التلوث بالمحروقات الصادر عن السفن وفق أسلوب تحليلي يربط بين نصوص المعاهدة والحقائق الاجتماعية فالمنظور الغائي هو الذي أصبح يتحكم حالياً في إرساء قواعد القانون الدولي وفي تفسيرها، حيث أصبح للقانون الدولي وظائف اجتماعية، وأضحت مهمته تغيير المجتمع وتحقيق غايات متعددة منها حماية البيئة<sup>4</sup>؛ وسنحاول تحليل قواعد نظام المسؤولية المدنية طبقاً للمعاهدة، والتساؤل عن مدى قدرة المعاهدة على الاستجابة للانشغالات البيئية ضمن قواعدا لمواجهة هذه الظاهرة ومدى قدرتها على إرساء معايير واليات قانونية تستجيب لمتطلبات حماية البيئة البحرية من الانعكاسات السلبية للتطور الاقتصادي والتكنولوجي الذي عرفه ميدان الملاحة البحرية<sup>5</sup>.

ولدراسة موضوع المسؤولية المدنية ارتأينا تقسيمه إلى مبحثين المبحث الأول النظام القانوني للمسؤولية المدنية، حيث نبحث عن المسؤول عن التلوث بين السفينة والبضاعة مع تركيز المسؤولية وفق معاهدة 1969 والبروتوكول 1992، وفي المبحث الثاني نحدد طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث بالنفط

### أولا : النظام القانوني للمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط

إن الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969 تتكون من إحدى وعشرين مادة تتقدمها ديباجة تعلن فيها الدولة أطراف الاتفاقية عن إدراكها خطورة التلوث الناجم عن نقل الزيت صبا على نطاق واسع عن طريق البحر كما تؤكد إقناعها بالحاجة إلى ضمان تعويض الأشخاص الذين يصيبهم التلوث بأضرار نتيجة لتسرب أو إلقاء الزيت من السفن وكذلك رغبة الأطراف في

توحيد القواعد والإجراءات الدولية التي تطبق بشأن المشاكل التي تثيرها المسؤولية في هذا الصدد بحيث يمكن تحديد التعويضات المناسبة في مثل هذه الحالات<sup>6</sup>.

للمسؤولية طبقاً للقواعد العامة عناصر ثلاثة هي الخطأ والضرر والعلاقة السببية، وفي مجال المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات يختفي عنصر الخطأ نهائياً عند انعقادها، ولا يظهر إلا عند تقدير التعويض الملزم به للشخص المسؤول، ومن ثم لا يشترط وفقاً لمعاهدة 1969 والبروتوكول المعدل لها لانعقاد المسؤولية سوى وقوع حادث يترتب عليه ضرر التلوث<sup>7</sup>؛ وعليه فعنصري المسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات حسب اتفاقية 1969 هما أولاً حادث التلوث المنطوي على سفينة والمؤدي إلى تسرب المحروقات إلى البحر وثانياً هو الضرر فلا مسؤولية إذا لم يتوفر الضرر، إذا توفرت عناصر المسؤولية عن التلوث، فإنه أمر بديهي التساؤل حول من تتسبب إليه هذه المسؤولية، أي من هو الشخص المسؤول عن التلوث<sup>8</sup>؟.

### 1 : المسؤول عن التلوث بين السفينة والبضاعة

حين وقوع حادث بحري ينجم عليه ضرراً ملوثاً فإنه يستوجب تحديد المسؤول عن هذا الحادث الملوث وذلك قصد رفع دعوى ضده بهدف الحصول على تعويض عن ذلك الضرر وعلى ضوء معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها استوجب معرفة الموقف وتبائنه لتحديد على من تقع مسؤولية التلوث. هل هي على عاتق السفينة؟ أم هي على عاتق البضاعة المنقولة عليها؟ وللإجابة على هذا التساؤل وجب معرفة الموقف وفق المعاهدة 1969 وبروتوكول 1992.

**أ: موقف معاهدة 1969:** شغلت مسألة تحديد المسؤول عن التلوث حيزاً كبيراً أثناء وضع معاهدة 1969 لارتباطه بضمان تعويض مناسب للمضررين من التلوث والذي يعتبر الهدف الرئيسي للمعاهدة.

\*-مسؤولية مالك السفينة: نصت المادة الثالثة فقرة أولى من المعاهدة على اعتبار "مالك السفينة لحظة وقوع الحادث، أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أفعال لحظة الفعل الأول، مسؤولاً عن أي ضرر ينجم عنه التلوث ..."<sup>9</sup>؛ وقد رتبت الاتفاقية على مالك السفينة "شخص أو أشخاص مسجلة السفينة على اسمهم مسؤولية تعويض الأضرار"<sup>10</sup>، وهي مسؤولية غير محددة أي مطلقة لا يلزم فيها إثبات الخطأ في جانب المالك، إلا أن هذه المسؤولية يمكن أن يتلخص منها هذا الأخير بإبداء احد الأسباب الموضحة في الفقرة الثانية أ من الاتفاقية<sup>11</sup>، لقد يفهم من نصوص المعاهدة أنها تبنت الحل الذي يلقي المسؤولية على عاتق مالك السفينة وحده دون غيره.

وقد بدا واضحاً أن الاعتبارات العملية هي التي غلبت ورجحت الأخذ وتبني مثل هذا الحل، فالانشغال الأكبر أثناء أعمال المؤتمر كان بضمان تعويض المضررين من التلوث وما يقتضيه ذلك من ضرورات الوضوح والتسهيل عليهم وتبسيط إجراءات حصولهم على التعويض، ولهذا السبب فقد رأى أن بلوغ هذا الهدف سيكون أمراً عسيراً في ظل هذه المسؤولية الواقعة على مالك البضاعة وذلك لصعوبة التعرف عليه، وهو القابل للتغيير أثناء ذلك النقل في حين إن شخصية مالك السفينة أكثر سهولة في تعيينه<sup>12</sup>. ومن السهولة بما كان معرفة مالك السفينة وذلك بالرجوع إلى سجلات تسجيلها مع اعتبار فروض تأجير السفينة غير المجهزة في مجال نقل البترول نادرة جداً. وأخيراً يعد مالك السفينة مسؤولاً بصرف النظر عن محل إقامته، موطنه، جنسيته، أو الدولة التي سجلت فيها السفينة.

\*- مفهوم ملكية السفينة: نصت معاهدة 1969 على أن المالك يعني "الشخص"<sup>13</sup> أو الأشخاص المسجلة باسمهم السفينة، أو في حالة غياب التسجيل الشخص أو الأشخاص المالكين للسفينة"<sup>14</sup>. طبقاً لهذه المادة فإن معيار التسجيل هو الذي يبين ملكية السفينة، ومعيار الحيازة المادية في حالة عدم التسجيل، وذلك تسهيلاً على

المتضررين من التلوث بمعرفة المسؤول عن الضرر ومتابعته من أجل التعويض. يبقى معرفة إن مالك السفينة المسؤول هو ما ينطبق عليه هذا الوصف لحظة وقوع الحادث<sup>15</sup> فإذا كان هذا الأخير يتكون من سلسلة أفعال فان المسؤولية عن سائر هذه الأفعال تقع على عاتق من يعد مالكا لحظة وقوع الفعل الأول فقط<sup>16</sup>.

\* - المسؤولية في حالة تعدد السفن المتسببة في الضرر التلوث: إذا وقع حادث وأدى إلى تسرب البترول من أكثر من سفينة في وقت واحد، وصعب نسبه إلى احد ملاك السفن، نصت اتفاقية 1969 على أنه "عندما يحدث تسرب أو إلقاء أكثر من سفينة وينتج عن ذلك ضرر تلوث ، فان ملاك كل السفن المتسببة في ذلك يسألون بالتضامن عن مجموع الضرر الذي لا يقبل التجزئة على النحو المعقول<sup>17</sup>؛ ولتنفيذ نص المادة المذكور أنفا لا بد من توافر شرطين:

أ/ أن يحدث تسرب أو إلقاء لزيوت تغطيه المعاهدة من سفينتين أو أكثر مغطاة أيضا من المعاهدة. ب/ أن يكون ضرر التلوث الناتج عن مثل هذا التسرب أو الإلقاء الغير قابل للتجزئة عن النحو المعقول؛ وبالتالي يتعلق النص المسار إليه بالمسؤولية التضامنية لملاك السفن المتسببة في وقوع حادث التلوث.

ب : موقف بروتوكول 1992: نص بروتوكول 1992 المعدل لمعاهدة 1969 على اعتبار أن "مالك السفينة لحظة وقوع الحادث، أو عندما يتضمن الحادث سلسلة من الأفعال لحظة الفعل الأول مسؤولا عن أي ضرر التلوث تتسبب فيه السفينة نتيجتا لهذا الحدث"<sup>18</sup>. طبقا لهذا النص فان تعديلا لم يطرأ على مسألة تحديد المسؤول عن التلوث بالزيت، حيث ظل مالك السفينة وحده دون غيره هو المسؤول في مواجهة المضرورين من التلوث الذي تسببت فيه سفينته إثر وقوع الحادث<sup>19</sup>.

خلاصة ما تقدم أن المضرورين من التلوث هم أجانب عن العلاقات التعاقدية الموجودة بين مختلف الأطراف المعنية بعملية نقل البترول، وأن ما أصابهم

من ضرر مرجعه حسب إدراكهم أن السفينة قد تسرب منها الزيت ومن ثم فهي ملزمة بتعويضهم عن هذا الضرر؛ ومما لا شك فيه أن هذه الاتفاقية لها أهمية كوسيلة قانونية للتعويض عن الأضرار الناتجة من التلوث ، بالنظر إلى أنها أول وثيقة دولية تعتمد مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن تلوث البيئة البحرية، وقد حددت الاتفاقية مشغل السفينة بأنه الشخص المسجل كمالك لها والمسؤول عن الأضرار التي توقعها، وإذا كانت السفينة مملوكة لأحد الدول ومشغلة بواسطة إحدى الشركات المسجلة في هذه الدول كمشغل لهذه السفينة بموجب هذه الاتفاقية<sup>20</sup>.

## 2 : تركيز المسؤولية

لقد حددت معاهدة 1969 والبروتوكول 1992 المعدل لها المسؤولية عن التلوث على عاتق مالك السفينة المتسببة في الحادث الملوّث وذلك لأسباب عملية، وبالتالي فقد ركزت المعاهدة على المالك لكن ما مدى نجاح المعاهدة في هذا التركيز؟، بحيث يمكن القول أن أي حادث ملوث يتسبب في ضرر ينسب إلى جهة معينة فهذه الأخيرة تتحمل تبعات التعويض لصالح المضرورين ، هل يؤخذ هذا التركيز على إطلاقه بحيث لا يمكن رفع دعوى التعويض إلا على مالك السفينة ، أم أن الأمر نسبي يسمح برفع الدعوى على شخص آخر غير مالك السفينة هذا ما سوف نعرفه وفق معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها.

أ : **الوضع في معاهدة 1969:** إعمالاً بأحكام معاهدة 1969 فإن عبء المسؤولية عن ضرر التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء البترول من سفينة ما يقع على عاتق مالكيها<sup>21</sup>، ونصت كذلك على أن لا تقام أي دعوى للتعويض عن ضرر التلوث ضد المالك على أساس آخر خلاف هذه المعاهدة ولا تقام أي دعوى للتعويض بسبب التلوث سواء كانت مؤسسة على هذه المعاهدة أم من عدمه ضد تابع ووكلاء المالك<sup>22</sup>.

لم يدرك واضعو معاهدة 1969 أنه بهذا النص الذين يبتغون من ورائه تركيز المسؤولية بصفة مطلقة في مالك السفينة، لم يحققوا إلا نجاحا جزئيا فقط. أن المعاهدة لا تمنع على الإطلاق إقامة دعوى التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت على أساس القواعد العامة ضد كافة الأشخاص غير مالك السفينة وتابعيه ووكلائه عندما يتسبب خطأهم كليا أو جزئيا في وقوع الحادث مصدر الضرر<sup>23</sup>؛ ويبقى في النهاية القول انه إذا كان اختيار مالك السفينة قد جاء للتيسير على المضرورين من التلوث، فان ذلك لا يعني بأي حال من الأحوال أن واضعي المعاهدة قد أرادوا تحميله التعويض عن ضرر التلوث نجم عن حادث وقع بسبب خطأ شخص آخر غيره، لذلك نصت على انه "لا يخل أي نص في هذه المعاهدة بحقوق رجوع المالك ضد الغير"<sup>24</sup>.

إذا نتج الحادث على سبيل المثال عن خطأ في بناء السفينة أو عن خطأ السفينة الأخرى الصادمة فان مالك الناقلة يستطيع إقامة دعواه ضد الباني أو مالك السفينة الأخرى على أساس القانون الوطني وحق الرجوع هنا ليس مقيدا أو محددا؛ هذا بالضبط ما يمكن أن نصف به عمل واضعي معاهدة 1969، فهم بعد أن ألقوا بعبء المسؤولية عن التلوث على عاتق مالك السفينة طبقا لأحكامها، حظروا إقامة أي دعوى سواء على أساس المعاهدة أم على أي أساس آخر ضد تابعي ووكلاء المالك فقط تاركين غيرهم من الأشخاص الآخرين موضع ملاحقة من المضرورين من التلوث خارج نطاق المعاهدة على أساس قواعد القانون الداخلي، تلك الملاحقة التي يدفعهم إليها كما اشرنا من قبل، إمكانية الحصول على تعويض كامل عما لحقهم من أضرار<sup>25</sup>.

**ب : الوضع في بروتوكول 1992:** أثبتت حادث اموكو كاديس أن معاهدة 1969 تمثل مزيدا من الخطر بالنسبة للباني، المقاولين من الباطن، موردي الموارد

والخدمات وشركات التصنيف، ففي حين أن مالك السفينة يعلم نطاق وحدود مسؤوليته فإن هؤلاء لا يعلمون شيئاً، والدائنون لديهم كل المصلحة في إقامة الدعوى عليهم نظراً لمسؤوليتهم غير المحدودة.

إن حادث اموكوا كاديس الذي وقع عام 1978 أظهر النقص الكبير في نظام معاهدة 1969 حيث لا يمكن أن ينتظر منها إلا تعويضاً جزئياً، فقد جاء بروتوكول 1992 لمعالجة هذا النقص حيث عدلت المادة الرابعة الفقرة الثانية من البروتوكول والمادة الثالثة الفقرة الرابعة من المعاهدة، واستبعدت تماماً الدعوى المرفوعة ضد المالك طبقاً لقواعد القانون الداخلي، وحصرت دعوى التعويض بالاحتكام على أساس المعاهدة هذا من جهة ووسعت نطاق الحصانة بالنسبة لغير مالك السفينة من جهة أخرى فعددت أشخاصاً يحظر إقامة الدعوى ضدهم سواء طبقاً لأحكام المعاهدة أو طبقاً لأحكام أي قانون داخلي آخر، عكس معاهدة 1969 التي كانت تقتصر على تابعي ووكلاء المالك.

وبالرغم أن بروتوكول 1992 قد قطع شوطاً طويلاً في طريق التركيز المطلق للمسؤولية على عاتق مالك السفينة فهذا لا يعني تماماً أن لا حق للمضربين من التلوث لإقامة دعوى المسؤولية ضد الغير الأجنبي عن الرحلة البحرية كمقاوول بناء السفينة، وشركات الإصلاح، وشركات التصنيف ومالك الرادار أو أي معدات أخرى مستخدمة على متن السفينة<sup>26</sup>. وقد احتفظ البروتوكول بحق رجوع المالك على غير المخطئ المنصوص عليه في المادة الثالثة الفقرة الخامسة من معاهدة 1969.

على الرغم من أن تركيز المسؤولية عن التلوث في مالك السفينة طبقاً لبروتوكول 1992 ليس مطلقاً، فإن نصوصه لا تؤدي إلى استبعاد فكرة الخطأ، فهو يفتح باب دعوى المسؤولية للمضربين من التلوث عندما يرتكب المجهز غير المالك

لناقله البترول أو غيره من المشار إليهم في التعداد الذي أورده البروتوكول، خطأ عمدياً أو خطأ غير مغتفر ذلك الخطأ الذي يترتب عليه حرمانه من الحق في التمسك بتحديد مسؤوليته طبقاً للقواعد العامة<sup>27</sup>.

### ثانياً: طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات:

بعد أن تم تحديد المسؤول عن التلوث بموجب معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها بمالك السفينة، فما يتبادر إلى الأذهان هو ما طبيعة مسؤولية مالك السفينة وعلى أي أساس تم الأخذ بها؟ هل تأسس على خطأ أم الضرر؟

#### 1: طبيعة المسؤولية هن التلوث بالمحروقات

تنقسم المسؤولية المدنية على العموم إلى مسؤولية عقدية تقوم على أساس الإخلال بالتزام عقدي ومسؤولية تقصيرية تقوم على أساس الإخلال بالتزام قانوني وهو الالتزام بعدم الإضرار بالغير. والحال كذلك طبقاً لقواعد القانون الداخلي، فإن المسؤولية في مجال التلوث بالمحروقات ليست بالتأكيد إلا مسؤولية تقصيرية، فعندما تتعرض ناقلة بترول لحادث ما وينجم عن ذلك ضرر تلوث بسبب تسرب زيت من الناقلة، فإن مالك السفينة المسؤول عن تعويض هذا الضرر لم تكن تربطه بالمضروور أي علاقة قانونية بل كان أجنباً عنه قبل وقوع الضرر وتحقق مسؤوليته<sup>28</sup>؛ مع العلم أن المسؤولية التقصيرية بدورها تنقسم إلى مسؤولية تقصيرية على أساس الخطأ سواء كان مفترضاً أم واجب الإثبات وإلى مسؤولية تقصيرية على أساس الضرر بصرف النظر عن أي خطأ. فبماذا أخذت معاهدة 1969 والبروتوكول المعدل لها لسنة 1992؟

أ: **المسؤولية على أساس الخطأ:** ورد مشروع المادة الثانية من الاتفاقية بصيغتين مختلفتين رغم اتفاقهما في إسناد المسؤولية إلى مالك السفينة وطبقاً للصيغة الأولى (أ) المقترحة للمادة الثانية تقدم المسؤولية على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات

أما الصيغة الثانية (ب) فقد أقامت المسؤولية على أساس المسؤولية المطلقة<sup>29</sup>؛ وقد استند مؤيدو الأخذ بنص مشروع المادة الثانية في صيغته الأولى والذي يقيم المسؤولية على أساس الخطأ إلى عدة أسباب منها:

- أن المعاهدات الدولية التي أخذت بمبدأ المسؤولية المطلقة مثل معاهدة بروكسل لسنة 1962 الخاصة بالسفن النووية لم تحمل بعد التصديقات الكافية حتى يمكن سريانها لأنها أخذت بفكرة مبدأ المسؤولية المطلقة للمالك .

- أن الاتجاه العام في القوانين البحرية يأخذ بمبدأ المسؤولية على أساس الخطأ.  
- كذلك حيث أن عملية نقل الزيت عبر البيئة البحرية ضرورية للتجارة والصناعة العالمية وطالما أن النشاط ليس خطرا في حد ذاته فإنه من الظلم أن يتحمل مالك السفينة مسؤولية الحوادث التي يمكن أن يتجنبها فإن على الضحية المضرور أن يتحمل من جانب نصيبه من المخاطر الضرورية التي ينقسمها الناس وأن مالك السفينة يصبح مسؤولا فقط عن الضرر الذي يحدث نتيجة لإهماله أو عدم يقظته أو سوء تصرفه المتعمد<sup>30</sup>.

- إن مقدرة سوق التأمين على الاستيعاب في ظل المسؤولية بدون خطأ غير مؤكدة، وبعبارة أخرى لن يؤدي هذا النظام إلا إلى حماية عدد قليل من المجهزين، علاوة على انخفاض غطاء التأمين الذي يستفيد منه ملاك السفن وذلك بسبب حدود سوق التأمين.

- إن المسؤولية بدون خطأ تؤدي إلى التقاعس عن حث المجهز على اتخاذ الحيطة والحذر مما يؤدي إلى تفاقم خطر التلوث، فالمجهز قد يسعى إلى تحمل أخطاء استغلال سفينته إذا علم أن مسؤوليته في جميع الأحوال لن تعتمد على سلوكه، بينما سيعمل على تدارك الأخطاء في حال المسؤولية الشخصية<sup>31</sup>.

ب: المسؤولية على أساس الضرر: على الناحية الأخرى وقف الفريق المعارض فكرة المسؤولية القائمة على أساس الخطر برفض الأخذ بها وتمسكوا بالمسؤولية القائمة على أساس الضرر، بصرف النظر عن الخطأ وذلك للأسباب التالية:

- أن حمل كميات كبيرة من الزيت عن طريق البحر هو أمر في حد ذاته يشكل خطورة وأن الشخص الذي يستفيد من عملية النقل يجب اعتباره مسؤولاً عن الضرر الذي ينجم من خلال عملية النقل<sup>32</sup>.

- إن هذا النظام يحقق عدالة وحماية أكثر من المضرورين من التلوث، فالتلوث يمكن أن يحدث بدون خطأ من جانب مالك السفينة، كما لو دخلت ناقلة البترول في تصادم مع سفينة بضاعة جافة في ظروف تعتبر فيها هذه الأخيرة هي المسؤولة، أو كما لو تعرضت الناقلة للغرق بسبب هيجان البحر، فيتسرب الزيت إليه دون أي خطأ من جانبها، في مثل هذه الأحوال حيث لا يمكن أن ينسب للناقلة ثمة خطأ فإن الأخذ بأي نظام آخر غير نظام المسؤولية بدون خطأ يمكن أن يترك المضرورين الأبرياء دون أدنى تعويض وهو ما يتعارض مع الهدف الأساس للمعاهدة والمتمثل في ضمان تعويض عادل لهم.

- إنه في نظام المسؤولية على أساس الخطأ مع قلب عبء الإثبات، قد لا يجد مالك السفينة في إثبات أن التلوث لم ينتج بأي حال من جانبه، أو من جانب أحد تابعيه، أو عن خطأ في استغلال السفينة، وهكذا يقع عبء الإثبات في نهاية المطاف على عاتق المدعي، الأمر الذي قد يطول معه أمد النزاع في أحوال كثيرة يجد المضرور من التلوث نفسه مضطراً أو ملزماً لتحمل تكاليفه، فالمسؤولية يجب أن تتحدد طبقاً لنظام بسيط فعال واقتصادي<sup>33</sup>.

- أن تطبيق هذا النظام يؤدي حتماً إلى تأخير سداد التعويضات ويجعل إجراء الحصول عليها أكثر تكلفة.

- إن ما قيل من أخذ المجهز وتابعيه أخطار استغلال السفينة على عاتقهم إذا ما علموا منذ البداية أن مسؤوليتهم ستقوم دون مراعاة الخطأ، أمر مشكوك فيه، ففكرة الخطأ ليست مستبعدة من نظام المسؤولية على أساس الضرر، ذلك أن المجهز حال ارتكابه خطأ شخصي لن يستفيد من تحديد التعويض الواجب عليه، ففي مثل هذه الحالة ينتقل دور الخطأ من مجال المسؤولية إلى مجال التعويض.

إن معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 اعتنقا الموقف الثاني الذي يقضي بقيام المسؤولية على أساس الضرر، حيث نصت المعاهدة على "اعتبار مالك السفينة وقت وقوع حادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أحداث وقت وقوع أول حدث مسؤولاً عن أي ضرر تلوث ينجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته إثر الحادث"<sup>34</sup>. إن المالك طبقاً لهذا النص يعتبر مسؤولاً عن ضرر التلوث الذي يحدث بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينته، حتى ولو لم يكن قد ارتكب ثمة خطأ، فلكي يتمكن من الحصول على التعويض، يكفي أن يقوم المضرور من التلوث الدليل على أن ضرراً قد لحقه وأنه توجد علاقة سببية تربط بين هذا الحادث والضرر<sup>35</sup>.

نستنتج من خلال إطلاعنا على هذه الاتفاقية أنها قد حققت عدداً من المزايا في مجال التعويض باعتمادها مبدأ المسؤولية المطلقة، الأمر الذي يرفع عن كاهل المتضرر عبء إثبات توافر الخطأ أو الإهمال في حق مالك السفينة. أن الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة يحقق حماية الأطراف التي تصيبها الأضرار من التسرب في حين لا تكفل لهم المسؤولية على أساس الخطأ هذه الحماية، إذ سيكون المجال مفتوحاً للهرب من المسؤولية.

إن هدف هذه الاتفاقية ليس هو البحث عن الطرف المخطئ ولكن الهدف هو وضع المسؤولية المطلقة إلى جانب الشخص الذي أخذ على عاتق مسؤوليته نقل

الزيت وهو الطرف الذي حقق منافع مادية كبيرة ولذلك يجب أن يتحمل مسؤولية الضرر الناشئ عن التسرب<sup>36</sup>؛ وبالتالي فالمسؤولية الموضوعية التي شملتها معاهدة 1969 تتطلب من المجهز لدفع مسؤوليته أن يقدم إثباتا إيجابيا لعدد من الوقائع الواضحة والمحددة على سبيل الحصر أو ما يسمى بحالات الإعفاء، وقد تجنبت الاتفاقية فكرة الإعفاء على أساس القضاء والقدر مسايرة بذلك الدول الشيوعية التي لا تؤمن بالأديان لكي تضمن موافقة أكبر عدد ممكن من الدول، مما ورد يمكن الإشارة إلى أن مالك السفينة يعفى من المسؤولية إذا كان الضرر ناتج بكليته عن عمل عمدي الوارد في الفقرة الثانية (ب) من المادة الثالثة، أو ناتج بكليته عن تهاون أو عمل آخر مضر الوارد في الفقرة الثانية (ج) من المادة الثالثة<sup>37</sup>.

وتتطلب المعاهدة والبروتوكول المعدل لها من مالك السفينة في حادث التلوث في التخلص من مسؤوليته أن يقدم الدليل على وجود أو حقيقة الفعل المعفى، علاوة على إثبات علاقة السببية بين هذا الفعل وضرر التلوث<sup>38</sup>، وحالات الإعفاء حصرتها المعاهدة في أعمال الحرب، الظاهرة الطبيعية، الفعل العمدي للغير وإهمال الحكومة وخطأ المضرور.

## 2 : أساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات .

إن معاهدة 1969 خالفت القاعدة التقليدية التي تقضي بعدم قيام المسؤولية إلا على أساس الخطأ وقررت الأخذ بالمسؤولية دون خطأ. من الثابت إن اتساع نطاق أضرار التلوث، لاسيما مع تزايد الطلب العالمي على النقل البحري، والاستعمال المكثف لسفن عملاقة لنقل مواد ذات طبيعة ملوثة كالمواد النفطية وغيرها، سيجعل من قضية المسؤولية الدولية عن أضرار التلوث الصادرة عن السفن جزءا من قضية عامة بشأن إرساء جديد للمسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية

العابرة للحدود من أجل ضمان حماية قانونية أفضل لضحايا هذا النوع من الأضرار<sup>39</sup>.

ويبدو جوهريا التساؤل عن الأساس الذي يستند عليه نظام المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات خاصة وأن النظرة قد تتجه إلى النشاط مصدر التلوث أو إلى المضرورين منه وفي هذا الاتجاه انقسم الفقه إلى فريقين أحدهما مؤيد إلى نظرية الخطر والثاني مؤيد لنظرية الضمان.

#### أ: المسؤولية على أساس الخطر:

نادى هذا الفريق بأنه ليس من الضروري أن تقوم المسؤولية التقصيرية على أساس الخطأ وإنما يجوز أن تقوم على فكرة الضرر وتحمل تبعاته، فمن يمارس نشاطا يجب عليه تحمل مخاطره، فلتطبيق هذه النظرية يشترط أن يكون النشاط الممارس خطرا، أي تتطوي ممارسته على خطر شديد من ناحية، وأن يكون مصدر كسب أو فائدة من ناحية أخرى، خلاصة القول أن هذه النظرية تجد مكانها في علاقة السببية التي تسند الضرر لمن تسبب فيه<sup>40</sup>. ومنذ نشاط النقل البحري للبترول ينشئ خطر التلوث كما أنه يعد مصدر ربح وكسب لمن يمارسونه.

وحسب أتباع هذا الاتجاه الحديث، فإن الأمر يتعلق بأساس جديد للمسؤولية الدولية للدول يتسم بسمات خاصة يميزها عن الأساس التقليدي للمسؤولية الدولية، ذلك أن المجتمع الدولي قد فضل إضفاء طابع المشروعية على بعض الأنشطة ذات الخطورة الكبيرة على البيئة ومن ضمنها النقل البحري لمواد ذات طبيعة ملوثة، بسبب ما تحققه هذه الأنشطة من نفع للإنسانية، لكن المجتمع الدولي في سعيه لحماية الأشخاص من الأضرار التي تسببها هذه الأنشطة قد كفل لهم الحق في تعويض عادل ووضعه على عائق المستفيدين من هذه الأنشطة، من خلال إرساء المسؤولية

الدولية على أساس نظرية المخاطر، وطبقا لهذا الأساس الجديد يرفع عن كاهل المتضرر عبء إثبات الخطأ<sup>41</sup>.

ولكن ما يؤخذ على هذه النظرية أنه يصعب تطبيقها لتفسير الأخذ بالمسؤولية بدون خطأ في مجال التلوث بالمحروقات، إذ لا يوجد في الواقع معيار أو ضابط لتحديد متى يكون النشاط أو الشيء خطرا بالرغم من محاولة بعض الفقهاء استخلاص بعض الضوابط التي تسمح بالتمييز بين ما هو خطر وما ليس كذلك .

#### ب : المسؤولية على أساس الضمان:

إن أصحاب هذه النظرية يؤكدون أنه بدل النظر إلى جانب المتسبب في الضرر للبحث عن أسباب المبرر للالتزام بالتعويض، يجب النظر من زاوية الضرر ذاته، فهذا الأخير يملك حقا في السلامة المتمثلة في الحق في الانتفاع الهادي إلى أمواله أو في الممارسة الهادئة لأنشطته، والدفاع عن هذا الحق أو حمايته يستلزم أن يحدث التوافق بينه وبين حق آخر يتعارض معه، ونعني به الحق في التصرف، حيث أن هذا الأخير يمكن أن يتأثر أو يشل تماما إذا كان الأول عاما أو مطلقا<sup>42</sup>.

ولإزالة هذا التعارض يجب أن يكون هناك حد للسلامة (الحياة البشرية، السلامة البدنية، سلامة الأموال المملوكة للشخص) لا يمكن لأي مجتمع أن يتجاوزه، فالحقوق المرتبطة بهذا الحد تستفيد من ضمانات كاملة ضد الأضرار المتولدة عن نشاط الغير، حتى ولو لم يكن هناك ثمة خطأ من جانب هذا الأخير، وذلك لأن القانون، وإن كان لا يمنع الأضرار بالغير بوجه عام، يمنع القتل، الإصابة وتدمير أموال الغير، وهكذا يمكن القول أن الأضرار الأدبية والمعنوية هي وحدها طبقا لهذه النظرية، التي يمكن أن تكون محلا لضمانة موضوعية دون أن يكون لسببها أي أثر على الحق في التعويض<sup>43</sup>.

ولا شك أن النقل البحري للمحروقات يعد مثالا واضحا للنشاط الذي تتعارض فيه المصالح، فالمحروقات تعتبر ضرورية ولازمة لنشاط المجتمع بأسره ولاقتصاد البلاد أيضا، ومع ذلك فهي مصدر لأضرار ضخمة لأعضاء هذا المجتمع نفسه وللأوساط البيئية أيضا الأمر الذي قد يظهر معه إمكانية حل هذا التعارض بواسطة نظرية الضمان<sup>44</sup>.

فضمان تعويض المضرورين من التلوث هو الهدف الأساسي الذي تسعى اتفاقية 1969 من تحقيقه وذلك بتركيز المسؤولية في مالك السفينة وإلزامه بالتأمين من مسؤوليته. وما يؤخذ على هذه النظرية أن أمر تطبيقها طبقا لمعاهدة 1969 أمر يصعب التسليم به، فقد سبق وأن رأينا أن أنصار هذه النظرية أقرروا بأن القانون لا يمنع الأضرار بوجه عام وأنه لا يمكن أن يحضر على نشاط ما الإضرار بآخر في اللحظة التي يكون فيها مشروعاً.

الأمر الذي جعلهم يتحدثون عن ضمان حد أدنى من السلامة، وليس من المؤكد على الإطلاق أن التلوث بالزيت يدخل في مثل هذا الحد، إضافة إلى أن نظرية الضمان تتعارض وحالات الإعفاء من المسؤولية أو تحديدها. وقد ذهب البعض إلى أن المضرور من التلوث يتحمل الضرر الذي لا يتجاوز حداً معيناً، أو نوعاً من الحق في التلوث يمكن إقراره ضمناً بهدف عدم تقييد النشاط يعد حيويًا بالنسب للمجتمع، ومع ذلك فإن قبول مثل هذه الفكرة سيفتح الباب للتعسف ورفض أو إهمال اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة أو الضرورية لتفادي وقوع التلوث أو منعه، نتيجة لهذا فإن الضمان على هذا النحو لا مكنها في الواقع إلا أن تفسر المسؤولية المطلقة أو غير المحدودة<sup>45</sup>.

إن معاهدة 1969 تضع نظاماً فريداً لجبر الضرر الناشئ عن التلوث بالمحروقات تجمع فيه ما هو تقليدي من إلزام مالك السفينة ومؤمنه بتعويض

المتضررين من التلوث في مرحلة أولى وبين ما هو حديث من خلال إلزام أشخاص أخرى، لا علاقة لهم بالمسؤولية وفقا للنظم التقليدية بتكملة هذا التعويض في مرحلة ثانية.

### الخاتمة:

تناول هذا البحث موضوع المسؤولية المدنية عن التلوث البحري الناجم عن المحروقات وهذا بهدف إيضاح النظام القانوني الخاص بالمسؤولية المدنية انطلاقا من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها؛ حيث تم تحديد النظام القانوني للمسؤولية المدنية وذلك بتحديد المسؤول عن التلوث البحري بالمحروقات وعرضا أسباب تركيز المسؤولية في شخص مالك السفينة، ثم تطرقنا إلى طبيعة وأساس المسؤولية عن التلوث بالمحروقات هل هي مسؤولية خطئية أو موضوعية حيث وجدنا أن معاهدة 1969 وبروتوكول 1992 يؤسسونه على أساس الضرر. وباعتبار أن المبادئ العامة للقانون هي مبادئ مشتركة لمعظم النظم القانونية والتي تؤكد على أنه يلزم كل من تسبب بفعله في إحداث ضرر للغير بإصلاح أو تعويض هذا الضرر، ولتحقيق المسؤولية لا بد من توافر ركن الضرر (مادي، معنوي) وضرورته في تقدير التعويض ويتوقف مقدار التعويض على مقدار الضرر الذي لحق بالمضرور.

نجد أن اتفاقية 1969 جاءت لتسد فراغا قانونيا كانت تواجهه المسؤولية على التلوث البحري بالمحروقات، حيث كرست نظاما جديدا للمسؤولية الموضوعية يسمح للمتضرر من التلوث البحري بالنفط بالحصول على تعويض سريع ومضمون نسبيا بعدما أصبحت قواعد المسؤولية الدولية التقليدية لتعويض الأضرار البيئية غير ملائمة باعتبارها تتأسس على نظرية الفعل غير المشروع دوليا والذي في غالب الأحيان يصعب على المضرور إثباته، فجاءت معاهدة 1969 لتبسيط شروط

الضرر التقليدي لتتلاءم مع إمكانية التعويض عن الأضرار البيئية الناجمة عن التلوث البحري بالنفط باعتبار أن الضرر البيئي ذو طبيعة خاصة.

وبالتالي نجد أن الأمر حسب معاهدة 1969 يتعلق بأساس جديد للمسؤولية يتسم بسمات خاصة يميزها عن الأساس التقليدي للمسؤولية الدولية، ذلك لأن المجتمع قد فضل إضفاء طابع المشروعية على بعض الأنشطة الخطيرة على البيئة البحرية من ضمنها النقل البحري للمحروقات بسبب ما تحققه من نفع للإنسانية لكن المعاهدة سعت لحماية الأشخاص من الأضرار التي تسببها هذه الأنشطة فقد كفلت لهم الحق في تعويض عادل وضعته على عاتق المستفيدين من هذه الأنشطة من خلال إرساء مشروع المسؤولية الدولية على أساس المخاطر، وطبقا لهذا الأساس الجديد يرفع عن كاهل المتضرر عبء إثبات الخطأ حيث يكفي لقيام المسؤولية الدولية نسب الضرر إلى أحد أشخاص القانون الدولي، وليس لهذا الأخير أن يتصل من مسؤوليته لمجرد إدعائه بأن تصرفه كان مشروعا إلا إذا كان مشمولا بحالات الإغفاء المحصورة بالمعاهدة، حيث أسست لمبادئ جديدة تحكم المسؤولية خاصة مبدأي تحديد المسؤولية والإغفاء منها.

وعلى الرغم من الثورة الجديدة التي جاءت بها المعاهدة في مجال المسؤولية والنجاح الذي بلغته إلا أنها لم تتمكن من توحيد الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالنفط، ويرجع السبب في ذلك أساسا إلى أنها فرقت وهي بصدد تحديد نطاق تطبيقها بين الزيوت الثقيلة والزيوت الخفيفة فأخضعت لأحكامها الأولى (الزيوت الثقيلة) وتركت أمر الزيوت الخفيفة لقواعد القانون الداخلي، مما يؤدي إلى الازدواج في النظام القانوني للمسؤولية والتعويض الذي تخضع له أضرار التلوث البحري بالنفط، إضافة إلى عدم كفاية التعويض الذي تنهض به المعاهدة وذلك بسبب ضخامة الأضرار، مما يتوجب معالجة النقائص.

## الهوامش

- <sup>1</sup> - الآية 12 من سورة فاطر.
- <sup>2</sup> - الآية 41 من سورة الروم.
- <sup>3</sup> - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2003، ص 232
- <sup>4</sup> - محمد البزاز، حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ص 07.
- <sup>5</sup> - نفس المرجع، ص 07.
- <sup>6</sup> - عبد السلام منصور الشويي، التعويض عن الأضرار البيئية في إطار القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة ص 77.
- <sup>7</sup> - محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2001، ص 23.
- <sup>8</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 187.
- <sup>9</sup> - المادة 3 من الاتفاقية 1969.
- <sup>10</sup> - المادة الأولى من الاتفاقية 1969.
- <sup>11</sup> - اسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه في القانون، جامعة الجزائر، 1995، ص 202.
- <sup>12</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 200.
- <sup>13</sup> - يقصد بالشخص "أي شخص طبيعي أو معنوي، من أشخاص القانون العام أو القانون الخاص بما في ذلك الدولة وأقسامها السياسية" المادة 2/13 من معاهدة 1969.
- <sup>14</sup> - م 3/1 من معاهد 1969.
- <sup>15</sup> - الحادث يعني "أي فعل أو سلسلة أفعال ذات مصدر واحد وينتج عنها تلوث" م 8/1 من اتفاقية 1969 "أو تنشأ تهديد جسيما ووشيكاً بالتلوث" م 4/2 من بروتوكول 1992.
- <sup>16</sup> - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 207
- <sup>17</sup> - م 4 من معاهدة 1969.
- <sup>18</sup> - م 4 من بروتوكول 1992، المعدل لاتفاقية 1969.

- 19- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 218.
- 20- اسكندري أحمد، مرجع سابق، ص 201.
- 21- م 1/3 من معاهدة 1969.
- 22- م 4/3 من معاهدة 1969.
- 23- د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 226.
- 24- م 5/3 من معاهدة 1969.
- 25- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 236.
- 26- نفس المرجع ، ص 240.
- 27- محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 246.
- 28- نفس المرجع. ص 248
- 29 - عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سابق، ص 77.
- 30 عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سابق، ص 78.
- 31 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 253.
- 32 عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سابق، ص 79.
- 33 محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 254.
- 34 - م 1/3 من اتفاقية 1969.
- 35 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 256.
- 36 - عبد السلام منصور الشيوبي، مرجع سابق، ص 79.
- 37 - إسكندري أحمد ، مرجع سابق، ص 202.
- 38 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 264.
- 39 - محمد البزار، مرجع سابق، ص 308.
- 40 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 275.
- 41 - محمد البزار، مرجع سابق، ص 310.
- 42 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 287.
- 43 - المرجع نفسه، ص 287.
- 44 - محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 288.
- 45 - المرجع نفسه، ص 290.