

الإطار القانوني للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات
THE LEGAL FRAMEWORK OF THE INTERNATIONAL FUND FOR
COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE

تاريخ النشر: 2021/07/15	تاريخ القبول: 2020/10/30	تاريخ الارسال: 2020/09/21
-------------------------	--------------------------	---------------------------

*د. غفافية عبد الله ياسين

المركز الجامعي أفلو

a.ghefafia@cu-aflou.dz

ملخص :

أقر المشرع الدولي للمتضررين من جراء التلوث البحري بالمحروقات آليات من شأنها إقامة المسؤولية عن المتسبب بالضرر، وضمان تعويض عادل عن ما أصابهم من ضرر، بالإضافة إلى فرض تدابير وقائية للحد من التلوث، وذلك عن طريق آليتين تتمثلان في اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، والصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، الذي جاء بمثابة آلية تكميلية لاتفاقية المسؤولية المدنية، حيث يلعب دور هام في تعويض المتضررين في حالة عدم استفاء تعويضاتهم سواء جزئيا أو كلياً بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية.

الكلمات المفتاحية: المسؤولية المدنية، التلوث البحري، المحروقات، صندوق التعويض.

Abstract:

The international legislator stated those affected by marine pollution has established mechanisms that adjust who is responsible for the damage, and ensur fair compensation for it. In addition to impose preventive measures to reduce pollution, by two mechanisms; which are represented in civil liability for oil pollution damage agreement in 1969, and international fund for compensation for pollution damage in 1971. which comes as the complementary mechanism to the Civil Liability agreement, that plays important role in compensating those affected in case that their compensation is not partially or fully covered by the Civil Liability agreement.

*المؤلف المرسل : غفافية عبد الله ياسين

Keywords: *Civil Liability, Marine pollution, Hydrocarbons, Compensation fund.*

مقدمة:

إن حادث غرق توري كانيون في عام 1967، في ظل عدم وجود قواعد قانونية مناسبة، جعل من المجتمع الدولي يحدث ردة فعل قوية، مما أدى إلى السعي لإنشاء آليات تتماشى مع هذا الحجم من الكوارث، حيث تمثلت هذه الآليات في اتفاقيتين تتعلقان بالمسؤولية والتعويض.

ونتيجة لاجتهاد وتشاور بين الدول، تم عقد اتفاقية دولية في 29 نوفمبر 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، وكان الهدف منها وضع أساس جديد للمسؤولية الدولية يتماشى مع هذا النوع من الكوارث، بحيث يكون الأساس فيها موضوعي، يضمن للمتضررين التعويض على ما أصابهم من جراء التلوث بالمحروقات، وفي محاضرات تلت هذه الاتفاقية تم وضع مشروع صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات والذي تم عقد اتفاقية إنشائه في 18 ديسمبر 1971 ببروكسل، يكون دوره تكميلي لاتفاقية المسؤولية لعام 1969، بحيث يضمن تعويض عادل للمتضررين في حال لم تفي اتفاقية المسؤولية بالغرض، وهذا الصندوق قد تم وضع أسسه وهيكله التنظيمي بالإضافة إلى مهامه في اتفاقية إنشائه، بحيث فصلت في شروط وحالات تدخله، بالإضافة إلى طريقة تمويله وحالات إعفائه من التزاماته.

وفي دراستنا هذي سوف نتطرق للصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971، والتعديلات التي طرأت عليه بموجب بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية إنشاء الصندوق، فإن إشكالية هذه الدراسة تطرح التساؤل التالي:

فما هي شروط وحالات تدخل هذا الصندوق؟ وما هي طرق تمويله وحالات إعفائه من الالتزامات التي تقع على عاتقه؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية تم اعتماد المنهج التحليلي وذلك في تحليل نصوص الاتفاقيتين وبروتوكولات تعديلتهما، بالإضافة إلى المنهج التاريخي وذلك للعودة إلى محطات تطور عمل هذا الصندوق.

ولدراسة موضوعنا هذا قمنا بتقسيمه إلى مبحثين، حيث تناولنا في المبحث الأول والذي بعنوان نشأة صندوق التعويض وشروطه، نشأة الصندوق مع الإشارة للخطط التطوعية التي تم وضعها من أجل القيام بدور الصندوق لغاية دخوله حيز التنفيذ، وبعد

ذلك تطرقنا في الشق الثاني من المبحث للشروط الواجب توافرها من أجل تدخل الصندوق، أما المبحث الثاني فتطرقنا لحالات تدخل الصندوق في المطلب الأول منه ثم في المطلب الثاني بينا كيفية تمويل الصندوق.

المبحث الأول: نشأة صندوق التعويض وشروط تدخله

الصناديق الدولية هي تلك الصناديق التي تنص على إنشائها اتفاقية دولية وبذلك فهي ليست صناديق خاصة داخل الدولة الواحدة ولا هي صناديق عامة، تنشأها حكومة إحدى الدول بموجب تشريع وطني، وإنما هي صناديق تنشأ باتفاقية دولية، وهذه الأخيرة هي التي تنظم أحكام ذلك الصندوق التي تتولى إنشاءه، وتحدد له وظائفه وتبين نطاق عمله وتنص على تشخيص الجهة المعنية بإدارته والإشراف عليه¹، ولدراسة صندوق التعويض عن الأضرار التلوث بالمحروقات سوف نتطرق في المطلب الأول لكيفية نشأته ثم نتطرق في المطلب الثاني للشروط الواجب توافرها لتدخل هذا الصندوق.

المطلب الأول: نشأة الصندوق

ولدراسة نشأة الصندوق ارتأينا التطرق إلى أهم الكوارث التي شهدتها البيئة البحرية والتي أدت إلى بداية التفكير في إيجاد نظام قانوني يتكفل بحماية هذه البيئة والمتضررين من جراء هذه الكوارث، بالإضافة إلى خطط التعويض التطوعية التي تم إنشاؤها من أجل لعب دور الصندوق لغاية بداية نشاطه.

الفرع الأول: صندوق التعويض كآلية تكميلية لاتفاقية المسؤولية المدنية 1969

إن التوسع الهائل في النقل الهيدروكاربوني عن طريق البحر، والسباق على ناقلات النفط العملاقة قد جعل الحوادث البحرية أكثر تكرارا وأكثر تدميرا، ومنذ غرق توري كانيون² عام 1967، كانت هناك الحاجة لتطوير معايير دولية للمسؤولية المدنية عن التلوث بالنفط، حيث الهدف كان هو ضمان تعويض ضحايا انسكاب النفط بسرعة، ومن الواضح أن هذا الهدف لا يمكن تحقيقه عن طريق قواعد معقدة من تنازع الاختصاص القضائي وتنازع القوانين، لذلك كان من الضروري التفاوض على نظام موحد للمسؤولية المدنية داخل المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وبعد مناقشات مطولة داخل الهيئة، تم اعتماد أول اتفاقية بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالمحروقات في عام 1969³.

وأثناء المحاضرات التي تمت سنة 1969 لوحظ أن نظام التعويض عن طريق اتفاقية المسؤولية المدنية غير كاف، فهو لا يعطي تعويضا شاملا لضحايا التلوث، فتم إذا الاعتراف بضرورة إيجاد نظام يمنح تعويضا تكميليا للتعويض المقرر في اتفاقية المسؤولية المدنية، لضمان تعويض يرضي المضرورين، وإعفاء مالك السفينة في نفس الوقت من التزام مالي إضافي تفرضه اتفاقية المسؤولية⁴، لذلك تم تعيين لجنة أوكلت لها مهمة دراسة وتحضير اتفاقية تهتم بإنشاء صندوق دولي يكون مختص بتعويض وإنصاف المضرورين من جراء هذا النوع من الكوارث.

وقد نادت أيضا المنظمة الدولية (IMO) بعد ارتفاع أصوات المؤتمرين منادية بضرورة إقامة مسؤولية المالك على أساس موضوعي مطلق، مشتركة مع مسؤولية مصالح البضاعة على شكل صندوق، وبذلك تم انعقاد مؤتمر بروكسل الخاص بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض F.I.P.O.L بموجب اتفاقية بروكسل المبرمة في 18 ديسمبر 1971، وتهدف هذه الاتفاقية إلى استخدام حصيلة هذا الصندوق في تغطية التكاليف الخاصة بتنظيف وإزالة آثار التلوث بالمحروقات والتعويض عن أضراره، حيث نصت المادة الرابعة من الاتفاقية بأنه: "على الصندوق أن يدفع التعويض لأي شخص أصيب بضرر ناتج عن التلوث، ولا يستطيع أن يتحصل على تعويض كامل ومناسب بمقتضى اتفاقية 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية، ويدخل في ذلك التدابير المعقولة التي اتخذت لخفض الحد الأدنى"⁵.

وبذلك فإن الصندوق FIPOL يعمل في إطار اتفاقيتين دوليتين تضعان نظاما قانونيا عن الأضرار الناجمة عن المحروقات المتسرب أو المسكوب من الناقلات المحملة، وهي الاتفاقية الدولية لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية، والاتفاقية الدولية لعام 1971 المنشأة للصندوق بصفتها اتفاقية تمويل.

جاءت اتفاقية المسؤولية المدنية تحكم مسؤولية ملاك السفن عن أضرار التلوث بالمحروقات، حيث تضع مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفن، وتضع نظام للتأمين الإلزامي، وعادة ما يحق لمالك السفينة قصر مسؤوليته على مقدار مرتبط بحمولة السفينة⁶.

وهنا يأتي دور الاتفاقية المنشأة للصندوق التعويض لعام 1971 التي تستكمل اتفاقية المسؤولية المدنية عن طريق خطة تعويض إضافية بإنشاء صندوق لإدارة مخطط التعويضات⁷.

ومن أجل تمكين الضحايا من تعويض عادل عن أضرار التلوث الصادر من السفن، فإن القواعد الاتفاقية المنظمة لعمل الصندوق الدولي FIPOL جعلت منه عبارة عن مؤسسة قائمة بحد ذاتها، وتتمتع بجهاز إداري مستقل يعمل على تسيير شؤون الصندوق من أجل تحقيق الأهداف التي وضع من أجلها، بالإضافة إلى تمتعه بذمة مالية مستقلة، والتي تشكل المساهمات المالية التي تدفعها الهيئات الخاصة المستعملة للنقل البحري والشركات المنتمية للدول الأعضاء، والتي تنقل شحنات ذات آثار ملوثة بحرا والتي تشكل أهم إيراداتها، بالإضافة كذلك إلى تحديد المسبق للحالات التي يتدخل فيها مسبقاً⁸.

وقد نصت المادة الثانية من الاتفاقية المنشأة للصندوق في فقرتها الثانية على أنه على الدول الأطراف الاعتراف بالصندوق كشخصية اعتبارية، يمكنه بموجب قانون تلك الدول أن يتحمل الحقوق والالتزامات ويكون طرفاً في أي دعوى مرفوعة أمام محاكم تلك الدول، وأنه يجب عليهم الاعتراف بمدير الصندوق باعتباره الممثل القانوني للصندوق⁹.

ومع ذلك فإن هذه الأخيرة لم تدخل حيز النفاذ حتى عام 1978، وخلال هذه الفترة تم وضع خطط طوعية لتعويض الضحايا وتمثل هذه الخطط في cristal و tovalop، حيث تحل محل الاتفاقيات.

الفرع الثاني: خطط التعويض الطوعية TOVALOP و CRISTAL

حيث نجد الخطة tovalop¹⁰ وهي اتفاق وقع في 1969/01/07 هي عبارة عن خطة تعويض طوعية، صممت بمبادرة من المجموعات النفطية التي تواجه ببطء بدء سريان الاتفاقية، تهدف في البداية وهي اتفاق وقع في 1969/01/07 هي عبارة عن خطة تعويض طوعية، صممت بمبادرة من المجموعات النفطية التي تواجه ببطء بدء سريان الاتفاقية، تهدف في البداية إلى تعويض الدول فقط عن النفقات المعقولة لمكافحة التلوث، وبعد دخول اتفاقية بروكسل لعام 1971 حيز النفاذ في عام 1978، تم إعادة تصميم tovalop لضمان اتساق النظام، حيث يتم دفع التعويض للإفراد ولم يعد للدول فقط¹¹.

وضم هذا الاتفاق عند انعقاده سبع شركات تمثل أكثر من نصف الأسطول البترولي العالمي حيث جاء كحل مؤقت إلى حين دخول اتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية حيز النفاذ، إلا أن العمل بهذه الاتفاقية استمر إلى ما بعد هذا التاريخ، ويعد هذا الاتفاق أوسع نطاقاً من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، التي قصرت تطبيقها على مالك السفينة الناقلة للبترول، في حين امتد الضمان في اتفاق tovalop ليشمل المستأجر للسفينة تأكيد على أن المسؤولية يتحملها مستغل السفينة في كل الأحوال، حيث يقضي هذا الاتفاق

بدفع تعويضات للأشخاص والحكومات التي تكبدت خسائر بسبب التلوث الناتج عن الخطر البترولي، والأشخاص الذين اتخذوا تدابير وقائية لتقليل ذلك التلوث¹². أما بالنسبة لخطة crisal تم إبرام هذه الاتفاقية في 14/01/1971، ودخل حيز النفاذ في 1/04/1971، جاءت هذه الخطة مكملة لخطة tovalop التطوعية، فهي تسدد مباشرة لضحايا التلوث تكاليف تنظيف وإزالة النفط، ومنذ 1978 لم تعد خطة crisal تطبق وذلك في حالة تطبيق اتفاقية بروكسل المنشأة للصندوق fipol في عام 1978¹³. وقد حدث تضامن بين اتفاق tovalop واتفاق crisal، على أنه يشترط لتطبيقه أن تكون الناقل مملوكة لأحد أطراف اتفاق توفالوب، كما وضع شرطا آخر يتضمن أن المتضرر قد طرق جميع الوسائل الأخرى للحصول على تعويض دون جدوى، وقد تم إلغاء العمل بكلى الاتفاقيين ولم يعد لهما أي وجود فعلي الآن، وبالتحديد منذ شهر فيفري 1998، حيث تم وقف العمل بها نظرا لفقدانها قيمتها بسبب تماثل أحكامها مع الاتفاقيات الدولية بعد تعديلها ودخولها حيز التنفيذ¹⁴.

المطلب الثاني: شروط تدخل الصندوق

إن إنشاء الصندوق كآلية لتعويض الأشخاص المتضررين من جراء التلوث بالمحروقات من جهة، وحماية البيئة من جهة أخرى، لا يمنع في وجود شروط تحكم تدخل هذا الصندوق، حيث نصت الاتفاقية المنشأة للصندوق على ذلك، وتتمثل هذه الشروط في السفينة والمحروقات وهذا ما سوف نتطرق إليه في هذا المطلب.

الفرع الأول: السفينة

باعتبار السفينة عنصرا أساسيا في الواقعة، فهي شرط من شروط تدخل الصندوق الذي يستوجب تأطيره وبيان تعريفه وما يجب توافره لكي نعتبر أن هذا الشرط قد استوفيت، لذا نجد معاهدة 1971 المنشأة للصندوق اعتمدت نفس التعريف الوارد في معاهدة المسؤولية المدنية لعام 1969، وهذا ما نصت عليه في الفقرة الثانية من المادة الأولى منها، حيث عرفت السفينة في مادتها الأولى في فقرة الأولى على أنها: "عبارة سفينة تعني أي مركب مسافر في البحر وأي سفينة بحرية من أي نوع كان، تنقل النفط السائب فعلا كحمولة لها"¹⁵.

إلا أن تعريف السفينة عرف تطورا واتساع كبير في ظل بروتوكول المسؤولية لعام 1992 المعدل لمعاهدة المسؤولية المدنية لعام 1969، وذلك من أجل سد الثغرات والنقائص التي كانت تشوبها في مواجهة الكوارث البحرية الضخمة، بحيث نصت الفقرة

الأولى من مادته الثانية والمعدلة للفقرة الأولى من المادة الأولى من معاهدة 1969 على أن السفينة تعني: "أي منشأة بحرية أو مركبة بحرية أيا كانت، يتم إنشاؤها أو تكييفها لنقل المحروقات السائبة كبضائع، وبشرط أن السفينة القادرة على نقل النفط وبضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعليا المحروقات السائبة باعتباره بضاعة، وأثناء أي رحلة تتبع مثل هذا النقل ما لم يثبت عدم وجود بقايا بها نتيجة لنقل المحروقات السائبة كبضاعة".¹⁶ وهذا نفس التعريف الذي اعتمده الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1992 في فقرتها الأولى من المادة¹⁷.

وتم اعتماد نفس التعريف في بروتوكول المعدل لاتفاقية 1971 المنشأة لصندوق التعويض في عام 1992 إلا أنه رغم الأخذ بنفس التعريف سواء في الاتفاقيتين الأصليتين وكذا في البروتوكولات المعدلة لهما، إلا أنه يوجد اختلاف على مستوى هذا الشرط - السفينة - حيث على عكس اتفاقية 1969 والتي لا تشترط لتطبيقها أن تكون السفينة المتسببة في التلوث مسجلة في إحدى الدول الأطراف المتعاقدة أو ترفع علم هذه الأخيرة، فإن اتفاقية 1971 قد اشترطت لتدخل الصندوق التعويض لتخفيف العبء المالي لمالك السفينة وضامنه، أن يقع ضرر التلوث على إقليم إحدى الدول الأطراف في معاهدة 1969 المتعلقة بالمسؤولية المدنية بما في ذلك بحرهما الإقليمي بواسطة سفينة مسجلة في إحدى الدول الأطراف في معاهدة 1971، فصندوق التعويض لسنة 1971 فيبول (FIPO) لا يتدخل إلا لتخفيف عن العبء المالي لمالك السفينة التي تجعل سفينته جنسية إحدى الدول الأطراف فيها أو ترفع علم هذه الدولة، أما بالنسبة للمضرورين فإن الصندوق لا يهتم بجنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه هذه الأخيرة، بل بمكان وقوع الضرر أي الإقليم والبحر الإقليمي لدولة متعاقدة¹⁸.

إلا أنه في التعديل الذي جاء به البروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية 1971، جاء بتوسيع النطاق الجغرافي، حيث كان وفقا للفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية 1971، يحدد نطاق التعويض على أضرار التلوث الحاصلة على أراضي دولة متعاقدة فقط، بما في ذلك بحرتلك الدولة الإقليمي، أما في بروتوكول 1992 المعدل لها فقد جاء في الفقرة الأولى من المادة الثالثة على أنه: "تنطبق هذه الاتفاقية حصرا على ما يلي:

أ- الأضرار الناجمة عن التلوث الواقعة في إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك بحرهما الإقليمي وفي المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، منشأة وفقا للقانون الدولي، أو إذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة، في منطقة وراء البحر الإقليمي

لتلك الدولة ومتاخمة له، على أن تحددها الدولة المذكورة، وفقا للقانون الدولي وبشرط ألا تمتد إلى أبعد من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض بحرهما الإقليمي".

ومما تم إضافته كذلك بموجب التعديل الذي مس التعريف بالسفينة عدم قصر التعويض على الأضرار الناجمة عن ناقلات النفط وهي محملة بالنفط، وإنما حتى عندما تكون فارغة من الحمولة، حيث أن نص المادة الثانية في فقرته الأولى من البروتوكول المتعلق بالمسؤولية المدنية لعام 1992، خص بالتعويض السفن التي تم إنشاؤها أو تكييفها من أجل نقل المحروقات السائبة، وبذلك تم اشتراط أن تكون ناقلة النفط محملة لكي يتم التعويض، بالإضافة إلى نص المادة سالفة الذكر في تعريفها للسفينة، فتحت المجال أمام السفن المختلطة التي تنقل النفط وبضائع أخرى، إلا أنها وضعت شرط أن تكون في وقت الحادث الملوثة محملة بالنفط السائب.

الفرع الثاني: المحروقات Les Hydrocarbure

في الوثيقة الأصلية للاتفاقية سواء اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 أو اتفاقية 1971 المنشأة للصندوق تم اعتماد اسم الهيدروكربونات لكي يتم الإشارة إلى المادة الملوثة الموجبة سواء للمسؤولية أو لتدخل الصندوق.

والهيدروكربونات هي مجموعة من المركبات العضوية تتكون من مشتقات مهدرجة من الكربون- باستثناء أخفها والميثاق وهو غاز طبيعي- توجد بشكل رئيسي في البترول بعبارة أخرى يجب أن نميز بين الهيدروكربونات الغاز الطبيعي من ناحية والبترول ومشتقاته من جهة أخرى.

وفي سياق هذه الدراسة تشير كلمة هيدروكربونات إلى جميع الهيدروكربونات الثابتة ولا سيما النفط الخام وزيت الوقود وزيت التشحيم وزيت الديزل الثقيل، سواء تم نقلها على متن سفينة كبضائع أو في عنابر هذه السفينة، ولا تدخل هيدروكربونات غير الثابتة مثل البنزين وزيت الديزل الخفيف والكيروزين في نطاق اتفاقية المسؤولية لعام 1969 واتفاقية إنشاء الصندوق لعام 1971¹⁹.

حيث نجد الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات تضع هذه الأخيرة كشرط لتدخل الصندوق، حيث يجب أن تكون المادة الملوثة هي من المحروقات ومشتقاته، حيث أشارت في مادته الأولى في الفقرة الثانية على أن مصطلح المحروقات تفسر وفقا لما ورد في المادة الأولى من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام

1969، حيث نصت هذه الأخيرة في فقرتها الخامسة من المادة الأولى على أنه: "عبارة المحروقات تعني جميع الهيدروكربونات الثابتة، بما في ذلك النفط الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحوت، سواء تم حملها على متن سفينة كبضائع أو في عنابر هذه السفينة".

إلا أنها في المادة 1/2 تم الإشارة أنه ما يقصد به من كلمة المحروقات هي المعدنية منها فقط، وهذا ما يجعله يستثنى زيت الحوت المذكور في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، والتي أقصته فيما بعد هذه الأخيرة في تعديلها بموجب البروتوكول المعدل لاتفاقية المسؤولية لعام 1992.

والسبب من استبعاد زيت الحوت وغيره من الزيوت الحيوانية والنباتية الأخرى من تعريف الهيدروكربونات سواء في اتفاقية 1971 المنشأة للصندوق وبروتوكولها لسنة 1992، في كون أن معظم مستقبلي هذه الزيوت عبارة عن مؤسسات صغيرة تنقل كل منهم كميات محدودة من الزيوت الأمر الذي يؤدي إلى تعقيدات كبيرة في نظام الاشتراكات وزيادة النفقات الإدارية للصندوق بما لا يتناسب وعمل الصندوق²⁰.

ونجد الاتفاقية لعام 1971 لم تكتفي بالتعريف المدرج في الاتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، وإنما فصلت أكثر حيث نص في المادة 1/3 على أن المقصود بالمحروقات التي تؤدي لتدخل الصندوق هي كل من النفط الخام وزيت الوقود.

أما النفط الخام فيعني كل مزيج سائل من النفط المستخرج من الأرض، سواء كان بشكله الطبيعي أو عولج بشكل يسمح بنقله، ويشمل هذا التعريف الزيوت الخام التي يتم استخراجها من بعض المواد المقطرة (يشار إليها أحيانا اسم الخامات العلوية)، وتلك التي تمت إضافة بعض المواد المقطرة إليها (تعرف أحيانا بالخامات المتدفقة أو المعاد تكوينها)²¹.

في حين نجدها تعرف زيت الوقود على أنه المستخرجات الثقيلة أو بقايا النفط الخام أو المزيج من هذه المنتجات المخصصة للاستخدام كوقود مولد للحرارة أو الطاقة، بجودة معادلة للمواصفات الفنية الصادر عن الشركة الأمريكية للتجارب والمواد، والوارد تحت تسمية (396-369) والمطبق على الزيت رقم أربعة، أو ما هو أكثر ثقلا من هذا الأخير²².

وهذه الأنواع من الهيدروكربونات السالفة الذكر تعتبر كشرط لتدخل الصندوق عندما يكون هناك تلويث للبيئة البحرية بها، إلا أن كل من الاتفاقية والبروتوكول المعدل لها لم تشترط أن تكون المحروقات عبارة عن بضاعة سائبة أو تكون في عنابر التشغيل.

المبحث الثاني: حالات تدخل الصندوق وطرق تمويله

بعد دخول الصندوق حيز النفاذ أصبح يقع على عاتقه التزام بتعويض المتضررين من تلوث البيئة البحرية بالمحروقات وذلك إن لم يتمكن المتضررين من الحصول على تعويض عادل عن الأضرار التي أصابتهم بمقتضى أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969. وبذلك فإن صندوق التعويض فيبول يلعب دورين أساسيين يتمثلان في الدور التكميلي الذي يقوم به الصندوق بالنسبة لأحكام اتفاقية المسؤولية، بالإضافة إلى الدور الاحتياطي الذي يحل فيه الصندوق محل المكلف بالتعويض وذلك وفقا لشروط وضعها الاتفاقية الدولية المنشئة للصندوق لعام 1971. ولدراسة حالات تدخل الصندوق، قسمنا مبحثنا هذا إلى مطلبين تناولنا في الأول حالات تدخل الصندوق، أما المطلب الثاني فقد خصصناه لطرق تمويل هذا الصندوق.

المطلب الأول: حالات تدخل الصندوق

إن للصندوق حالات يتدخل بموجبها تم تحديدها في اتفاقية إنشائه تتمثل في حالات يكون للصندوق دور تكميلي، وهناك حالات يكون فيها للصندوق دور احتياطي، حيث يحل محل المالك وكفيله.

الفرع الأول: الدور التكميلي للصندوق

إن المسؤولية في مجال الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية لعام 1969 هي مسؤولية موضوعية، وفي هذا النوع من المسؤولية يكون هناك حد أقصى للتعويض لا يجوز تخطيه في الكثير من الحالات، وبناء على ذلك فإن جميع الأضرار لا تصبح مغطاة إذا تجاوزت الحد الأقصى المسموع بتغطيته، وإذا طبقنا هذا المبدأ نجد أن المضرور سيتحمل الجزء الذي يتعدى الحد الأقصى المحدد، ومن هنا تظهر أهمية الصندوق في إعطاء المضرور تعويض كامل دون أن يتحمل أي جزء من الأضرار²³، والدور التكميلي للصندوق التعويض FIPOL يكون في الحالات الآتي ذكرها:

1- الحالات التي لا يقدم فيها التأمين تعويض كاف، فإن الصندوق يلعب دورا تكميليا يكون ضروريا عندما يتجاوز قيمة الأضرار الناجمة عن النشاط الملوث الحد الأقصى لمبلغ التأمين المحدد في العقد²⁴.

2- عندما تتجاوز الأضرار الحاصلة حدود مسؤولية مالك السفينة، لأنه غالبا ما لا يتحصل ضحايا حادث تلوث على تعويض كامل عن الأضرار التي تكبدها بسبب ضخامة

تبعاتها وتجاوزها بشكل كبير حدود التعويض الذي يمنح على أساس اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، مما يجعل في هذه الحالة صندوق 1971 يتدخل بمقتضى المادة 4/ج من الاتفاقية المنشئة للصندوق، من أجل تعويض المتضررين فيها وراء هذه الحدود، وبذلك إلى غاية الحد الأقصى للتعويض المنصوص عليه في المادة 4/4/أ من اتفاقية عام 1971.

الفرع الثاني: الدور الاحتياطي لصندوق التعويض FIPOL

بالإضافة إلى دور الصندوق التكميلي الذي أقرته اتفاقية إنشائه فإن له دورا احتياطيا يلعبه وذلك في الكثير من الحالات كالتالي يثبت فيها إعسار المسئول، وكذا الحالة التي لا يستطيع فيها المضرور تحديد الشخص المسئول أو معرفته، وفي هذه الحالات يكون تدخل الصندوق لتعويض المضرور تعويضا كاملا عن الأضرار التي أصابته، كما يمكن أن تتدخل احتياطيا في الحالات التي يتوافر فيها أحد أسباب الإعفاء من المسؤولية أو أحد أسباب استبعاد التأمين، حيث يكون تدخلها احتياطيا لضمان حق المضرور في التعويض²⁵، ونذكر من بين هذه الحالات ما يلي:

1- في حالة أن المالك المسئول وفقا لاتفاقية المسؤولية المدنية عاجزا لأسباب مالية عن الوفاء بالتزاماته الكاملة، وكذلك شأن كل ضمانات مالية سبق وسجلت طبقا للمادة 7 من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية لعام 1969 عاجزا عن تغطية الأضرار موضوع البحث وأنها لا تكفي طلبات التعويض عن تلك الأضرار، ويعتبر المالك عاجزا لأسباب مالية عن الوفاء بتلك الالتزامات، كما تعتبر الضمانة غير كافية إذا كان ضحية حادث التلوث سبق وأن اتخذ كل الإجراءات المعقولة بغية ممارسة الوسائل التي هيئة له، ولم يتمكن معها من الحصول تماما عن مبلغ التعويض الذي استحق له وفقا لأحكام اتفاقية المسؤولية المدنية²⁶، ففي هذه الحالة يتدخل الصندوق بدلا من مالك السفينة لكي يقوم بالتعويض عن الأضرار التي تسبب فيها.

وبالإضافة إلى حالة عجز المالك المالي فإن المادة 1/7 من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية لعام 1969 تثير إشكال حيث أنها تنص على: "أنه يتطلب من مالك السفينة المسجلة في دولة متعاقدة وتنقل أكثر من ألفين طن من النفط السائب كحمولة أن يحتفظ بالتأمين أو بأي ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية، أو شهادة صادرة من قبل صندوق تعويضات دولي، بالمبالغ المثبتة بموجب تطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 1/5 لتغطية مسؤوليته عن أضرار التلوث بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية لعام

1969"، وبذلك الإشكال الذي تثيره هذه المادة بالنسبة لناقلات النفط التي تنقل أقل من 2000 طن من المحروقات، فهي ليست مطالبة بتقديم تأمين، وبذلك فإن العجز المالي لمالك ناقلة النفط يكون كلياً بحيث لا يمكن الاستفادة من أي مساعدة من طرف المؤمن. 2- ومن بين الحالات التي يتدخل كذلك صندوق التعويض من أجل تغطيتها، ويكون بمثابة بديل عن مالك السفينة، وذلك في حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، وهذا ما نصت عليه المادة الرابعة في البند أ من الفقرة الأولى على أنه يلزم الصندوق بالتعويض إذا كانت اتفاقية المسؤولية المدنية لا تشير إلى أي مسؤولية عن الأضرار موضوع البحث، وقد نصت المادة الثالثة في فقرتها الثانية على الحالات التي يتم إعفاء مالك السفينة من المسؤولية، وذلك إذا برهن على أن الضرر:

أ- قد نجم بسبب أعمال حربية أو عدائية أو حرب أهلية أو ظاهرة طبيعية ذات صفة استثنائية ولا يمكن تفاديها أو مقاومتها.

ب- قد نجم بأكمله بسبب إجراء أو تقصير متعمد بقصد حصول الضرر من قبل طرف الثالث.

ج- قد نجم بأكمله نتيجة الإهمال أو غيره من الأعمال غير قانونية لأية حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو أية وسائل ملاحية أخرى أثناء ممارسة هذه الوظيفة²⁷.

وفي هذه الحالة يتدخل الصندوق لتعويض هؤلاء المضرورين وذلك حتى الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية، الدولية المنشأة للصندوق لعام 1971، حيث نصت في الفقرة الرابعة من المادة الرابعة أنه لا تتجاوز هذه التعويضات مبلغ 450 مليون فرنك، في حين نجد الفقرة السادسة من نفس المادة تضع في يد الجمعية العامة إمكانية تعديل هذا الحد الأقصى ورفعته إلى 900 مليون فرنك.

المطلب الثاني: طرق تمويل الصندوق وحالات إعفائه

نظراً لكون المهمة الرئيسية للصندوق تتمثل في التعويض المالي للمتضررين من جراء التلوث بالمحروقات فإن هذا الصندوق لا بد له من ذمة مالية تمكنه من القيام بمهامه، بالإضافة أن له حالات يتم إعفائه من الالتزامات الواقعة على عاتقه، وهذا ما سوف نتطرق له في هذا المطلب.

الفرع الأول: طرق تمويل الصندوق

يخضع تمويل صندوق التعويض في مجال التلوث البحري بالمحروقات إلى العديد من الطرق إلا أنه يبقى نظام الاشتراكات المورد الأساسي لهذا الصندوق، وموضوع التمويل يلعب دور هام في قيام الصندوق بمهامه المتمثلة في تعويض المالى للمتضررين من جراء التلوث بالمحروقات، حيث أكد على ذلك القائمين على إعداد نصوص اتفاقية 1971، على أن طرق تمويل صندوق التعويض يتم عن طريق الاشتراكات التي تتحملها الشركات البترولية "الصناعة المستوردة للبترول"، التابعة للدول التي تدير الصندوق²⁸.

يلتزم بالاشتراك في تمويل خزينة كل من صندوق 1971 وصندوق 1992 والصندوق الدولي التكميلي لعام 2003 كل شخص يتلقى سنويا في الموانئ أو المنشآت الطرفية الواقعة في إقليم إحدى الدول الأعضاء في صندوق التعويض المعني كميات إجمالية تساوي أو تزيد عن 150000 طن من النفط الخام أو زيت الوقود الثقيل منقولا عن طريق البحر، وبذلك إن التزام الاشتراك في تمويل هذه الصناديق لا يقع على عاتق مستقبلي كافة أنواع المحروقات الثقيلة وإنما ما سبق ذكره فقط، مما يعني أن الصناعة النفطية في الدول المتعاقدة المستقبلية أو المتلقية لهذين النوعين فقط من المحروقات هي التي تلتزم بالاشتراك²⁹.

وبالرجوع إلى بروتوكول الصندوق سنة 1992 المعدل لاتفاقية 1971 نجد أنه ينظم اشتراكات الصناعة البترولية لتعويض المضرورين باعتبارها مبنية على أساس التضامن ولا تتعلق بالمسؤولية³⁰.

والاشتراكات المنصوص عليها في اتفاقية إنشاء الصندوق لعام 1971 نوعان، يتمثل الأول في الاشتراكات الأولية أما النوع الثاني فيتمثل في الاشتراكات السنوية، إلا أنه في تعديل الاتفاقية في عام 1992 بالبروتوكول تم إلغاء النوع الأول وتم الإبقاء على الاشتراكات السنوية فقط، وهذا ما أخذت به كذلك الاتفاقية المنشأة لصندوق التعويض 1992 وكذلك البروتوكول المنشأ للصندوق التعويضي التكميلي لسنة 2003.

وعلى اثر إلغاء الاشتراكات الأولية تبقى الاشتراكات السنوية هي مصدر التمويل الوحيد للصندوقين أما فيما يتعلق بالجهاز المكلف بتحديد مقدارها وطريقة حسابه، بالإضافة إلى الضمانات اللازمة من أجل تمكين الصندوق من تحصيل الاشتراكات من المزمين بدفعها، فقد ظل بدوره كما نصت عليه اتفاقية عام 1971³¹، ومتمثلة في الجمعية العامة وهذا ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الثانية عشر من هذه الأخيرة،

حيث نصت على أنه: "يحدد مبلغ الاشتراك السنوي من قبل الجمعية لكل شخص مشار إليه في المادة 105 ...".

الفرع الثاني: حالات إعفاء الصندوق

إن اتفاقية إنشاء الصندوق لعام 1971 لم تغفل عن وضع الحالات التي يتم إعفاء الصندوق من التعويض، وتم تحديد ذلك في الحالات الآتية ذكرها:

1- حالة الحرب: حيث نص البند "أ" من الفقرة الثانية من المادة الرابعة على أنه يعفى الصندوق من التزاماته إذا: "إذا أثبت بأن أضرار التلوث قد نجمت عن حالة حرب، عدوان، أو حالة حرب أهلية، أو عصيان مسلح، أو فيما إذا أثبت أنها نجمت عن تسرب أو إلقاء للنفط تأتي من سفينة حربية ...".

2- حالة عدم إثبات أن الضرر حدث بسبب سفينة: حيث نص البند "ب" من الفقرة الثانية من المادة الرابعة على أنه يعفى كذلك الصندوق من جميع التزاماته إذا: "إذا كان المدعي لم يتمكن من إثبات كون الأضرار قد نجمت عن حادث تسببت فيه سفينة واحدة أو أكثر"، وهذا ما قد تطرقنا له سابقا في شروط تدخل الصندوق، على أن السفينة شرط أساسي لتدخل الصندوق للتعويض، إلا أنه يجب أن تتوافر الشروط التي نصت عليها اتفاقية إنشاء الصندوق، من أجل اعتبار هذه السفينة من ضمن أنواع السفن الموجبة لتدخل الصندوق.

3- حالة تسبب الشخص في الضرر عن طريق الإهمال أو عمدا: حيث نصت الاتفاقية لعام 1971 في الفقرة الثالثة من المادة الرابعة على أنه: "فيما إذا أثبت الصندوق بأن أضرار التلوث قد نجمت كليا أو جزئيا، سواء نجم الحادث عن أن الشخص الذي تعرض له قد تصرف أو حاول أن يتصرف بغية إحداث الضرر، أو سواء قد حدث من إهمال هذا الشخص، ففي هاتين الحالتين يمكن أن يعفى الصندوق كليا أو جزئيا من التزاماته عن التعويض على ذلك الشخص، إلا في حدود تدابير الوقاية المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة ..."، وفي البروتوكول لعام 1992 المعدل لاتفاقية إنشاء الصندوق لعام 1971 فقد عدلت هذه الفقرة بموجب الفقرة الثانية من المادة السادسة من البروتوكول، حيث ألغت أي غموض حول ما مدى التزام الصندوق بالتدابير الوقائية، ونصت على أنه لا ينطبق هذا الإعفاء للصندوق على تدابير الوقاية.

- 4- بالإضافة إلى ما سبق من حالات إعفاء نجد الفقرة الثالثة من المادة الخامسة تنص على أنه: "يمكن أن يعفى الصندوق (كلياً أو جزئياً) من التزاماته حيال المالك أو كفيله... فيما إذا أثبت أنه بسبب خطأ المالك الشخصي:
- أ- أن السفينة التي يتدفق منها المحروقات الذي سببت حادث التلوث لم تلتزم بالأحكام المحددة في:
- أ-1- الاتفاقية الدولية الخاصة بمنع تلوث مياه البحر بالنفط المتبناة عام 1954 والمعدلة في عام 1962-1969.
- أ-2- الاتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحر لعام 1960.
- أ-3- الاتفاقية الدولية الخاصة بخطوط الشحن لعام 1966.
- أ-4- القواعد الدولية الخاصة لمنع التصادم في البحر لعام 1960 (المعدلة).
- أ-5- التعديلات التي أدخلت على الاتفاقيات المنوه عنها آنفاً...
- ب- أو أن يكون الحادث أو الضرر قد نجم كلياً أو جزئياً بنتيجة عدم احترام تلك الأحكام".

الخاتمة:

وفي خاتمة دراستنا لموضوع التعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات التي تصيب البيئة البحرية عن طريق الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات (FIPOL) توصلنا إلى مجموعة من الاقتراحات والنتائج تتمثل فيما يلي:

أولاً: النتائج

- 1- أن البيئة البحرية منذ بداية ظهور ناقلات النفط الضخمة أصبحت في خطر كبير، حيث لا يمكن التأخير أو المماطلة في وضع آلية حماية من التسرب النفطي.
- 2- أن نظام صناديق التعويض لها دور هام في تغطية تكاليف إصلاح الضرر، وذلك نظراً لضخمة التكلفة في هذا النوع من الأضرار.
- 3- أنه ليست كل الشركات الناقلة للنفط مطالبة بالاشتراك والمساهمة في هذا الصندوق.
- 4- أن هذا الصندوق جاء بصفة تكميلية لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969.
- 5- أن الدول المصدرة غير مسؤولة مدنياً في حالة وقوع أضرار جراء نقل النفط.

ثانياً: التوصيات

- 1- رغم أن اتفاقية إنشاء صندوق التعويض جاءت في الأصل مكتملة لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، إلا أنه يجب على المكلفين بصياغة تعديل الاتفاقية مستقبلاً أن يتحرر من اتفاقية المسؤولية المدنية سالفه الذكر لكي تكون الصياغة أكثر وضوح.
- 2- نظراً لضخامة الأضرار التي يحدثها التلوث بالمحروقات وعدم القدرة على ضبط والحد من هذا الضرر، يجب على أطراف الاتفاقية أن يقوموا برفع قيمة التعويض، وذلك نظراً لتطور وسائل نقل المحروقات، سواء من حيث كميات إستعابها من المحروقات أو كمية الوقود المستعملة في عملية النقل.
- 3- إعادة النظر في حالات إعفاء الصندوق من تقديم التعويض، حيث نجد بعض الغموض في المادة 1/4 أ، حيث نجدها تقر بالتعويض في حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية بموجب اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، ومن بين أسباب هذا الإعفاء حالة الحرب، وهي مذكورة في المادة 2/3 أ، إلا أنه بعد ذلك نجد في المادة 2/4 أ من اتفاقية إنشاء الصندوق تعفي الصندوق من التعويض في حالة الحرب.
- 4- أن يتم توسيع نطاق تدخل صندوق التعويض من حيث أنواع المحروقات، وعدم اقتصره على النفط الخام وزيت الوقود الثقيل.
- 5- أن يتم توسيع نطاق الاشتراكات، وعدم قصره على الدول المستوردة، وأن يشمل حتى الدول المصدرة لأنها هي أيضاً مستفيدة من حركة تنقل المحروقات، حتى وان كان مبلغ الاشتراك أقل بالنسبة للدول المصدرة.
- 6- إعادة النظر في المادة 1/7 من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 المعدلة بموجب بروتوكول 1992، حيث أعفت مالك السفينة التي حمولتها أقل من 2000 طن من المحروقات من أن تحتفظ بالتأمين أو بأي ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية أو شهادة صادرة من قبل صندوق تعويضات دولي بالمبلغ المثبتة، وهذا من شأنه أن يثقل كاهل الصندوق بحيث لا يكون هناك من يغطي أضرار التلوث سواء في حالة عجز المالك.

7- العمل على توحيد ترجمة الاتفاقيتين سواء المتعلقة بالمسؤولية المدنية لعام 1969 وبروتوكولات تعديلها، أو اتفاقية إنشاء الصندوق لعام 1971 و 1992 وبروتوكولات تعديلها، من اللغات الأجنبية إلى اللغة العربية، لأنه يوجد اختلاف كبير في ترجمة المصطلحات، مما يؤدي باختلاف في قراءة الاتفاقية وتطبيقها وتفسيرها.

الهوامش:

¹ محمد عبد الصاحب الكعبي، المسؤولية المدنية عن أضرار الكوارث الطبيعية: دراسة مقارنة، دار التعليم الجامعي، الإسكندرية، 2020، ص 500.

² في 18 مارس 1967، توري كانيون تحمل 119000 طن من بتزول الخام، تسرب قبالة الساحل الانجليزي، وبالتحديد قبالة كورونوال، على الشعاب المرجانية لجزر سيلبي، وبعد بضعة أيام ضرب التلوث الساحل الفرنسي، من أجل تفصيل أكثر أنظر: *Helene Lhostis, olivier Mehault, Estelle Nicolas, Marie-Hélène Sanson Laurence Thepault, le régime de la responsabilité internationale en cas de pollution des mers par les hydrocarbures, revue juridique de l'ouest, l'institut de l'ouest : droit et Europe, université de rennes 1, France, n spécial, 1995, page 94*

وقد كلفت هذه الحادثة بريطانيا أكثر من 3 ملايين جنيه أسترلين، وفرنسا 41 مليون فرنك فرنسي، لذلك كان من الضروري إنشاء صندوق تعويض دولي يتقاسم عبء التعويض بين صناعة البترول ومالكي السفن، أنظر:

Cougoule Elise, Miralles Anna, la réparation du préjudice en cas de pollution par les hydrocarbures, revue juridique électronique, centre de droit maritime et océanique, université de Nantes, France, volume 10, 2004/1, page 07.

³ *Fayçal Mahjoub, la responsabilite civil en matieres de pollution marine par hydrocarbures, revue de la jurisprudence et de la legislation R.J.L, janvier 2009, page 01, voir le site: <https://www.researchgate.net/publication/336280884>*

تاريخ التصفح: 2020/03/15

⁴ فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة ماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2013-2012، ص 173.

⁵ عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية ودور التأمين، رسالة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون عام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015/2016، ص 280.

⁶ *Fonds International D'indemnisation pour les Damages Dus a la pollution par les hydrocarbures, Rapport annuel de 1992, voir le site: page 01. Iopcfunds.org/fr/publications-des-fipol/*

تاريخ التصفح: 2020/03/16

⁷ *Ibid, page 01.*

⁸ زهير بن شريف، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البيئي، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، تخصص قانون البيئة والعمران، قسم القانون العام، كلية الحقوق سعيد حمدين، جامعة الجزائر 1، 2014-2015، ص 62.

⁹ *l' Article2 de la convention internationale de1971 portant création d 'une fonds internationale d'indemnisation pour les dommages dus a la pollution par les hydrocarbures de1971 , page29, voir le site : iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/03/71fc-c.pdf.*

تاريخ التصفح: 2020/03/16

¹⁰ هي اختصار لـ tankers ownersvoluntary agreement concerning liability for oil pollution، أي اتفاق ملاك السفن الخاصة بتحديد المسؤولية عن التلوث النفطي، لتفصيل أكثر انظر: كاظم المقدادي، حماية البيئة البحرية، الطبعة الأولى، مركز الكتاب الأكاديمي، عمان، للأردن، 2015، ص122.

¹¹ Helene Lhostis, olivier Mehault, Estelle Nicolas, Marie-Hélène Sanson Laurence Thepault, *ibid*, pp102-104.

¹² قداري أمال، النظام القانوني لتأمين المسؤولية عن التلوث البيئي، رسالة ضمن متطلبات نيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة احمد دراية، أدرار، الجزائر، 2018/2017، ص104.

¹³ Helene Lhostis, olivier Mehault, Estelle Nicolas, Marie-Hélène Sanson Laurence Thepault, *ibid*, page104.

¹⁴ زهير بن شريف، مرجع سابق، ص107.

¹⁵ سلسلة الاتفاقيات الدولية، الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة، الطبعة الأولى، دار القضاء، ابوظبي، 2012، ص95.

¹⁶ زهير بن شريف، مرجع سابق، ص76.

¹⁷ pour plus de détails voir le site: iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/06/texte-des-convention_f.pdf

تاريخ التصفح: 2020/03/17

¹⁸ فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر1، الجزائر، 2012، 2013، ص177.

² Jean- claude da kouri, *le droit maritime internationale le transport les hydrocarbures, thèse pour obtenir grade doctorat, universite pers Maastricht, pays-bas, 2011,p2.*

²⁰ زهير بن شريف، مرجع سابق، ص79.

²¹ البند أ من الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث النفط لعام 1971.

²² البند ب من الفقرة الثالثة من المادة الأولى من الاتفاقية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث النفط لعام 1971.

²³ عبد الرحمن بوفلجة، المرجع السابق، ص273.

²⁴ جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص311.

²⁵ ميلود قايش، النظام القانوني للتعويض عن الأضرار البيئية: صناديق التعويض نموذجا، مجلة الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، العدد 19، جانفي 2018، ص138.

²⁶ المادة الرابعة الفقرة الأولى البند "ب" المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن تلوث النفط لعام 1971.

²⁷ الفقرة الثانية من المادة الثالثة من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969، المعدلة بموجب البروتوكول لعام 1992.

²⁸ سهام زروالي، دور صناديق التعويض في تغطية أضرار التلوث البحري بالزيت، مداخلة ضمن فعاليات اليوم الدراسي حول: نظام التعويض عن الأضرار البيئية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف، يوم 2017/05/18، ص5.

²⁹ كمال فرحات تيغلت، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1969، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016/06/28، ص165.

³⁰ زهير بن شريف، مرجع سابق، ص68.

³¹ كمال فرحات تيغلت، مرجع سابق، ص168.