

قطر المنصات النفطية البحرية

أ: سماعين فاطيمة⁽¹⁾

مقدمة:

القطر البحري هو من بين الخدمات المينائية التي تقدم للسفينة سواء عند دخولها الميناء أو خروجها منه، و هي خدمة أساسية و ضرورية لا يمكن الاستغناء عنها في المجال البحري.

لكن نظرا لتطور الصناعة النفطية التي وصلت إلى التنقيب عن النفط في البحر الأمر الذي يستدعي بناء منصات نفطية بحرية لاستكشاف و استغلال النفط الموجود في البحر. إلا أن هذه المنشآت بحاجة إلى قطرها إلى مكان الاستغلال الأمر الذي أخرج القطر من مجاله التقليدي الكلاسيكي إلى مجال جديد فهو قطر المنصات النفطية البحرية. إذن ما معنى القطر البحري و مجال أعماله على المنصات النفطية البحرية؟

المبحث الأول: المبادئ العامة لعقد القطر البحري

يتم التطرق إلى الأحكام العامة التي يقوم عليها عقد القطر البحري من أجل التعريف به باعتباره خدمة مينائية تجارية التي تقدم للسفينة باعتبارها المنشأة الكلاسيكية للقانون البحري، لدى لابد من التعرض إلى مفهوم عقد القطر البحري و ما هي طبيعته القانونية؟

المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري

باعتبار عقد القطر البحري هو خدمة من الخدمات المينائية التجارية التي تقدم للسفينة لابد من تعريف هذه الخدمة المينائية و ذكر طبيعتها القانونية و بداية عقد القطر و نهايته.

الفرع الأول: تعريف عقد القطر البحري

عقد القطر البحري من العقود الرضائية لا تتطلب شكلا خاصا و معيننا لانعقاده رغم وجود نماذج مكتوبة تتضمن شروطا خاصة تحدد فيها شروط انعقاد القطر البحري و كذا المسؤولية المترتبة عنه، و هو من العقود المتبادلة أي التي ترتب التزامات على عاتق كلا الطرفين، فتلتزم السفينة القاطرة

1 - أستاذة مساعدة رتبة -أ- كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة حسيبة بن بوعلي - شلف -

بجر السفينة المقطورة و تلتزم هذه الأخيرة بدفع أجرة مقابل هذه الخدمة أو ما يسمى بالمكافأة المحددة في عقد القطر.⁽¹⁾

يوجد في عقد القطر البحري سفينتان هما السفينة القاطرة و السفينة المقطورة، و يتم القطر بالقرب من الموانئ و الشواطئ إلا أنه قد يقع في عرض البحر.⁽²⁾

إلا أن المشرع اللبناني عند تعرضه للقطر البحري يقتصر على قطر السفن عند دخولها الموانئ اللبنانية دون غيرها.⁽³⁾

تعتبر القاطرة سفينة بحرية متى باشرت نشاطها في البحر حيث لها نفس مقومات و المعايير القانونية للسفينة، كما لا تفقد السفينة المقطورة وصف السفينة أثناء عملية القطر لأنها صفة وجدت فيها أصلا، و القطر البحري هو العملية التي من خلالها تقوم السفينة القاطرة بإعطاء قوة من أجل جر سفينة أخرى أو آلية عائمة تفتقد لقوة الدفع الحكومية.⁽⁴⁾

بالرجوع إلى عقد القطر البحري الجزائري الذي تناوله مشرعنا في الباب السادس من الكتاب الثاني تحت عنوان الاستغلال التجاري للسفينة من المواد 860 إلى 872 ق ب ج، إلا أنه لم يعرف عقد القطر البحري و إنما اكتفى بذكر أطراف العقد، بداية و نهاية القطر، مكافأة القطر و المسؤولية القائمة عن عقد القطر البحري في حالة ما إذا نجم عن عملية عقد القطر أو أثناء العملية ضرر لكلا السفينتين أو إحداهما.

الفرع الثاني: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري

تختلف طبيعة عقد القطر البحري باختلاف الغرض المقصود من هذه الخدمة المينائية بالنظر إلى الآلية المقطورة من « قوة الدفع المحركة » فيما إذا كانت متوفرة أو غير متوفرة لأنه من خلالها تتحدد طبيعة عقد العقد البحري.

علما أن القطر البحري وجد لمساعدة السفينة للدخول إلى الميناء أو الخروج منه أو للرسو عند الرصيف (رصيف الميناء)، إذن القطر البحري يتحدد بمدى وجود « قوة الدفع المحركة » للآلية المقطورة من عدمها و هنا تجد حالتين هما :

1 - هاني ديودار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2004. ص. 137.

2 - كمال حمدي، القانون البحري، دار النشر منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية 2003، ص. 286.

3 - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006، ص. 314.

4 - Arnaud MONTAS, droit maritime, édition Vuibert, année 2012. P97.

- **الحالة الأولى:** إذا كان القطر البحري هو مساعدة السفينة على الدخول إلى الميناء أو الخروج منه وكانت هذه السفينة ذات قوة دفع محرك ذاتية فيكون عقد القطر البحري في هذه الحالة عقد مقابلة يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بأداء خدمة لصالح مالك السفينة المقطورة.
- **الحالة الثانية:** إذا كان القطر البحري هو جر منشآت أو آليات عديمة « قوة الدفع المحركة » أي لا يتحرك بقوتها الذاتية إذ لابد لها من قوة تدفعها خاصة بها و في حالة انعدامها تحل محلها قوة دفع السفينة القاطرة هنا تكون أمام عقد نقل يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة بنقل هذه المنشآت إلى مكان معين و تصبح تشبه بذلك عقد نقل البضائع.⁽¹⁾

يلاحظ في الحالة الثانية أن عقد القطر البحري قد خرج عن مساره الكلاسيكي فهو قطر السفن في مجال قطر آليات أخرى الأمر الذي يجعل طبيعته القانونية تتغير حسب نوع الشيء المقطور، و الأصل في عقد النقل هو نقل شيء من مكان إلى مكان آخر لكن هنا يتم جره أو دفعه و هو خروج عن الأصل العام لعقد النقل بصفة عامة.

أما في حالة الأولى يعتبر الأصل العام و التقليدي و الغرض الذي وجد من أجله القطر البحري و هو مساعدة السفينة لاستعمال مناوراتها الملاحية من أجل الدخول و الخروج من الميناء باعتبار السفينة هي الآلية الأولى التي عرفها البحر و طبقت عليها قواعد القانون البحري.

الفرع الثالث: بداية و نهاية عقد القطر

كل عقد يبرم بين طرفين له بداية و نهاية حتى يتم تنفيذ العقد بصفة عامة، فعقد القطر البحري تسري عليه نفس القواعد العامة لإبرام العقد بتوافر أركانه و قيام الالتزام على عاتق كلا الطرفين.

نص المشرع الجزائري على بداية عقد القطر في الفقرة الأولى من المادة 862 ق ب ج على أنه « يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة بجوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية، للقيام بحلا بعمليات القطر الضرورية و تكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها »

يبدأ عقد القطر البحري بمجرد وصول السفينة القاطرة بجانب السفينة المقطورة لمسافة تسمح لها بجرها من خلال الكابلات التي تلتصقها السفينة القاطرة بالسفينة المقطورة و تتم عملية القطر البحري تحت قيادة ربان السفينة المقطورة.

أما فيما يخص نهاية عقد القطر البحري تناولها المشرع الجزائري في الفقرة الثانية من المادة 862

1 - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص. 315

قانون بحري جزائري بقوله ما يلي: « و ينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية و ابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها و لا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة ».

إذن تكون نهاية عقد القطر البحري بإخراج السفينة من الميناء وفق مسافة محددة بحيث تستطيع فيها السفينة المقطورة ممارسة الملاحة البحرية بذاتها فتقوم السفينة القاطرة بابتعاد عن السفينة المقطورة بمسافة كافية بحيث لا تبقىها تحت قيادة السفينة القاطرة

المطلب الثاني : المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري

عندما ينعقد عقد القطر البحري بين السفينة القاطرة و السفينة المقطورة تنطلق عملية القطر البحري بتحديد اليوم و المكان و يلتزم مجهزة السفينة القاطرة بإحضار سفينة لأداء الخدمة لصالح السفينة المقطورة.

إلا أنه قد ينجم عن عملية القطر البحري أضرار إما تلحق بالسفينة القاطرة أو بالسفينة المقطورة، لأن عند معرفة المتسبب في الضرر أي المسؤول فيتم معرفة الملزم بالتعويض ذلك الضرر. يتحدد المسؤول عن الضرر الناشئ عن عملية القطر وفق لمن يقود العملية أي تقوم المسؤولية على عاتق ربان السفينة المقطورة و تتم تحت أوامره و على ربان السفينة القاطرة الامتثال و تطبيق أوامره الملاحية التي يصدرها ربان السفينة المقطورة، و هذا يجعل الضرر على مسؤولية هذه الأخيرة.⁽¹⁾

وإذا أراد ربان السفينة المقطورة أن يدفع المسؤولية عن نفسه فعليه أن يقوم بإثبات خطأ السفينة القاطرة إذن فعبء الإثبات يقع على السفينة المقطورة لكون هذه الأخيرة مسؤولة بمجرد حدوث الضرر فمسؤوليتها مفترضة.⁽²⁾

كما يمكن للمسؤولية الناجمة عن عقد القطر البحري مسؤولية تضامنية بين مجهزة السفينة القاطرة و مالك السفينة المقطورة في مواجهة المتضررين.⁽³⁾

1 - المادة 866 / الفقرة 1 ق ب ج تنص « تتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة و تبعا لذلك، يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير

2 - المادة 866 الفقرة 2 ق ب ج تنص « كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر تكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا ثبت خطأ السفينة القاطرة ».

3 - المادة 869 ق ب ج تنص « يعتبر مجهزة السفينة المقطورة و القاطرة مسؤولين تضامنيا أمام الأطراف المتضررين عن الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر إلا إذا أثبتنا بأن الأضرار الحاصلة للغير مسببة من الغير أو حصلت نتيجة لحالة القوة القاهرة ».

الفرع الأول: المسؤولية عن القطر داخل الموانئ

سبق الإشارة إلى الحالتين التي تكون فيها أمام عقد القطر البحري و هما حالة القطر داخل الميناء و القطر في عرض البحر، لأن تحديد ذلك مهم جدا لمعرفة من المسؤول عن الضرر الناشئ عن عملية القطر لكون الإدارة تختلف عن القطر داخل الميناء و القطر خارج الميناء أي في عرض البحر.

يلاحظ أن المشرع الجزائري في القانون البحري تطرق إلى القطر داخل الميناء و هو القطر الذي يخص السفينة دون غيرها، إذا تعلق الأمر بدخولها و خروجها من الميناء كما حدد الخدمات التي تدخل في إطار عملية القطر.⁽¹⁾ و هذا ما يبين أن عقد القطر البحري وفق القانون البحري الجزائري عقد مقاول.

أما المشرع المصري تطرق في قانون التجارة البحرية،⁽²⁾ إلى عملية القطر داخل الموانئ على أن السفينة القاطرة في هذه الحالة تقوم بتأدية خدماتها تحت إشراف السفينة المقطورة يأتمر ربان السفينة القاطرة لأوامر ربان السفينة المقطورة و ينفذ تعليماته و بالتالي تصبح السفينة القاطرة تابعة للسفينة المقطورة و من تم إذا ارتكب ربان السفينة خطأ و سبب ضررا للغير فتكون السفينة المقطورة مسؤولة عنه مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعة.⁽³⁾

إلا أنه يمكن تغيير القاعدة العامة بناء على اتفاق الطرفين في إطار مكتوب على أن قيادة عملية القطر تتم تحت إمرت السفينة القاطرة، و في هذه الحالة تصبح الأضرار الناشئة عن القطر البحري على عاتق السفينة القاطرة، إلا إذا أثبتت ربان السفينة القاطرة خطأ السفينة المقطورة.⁽⁴⁾

الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن القطر خارج الموانئ

تقوم هذه المسؤولية إذا تعلق الأمر بقطر منشآت ليست لها قوة دفع محركة و في هذه الحالة نحن أمام عقد نقل بضاعة عندما يكون عقد القطر في عرض البحر و بالتالي هو عكس ما سبق ذكره فيما يخص القطر الذي يكون داخل الموانئ.

فحالة القطر البحري خارج الموانئ التي تتم في عرض البحر تكون تحت إدارة السفينة القاطرة و

1 - المادة 861 ق ب ج ز « تدخل في عداد خدمات القطر

أ- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة

ب- مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة

ج- المراقبة و المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة. »

2 - المادة 279 فقرة 1 قانون التجارة بحرية « تكون عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر. »

3 - كمال حمدي، المرجع السابق، ص 697.

تقوم مسؤولية هذه الأخيرة في حدوث ضرر أثناء عملية القطر.

و يكون عكس ما ذكر فيما يخص القطر داخل الموانئ بحيث على مجهزة السفينة القاطرة إذا أراد إبعاد مسؤوليته أن يثبت الضرر نشأ نتيجة خطأ السفينة المقطورة إذا تعلق الأمر بقطر سفينة. يلاحظ أن المسؤولية في عقد القطر تختلف باختلاف المكان الذي تتم فيه القطر إلى جانب الشيء المقطور فيما إذا كانت له قوة دفع محرك ذاتية أم لا و بالتالي تختلف الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري في كونه عقد نقل كما سبق الإشارة إليه.

نستخلص أن عقد القطر البحري تختلف فيه المسؤولية، فالقاعدة العامة مالك السفينة المقطورة هو المسؤول إلا إذا اتفق الطرفين على خلاف ذلك في إطار مكتوب على أن مسؤولية القطر على عاتق السفينة القاطرة في القطر الداخلي.

أما القطر الخارجي القاعدة العامة السفينة القاطرة هي المسؤولة إلا إذا اتفق الطرفين على خلاف ذلك في إطار اتفاق مكتوب يقضي بتحمل السفينة المقطورة الضرر الناجم عن عملية القطر.

المبحث الثاني: نطاق تطبيق القطر البحري على المنصات النفطية البحرية

كما سبق الإشارة إليه يتنوع القطر البحري إلى قطر بحري داخل الميناء و قطر بحري في عرض البحر، خارج الحدود المينائية، و هو مساعدة السفينة المقطورة على القيام بمناوراتها الملاحية للدخول أو الخروج من الميناء، إلى جانب القطر الخارجي الذي يتم خارج الحدود المينائية و يشمل السفن أو منشآت أخرى التي ليست لها قوة دفع محرك. إذن ماذا نقصد بالمنصات النفطية البحرية و كيف يتم قطرها؟

المطلب الأول: مفهوم المنصات النفطية البحرية

يختلف تعريف المنصات النفطية البحرية وفق للتعريف التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية إلى جانب أنواع هذه المنصات البحرية الذي تؤثر في عملية القطر حسب كل نوع على حدا.

الفرع الأول: التعريف القانوني للمنصات البحرية

تطرق التشريع الدولي إلى تعريف المنصات النفطية البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية و الإقليمية و كذا القوانين الوطنية، باختلاف التسمية من اتفاقية إلى أخرى.

1- اتفاقية ري ودي جانيرو:⁽¹⁾

نصت هذه الاتفاقية الدولية الخاصة بوحدات الحفر المتنقلة في مادتها الأولى هي كل هيكل بحري مهما كانت طبيعته سواء عائما أو ثابتا فوق سطح البحر أثناء الاستغلال مع قدرتها على التنقل بصفة منفردة أو قابلة للتنقل من مكان لآخر.⁽²⁾

2- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة على الجرف القاري:⁽³⁾

أشارت الاتفاقية على أن تعبير المنصات الثابتة يشير إلى جزيرة صناعية، أو منشأة، أو هيكل مما قد تثبت تريبا دائما بقاع البحر بغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى.⁽⁴⁾

3- اتفاقية الاستعداد و التصدي في ميدان التلوث الزيتي⁽⁵⁾

نصت هذه الاتفاقية الدولية على المنصات النفطية البحرية تحت اسم « الوحدة البحرية » و عرفها في الفقرة الرابعة من المادة الثانية بنصه ما يلي: « الوحدة البحرية هي أي منشآت أو إنشاءات بحرية ثابتة أو عائمة تقوم بعمليات استكشاف الغاز أو النفط أو استغلاله أو إنتاجه أو في تحميل أو تفريغ ».

4- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الحرف القاري.⁽⁶⁾

تعرض بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط الذي جاء في إطار اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط لسنة 1976 إلى وضع هذا البروتوكول الذي يخص كل ما يتعلق باستغلال الموارد المعدلية و الطاقوية الموجودة في البحر و باطنه.

- 1 Draft convention on off-shore mobile craft. International maritime comité Documentation 1977. Rio De Janeiro 2 - Article 1 : « In this convention « craft » Shall mean mobile structures, wether during operations they are floating or fixed to the Sea-bed, fae use in the exploration, processing, transport or storage of the mineral ressources of the sea –bed or its subsoil or in ancillary activities ».

3 - مرسوم رئاسي رقم 06-135 الموافق 10/04/2006، يتضمن التصديق على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، المعتمد بروما في 10/03/1988. الجريدة الرسمية العدد 23.

4 - المادة الأولى الفقرة الثالثة من اتفاقية الجرف القاري، المعتمد بروما في 10/10/2004، يتضمن التصديق و التعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، المحررة بلندن يوم 30/11/1990. الجريدة الرسمية العدد 65.

6 - بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استغلال و استكشاف الحرف القاري التابع لاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط 1976 ببرشلونة. و الذي دخل حيز التنفيذ في 24/03/2011، انظم إليه الاتحاد الأوروبي بموجب قرار رقم UE / 5 / 2013 الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي (JOEU N° L4 du 09/01/2013) الجزائر لم بعد.

تناول موضوع المنصات النفطية البحرية تحت اسم « المنشآت » بقوله أن المنشآت البحرية هي كل هيكل ثابت أو عائم مستعمل في عمليات استكشاف و استغلال الموارد المعدنية الصلبة، الغازية و السائلة الموجودة في حدود منطقة البروتوكول.⁽¹⁾

المنطقة المقصودة هي منطقة البحر الأبيض المتوسط و هي اتفاقية إقليمية تخص المنطقة و بالتالي تخص الجزائر باعتبارها دولة ساحلية تطل على منطقة البحر الأبيض المتوسط.

5- قانون المناجم الجزائري:⁽²⁾

عرف قانون المناجم الجزائري المنصات البحرية بما فيها المنصات النفطية في المادة 161 تحت اسم « المنشآت » يقوله : « يقصد بالمنشآت و التجهيزات المستعملة في البحث أو استغلال الموارد المعدنية أو المتحجرة...».

تعرض المشرع الجزائري إلى هذه المنصات البحرية لمصطلح المنشآت و حدد استعمال لكن لم يضع تعريفا جامعاً و مانعاً لها.

الفرع الثاني: أنواع المنصات النفطية البحرية

تتنوع المنصات النفطية البحرية إلى عدة أنواع من منصات ثابتة أو عائمة أو وحدات الحفر البحرية المتنقلة، و دراسة هذه الأنواع مهم جدا لمعرفة طبيعتها القانونية حتى يمكن تحديد نوع القطر البحري الذي يتم إعماله عليها، تكون المنصات البحرية تختلف من حيث الصنع و من حيث الاستعمال فيما إذا كانت مخصصة للتنقيب و الاستكشاف و تلك مخصصة للاستغلال أو الإنتاج.

لدى تنقسم المنصات البحرية النفطية إلى قسمين هامين هما: وحدات الحفر البحرية المتنقلة و وحدات الخاصة بالإنتاج و الاستغلال.

1- وحدات الحفر البحرية المتنقلة:

هي تلك الآليات التي تستعمل في عمليات الحفر من أجل استغلال الحقل النفطي الموجود في باطن البحر و ينقسم هذا إلى ثلاثة أنواع فرعية هي: سفن الحفر، المنصات البحرية ذات الدفع الذاتي و المنصات البحرية نصف الغاطسة.⁽³⁾

1 - المادة الأولى الفقرة السادسة من بروتوكول البحر الأبيض المتوسط.

2 - قانون رقم 14-05 بتاريخ 2014/02/24، يتضمن قانون المناجم، الجريدة الرسمية العدد 18.

3 - Amélie PRUNELE, le remorquage des plates-formes pétrolière, mémoire 2003-2004. Université d'AIX-Marseille, faculté de droit. P.8.

سفن الحفر :

هي عبارة عن طوفية يتم قطرها أو سفن قديمة يتم تحويلها لاستعمال لغرض التنقيب عن النفط في أعماق البحار. هذا ما أكدته الأستاذة REMOND GOUILLOU في أطروحتها⁽¹⁾.

المنصات البحرية نصف الغاطسة:

هذا النوع من المنصات البحرية مختلف الأشكال و يستعمل في المناطق البحرية المضطربة و الهائجة، تتضمن هذه المنصات تجهيزات تسمح لها بالطفو و تصبح لها القابلية للملاحة، و هذا راجع لاحتوائها على قوة الدفع المحركة.

المنصات البحرية ذات الدفع الذاتي:

هذه الآليات عبارة عن جسور عائمة مخصصة لحمل المنشآت المستعملة في عمليات الحفر و تستعمل في حالة الطقس الهادئة، و عند وصولها إلى مكان الاستغلال يتم إنزالها إلى 20 متر تحت الماء بعد دراسة جيوفيزيائية لمعرفة مدى تحت التربة الموجود في باطن البحر و ذلك ضمانا لاستقرارها.⁽²⁾

2- وحدات الإنتاج:

تستعمل هذه الوحدات لاستغلال الحقل النفطي الموجود في باطن البحر و تشمل بدورها أربعة أنواع هي: المنصات البحرية المعدنية الثابتة، المنصات الخرسانية (Béton)، هياكل مرنة، منصات بحرية ذات الساق.

المنصات المعدنية الثابتة:

هذه المنصات النفطية البحرية ذات طبيعة خاصة و ملائمة لكل أشكال الاستغلال و قدرتها على مقاومة الاضطرابات الجوية و الأمواج العالية، و يتم أخذها إلى مكان الاستغلال على متن طوفية خاصة و تثبت في مكانها بالإسمنت حينها تستقبل الأجهزة و المعدات الملحقة بها.⁽³⁾

الهياكل الخرسانية (Béton armé):

هي منصات بحرية ضخمة مصنوعة خارج المياه و تحمل تجهيزات و آلات الإنتاج ، و وزن هيكلا

1 - « c'est ainsi qu'un baleinier, des pétroliers, ferry- boat ont été promus navires de forage » REMOND GOUILLOU, l'exploitation pétrolière en mer et le droit » éd. Tehnip. Paris 1970. P86.

- 2 Jean- Baptise CHARLES. Le régime juridique des dommages en matière de services maritimes à l'off-shore. Pétrolier université d'AIX-Marseille, faculté de droit. Mémoire année 2006-2007. P.15

- 3 Pierre Jean BORDAHANDY, statut juridique des plates-formes pétrolières, mémoire université d'AIX-Marseille. Faculté de droit P6.

يضمن استقرار و ثباتها في البحر و صعبة التنقل بحيث بعض من تجهيزاتها تفوق 800.000 طن.⁽¹⁾

الهياكل المرنة (Structure Souple) :

ذات هندسة خفيفة و مرنة مقاومة للأمواج العالية الضخمة، و المتناوبة مع بقائها على ثباتها و استقرارها.

أما المنصات ذات الساق مثلها مثل الهياكل المرنة تستعمل في الأعماق الكبيرة 1000 إلى 2000 متر أو أكثر، المنصة البحرية عائمة و مثبتة بقوة بواسطة ساقان معدنية قوية.⁽²⁾

إن ذكر أنواع المنصات النفطية البحرية يمكننا من خلاله أن نتعرف على نوع القطر البحري الذي يقدم لهذه المنشأة البحرية يكون القطر البحري في مجال الصناعة النفطية البحرية يكون إما بصفة مباشرة و يسمى بالقطر البحري المباشر أو بطريقة غير مباشرة و يسمى القطر البحري غير المباشر.

إذن ما هي الحالات أو الأنواع التي يتم فيها القطر البحري بطريقة مباشرة (Remorquage Direct) أو طريقة غير مباشرة (Remorquage indirect)؟

المطلب الثاني: تكييف قواعد القطر البحري على المنصات النفطية البحرية

القطر البحري المنصات النفطية البحرية يخضع لنفس الأحكام العامة للقطر البحري من حيث أطراف العقد، بداية و نهاية القطر و مكافأة أو أجرة القطر التي تختلف بطبيعة الحال عن قطر السفينة و ذلك بالنظر إلى حجم المنشأة البحرية المقطورة و كذا المسافة المقطوعة.

سبق الإشارة إلى القطر الداخلي أي المينائي و القطر الذي يقع في عرض البحر و هذا الأخير هو المطبق على المنشآت البحرية لاستغلال النفط في البحر، و المعروف في القطر هو جر الشيء المقطور مباشرة هذا فيما يخص السفن أما فيما يخص المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها فيختلف القطر حسب نوع المنصة النفطية البحرية. إذن متى يتم إعمال القطر المباشر التقليدي على المنصات النفطية البحرية و متى يتم القطر الغير مباشر؟

الفرع الأول: القطر البحري المباشر للمنصات النفطية البحرية

عرف هذا النوع من القطر البحري منذ القدم في الأحكام العامة للقانون البحري و هو يخص السفن و يتم جر هذه الأخيرة مباشرة من خلال الكابلات المتصلة بها مع السفينة القاطرة كما سبق الإشارة إليه.

1 - Jean BAPTISE CHARLES, op. cit. P19.

2 - Amélie PRUNELE, op. cit, P10

أما فيما يخص تطبيق هذا النوع من القطر على المنصات النفطية البحرية يتطلب تعاون بين طرفي عقد القطر البحري و هما مجهز السفينة القاطرة و مالكي المنصة النفطية البحرية (المنشأة المقطورة).

يتم فحص السفينة القاطرة من قبل مالكي المنصة النفطية البحرية المراد قطرها إلى مكان استغلالها للتأكد من مدى صلاحية السفينة القاطرة للملاحة البحرية و كذا مدى كفاءة طاقمها، و يعود القرار إلى مالكي المنشأة المقطورة أمر اختيار القاطرة الكفاء لهذه المهمة.⁽¹⁾

هذا راجع إلى دقة العملية و الحرص الذي تتطلبه لأن أي خطأ سوف يسفر عن خسارة ملايين الدولارات لكون هذه المنشآت ضخمة و مكلفة، الأمر الذي يجعل قطرها صعبا و يتطلب الحذر الشديد و اليقظة إلى جانب العوامل المناخية و طبيعة المياه في منطقة الاستغلال.

عقد القطر المباشر هو جر المنشأة المقطورة من قبل الآلية القاطرة، هنا يأخذ الطبيعة القانونية لعقد النقل البحري لأن الجر يكون مباشر بجر السفينة القاطرة المنصة النفطية البحرية المقطورة بإيصالها في عرض البحر و الذي يكون تحت مسؤولية السفينة القاطرة.

و هذا ما يمكن تطبيقه على وحدات الحفر البحرية المتنقلة باعتبار لها قوة دفع محرك، كونها عائمة و قابلة للغطس تحت الماء.

الفرع الثاني: القطر البحري غير مباشر للمنصات النفطية البحرية.

القطر البحري غير مباشر مثله مثل عقد القطر التقليدي يتم بين الطرفين و يسمى هذا النوع من القطر البحري بالقطر غير مباشر (Remorquage indirect)⁽²⁾ يتم استعمال فيه نوعين من العقود. إما عقد استئجار سفينة على أساس الرحلة و هو المفضل لدى الشركات القطر الفرنسية، أو عقد نقل بحري.⁽³⁾

هذا النوع من القطر عند تطبيقه على المنصات النفطية البحرية يمكن اختيار أحد العقدين إما عقد استئجار أو عقد نقل، لكون القطر في هذا الإطار يتم مسافة طويلة و حافلة بالمخاطر الملاحية و المناخية و ضخامة المنصة النفطية البحرية المقطورة.

يتميز هذا النوع من القطر بالمخاطرة أو المجازفة المشتركة، بحيث هي عملية كل عنصر فيها

1 - Amélie PRUNELE, op, cit. P16.

2 - Le terme employé en Anglais c'est " Dey tow"

3 - René RODIERE, droit maritime, DALLOZ, 12^{ème} édition 1997. P145.

مهم و غير مستقل إذا اختل أحد من عناصرها فشلت عملية⁽¹⁾ القطر البحري و بالتالي تقع الكارثة.

نجد هذا النوع من القطر بالنسبة للمنصات النفطية البحرية الثابتة أي غير القابلة للتنقل من مكان إلى آخر مثل المنصات النفطية البحرية الخرسانية، المعدنية الثابتة.

من خلال كلا نوعي القطر البحري للمنصات النفطية البحرية (القطر البحري المباشر و غير المباشر) يتم بين كل من السفينة القاطرة و مالكي المنصات النفطية البحرية.

فيقوم مالكي المنصات النفطية البحرية باختيار طاقم السفينة القاطرة كما يلتزم هؤلاء لوضع منصة بحرية صالحة و في حالة جيدة قابلة للقطر، و تنطلق عملية القطر البحري بعد تدخل من مستشارين في الاستغلال النفطي البحري، شركات التصنيف إلى جانب نوادي التأمين لكون العملية حافلة بالمخاطر و تأمينها يتطلب مبالغ مالية ضخمة.

الخاتمة:

عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية نظرا لطبيعته الخاصة و المعقدة بين عقد قطر في عرض البحر و عقد استئجار على أساس الرحلة يجعل هذا العقد صعب التطبيق لما يحتويه من مخاطر.

الأمر الذي يقيم المسؤولية عن عملية القطر البحري للمنصات النفطية البحرية و التي تأخذ بالتساوي أي يتم اقتسامها نظرا لضخامة حجم أضرارها و التي يصعب إصلاحها إلا من قبل شركات التأمين الضخمة.

مع العلم أن المجال البحري هو في ذاته يتميز بعنصر الخطر الذي لا يجعل هذه العملية في منأى عن عدم إنجاحها أحيانا نظرا للظروف المناخية و الحركة الملاحية، لدى القطر البحري لمثل هذه المنشآت حافل بالمخاطر و درجاتها تقل و تزداد حسب نوع المنصة البحرية و مكان استغلالها.

قائمة المراجع :

المراجع باللغة العربية :

- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006.
- كمال حمدي، القانون البحري، دار النشر منشأة المعارف الإسكندرية، الطبعة الثانية 2003.
- هاني ديودار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2004.

1 - GILDAS ROSTAIN, le déplacement des plates-formes de forage, thèse année 1987, faculté de droit universitaire Paris. P27.

المراجع باللغة الفرنسية:

- Arnaud MONTAS, droit maritime, édition Vuibert, année 2012.
- René RODIERE, droit maritime, DALLOZ, 12^{ème} édition 1997
- أطروحات و مذكرات :
- GILDAS ROSTAIN, le déplacement des plates-formes de forage, thèse année 1987, faculté de droit universitaire Paris II.
- Pierre Jean BORDAHANDY, statut juridique des plates-formes pétrolières, mémoire Faculté de droit université d'AIX-Marseille année 19971998-.
- Jean- Baptise CHARLES. Le régime juridique des dommages en matière de services maritimes à l'off-shore. Pétrolier faculté de droit université d'AIX-Marseille III, année 20062007-.
- Amélie PRUNELE, le remorquage des plates-formes pétrolières, mémoire. Université d'AIX-Marseille, faculté de droit année 20032004-.

القوانين و المراسيم:

- القانون البحري، دار الهومة للنشر، سنة 2006.
- مرسوم رئاسي رقم 06 - 137 المؤرخ في 10/04/2006، يتضمن التصديق على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد المنصات الثابتة القائمة على الجرف القاري، الجريدة الرسمية العدد 32.
- مرسوم رئاسي 04 - 326 المؤرخ في 10/10/2004 يتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية للإستعداد و التصدي و التعاون في م،يدان التلوث الزيتي لسنة 1990، المحررة بلندن يوم 1990/11/30. الجريدة الرسمية العدد 65.

