

المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي

بن طيفور عبد الباسط⁴⁴⁶درويش مريم⁴⁴⁷

مقدمة:

احتلت البحار والمحيطات دورا بارزا في حياة الانسان منذ القدم، ولقد كانت و لا زالت أهم طرق المواصلات بين مختلف أنحاء المعمورة، و على مر العصور استطاعت مياه البحر اختواء مختلف الآثار السلبية لأنشطة الانسان، فالارتفاع المهول في عدد سكان العالم خلال العصور الأخيرة و تزايد احتياجاتهم، و ما واكبه من استخدام وسائل تكنولوجية متطورة لتوسيع و تكثيف الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالبحر، ترتبت عنه جملة مجموعة من الآثار الوخيمة جعلت الانسان يصطدم بمشكل فعلي يتمثل في التلوث⁴⁴⁸.

تعددت مصادر تلوث البيئة البحرية بتعدد الأنشطة الانسانية، فقد ينشأ هذا التلوث من جراء أنشطة تجري في البر، أو في قاع البحر، أو حتى في الجو، أو كنتيجة لإغراق النفايات أو التخلص منها في البحر. غير أنه يظل أبرز مصدر لتلوث البيئة البحرية و الأكثر انتشارا هو استعمال البحر كوسيلة للنقل و التنقل بواسطة السفن.⁴⁴⁹

يعتبر التلوث بالمواد النفطية من أخطر و أشد صور المساس بسلامة البيئة البحرية، و الأكثر تأثيرا عليها، و ذلك للزيادة المضطربة في حجم كميات النفط التي يتم نقلها عبر البحار و المحيطات بواسطة ناقلات النفط العملاقة، بحيث ارتفعت كمية النفط المنقولة عبر البحار من 3.6 مليون طن عام 1914 إلى 100 مليون طن عام 1967، وفي عام 1969 تم نقل أكثر من 700 مليون طن، و في عام 1970 وصل إلى 6487 مليون طن من النفط الخام و المنتجات النفطية، وفي عام 1980 قدرت الحمولة من النفط الخام و المنتجات النفطية، وفي عام 1980 قدرت الحمولة من النفط الخام و مشتقاته ب 10405 مليون طن.⁴⁵⁰

طالب دكتوراه في القانون البحري و النقل- جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان- 446

طالبة دكتوراه في القانون البحري و النقل - جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان- 447

⁴⁴⁸ عرف التلوث في وثائق الأمم المتحدة ذات العلاقة بأنه " إدخال الانسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة لأية مواد من شأنها أن تلحق أضرارا بالمواد الحية، أو تعرض حياة الإنسان للخطر، أو أن تعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك أو أن تؤدي إلى إفساد صلاحية الماء للاستعمال، وإلى الحد من قيام المرافق الترفيهية...." تعريف مجموعة الخبراء المشتركة الخاصة بالمظاهر العلمية للتلوث البحري GESAMP.

نقلا عن: عباس هشام السعودي، حماية البيئة البحرية من التلوث، مشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص: 06

⁴⁴⁹ بزاز محمد، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، مصر، 2006، ص: 01

⁴⁵⁰ اسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة نيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، جامعة الجزائر، كلية الحقوق و العلوم الادارية، بن عكنون، الجزائر، 1995، ص: 74

من المبادئ الثابتة في الأنظمة القانونية الوطنية لمختلف دول العالم، أن كل حق يقابله واجب. و إذا كان القانون قد اعترف للأشخاص بحقوق معينة، فإنه بالمقابل قيد ممارستها بعدم الاضرار بالغير، و إلا تسبب هذا الأخير بتعويض المتضرر، و هو ما أطلق عليه مصطلح المسؤولية. و منه فإن نقل النفط عبر البحار هو أحد المجالات التي يمكن أن تطبق عليه أحكام المسؤولية باعتباره نشاطا خطرا، و أي تسرب للنفط ينجر عنه إضرار بالبيئة البحرية، لذلك عملت المنظمة البحرية الدولية على إدخال خصائص الضرر البيئي في أحكام المسؤولية التقليدية، و بالتالي أصبح لدينا نظاما خاصا بالتعويض عن أضرار التلوث بالنفط، عرفت هذا النظام بأحكام المسؤولية البيئية عن أضرار التلوث بالنفط.

إن الهدف من إقرار أحكام المسؤولية البيئية عن التلوث بالزيت هو الحد من وقوع الضرر الناتج عن نقل المواد النفطية و بدرجة أعلى الوقاية من التلوث ككل. كما أن ترتيب المسؤولية ما هي إلا وسيلة علاجية لجبر هذا الضرر الحاصل بالبيئة البحرية و كذا تعويض المتضررين جراء التلوث الحاصل بالنفط. لهذا كان من الضروري طرح الاشكالية التالية:

• ما هو النظام القانوني للمسؤولية المدنية البيئية عن أضرار التلوث بالنفط؟ و ما هي آليات و أنظمة الضمان المتبعة و المعتمد عليها في حالة تبوُّث هذه المسؤولية؟
تطلب الأمر الإجابة على هذه الاشكالية تقسيم بحثنا إلى محورين اثنين: إذ سنتطرق في المبحث الأول لأحكام المسؤولية البيئية عن أضرار التلوث بالنفط، مبرزين أركانها و شروط قيامها، فيما نخصص المبحث الثاني للكلام عن صناديق التعويض و إجبارية التأمين عن المسؤولية البيئية، باعتبارهما وسيلتان للضمان.

المبحث الأول: أركان قيام المسؤولية البيئية المترتبة عن التلوث النفطي

طبقا للقواعد العامة، ينبغي لقيام المسؤولية المدنية توافر أركان ثلاثة هي: الخطأ، الضرر و العلاقة السببية الرابطة بين الخطأ و الضرر⁴⁵¹. و إذا كان الوضع كذلك في القواعد العامة، فإن المسؤولية المدنية المنعقدة في ميدان التلوث البحري بالمحروقات تتميز ببعض الخصوصية فيما يتعلق بتحديد عناصرها، حيث تستبعد كليا عند قيامها عنصر الخطأ، فلا يظهر إلا أثناء تقدير التعويض الذي يقع على عاتق الشخص المسؤول عن التلوث.⁴⁵² و منه يشترط في ضوء أحكام اتفاقية المسؤولية

451 قدارة أحمد حسن خليل، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994، ص: 241

452 تيفلت فرحات كمال، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل اتفاقية بروكسل لعام 1969، مذكرة لنيل درجة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة (بدون)، ص: 8

المدنية عن أضرار التلوث بالزيت (النفط) لسنة 1969،⁴⁵³ وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها⁴⁵⁴، لقيام المسؤولية المدنية، وقوع حادث التلوث البحري (مطلب أول)، يترتب عنه ضرر (مطلب ثاني).

المطلب الأول: وقوع حادث التلوث البحري

حتى نكون بصدد حادث بحري في مفهوم التلوث بالمحروقات يجب أولاً أن يصدر هذا التلوث من سفينة معينة المعالم (فرع أول)، ذلك لأن السفينة في مجال التلوث البحري لها مفهوم خاص يختلف عن مفهومها في القواعد العامة. كما ينبغي أن تتعرض تلك السفينة لواقعة مادية (فرع ثاني)، تكون هي السبب الرئيسي في تسرب ما فيها من حمولة المحروقات إلى مياه البحر (فرع ثالث).

الفرع الأول: صدور التلوث عن سفينة

من الخصائص المميزة للمسؤولية المدنية المنعقد في ميدان التلوث البحري بالمحروقات أن يصدر التلوث من سفينة، مما يستدعي التعرف على أنواع السفن المثيرة للمسؤولية البيئية عن التلوث البحري.

عرفت المادة 01 فقرة الأولى من الاتفاقية الدولية لسنة 1969⁴⁵⁵، السفينة على أنها: " كل مركب كبير أو آلية بحرية مهما كانت تنقل فعلا محروقات مشحونة جزافا كحمولة".

عند قراءتنا لهذا النص نجد أن المشرع الدولي عند وضعه الاتفاقية لسنة 1969 كان متأثراً بحادثة الناقل Torrey Canyon ، فمفهوم السفينة كما ورد في نص الاتفاقية الدولية 1969 اشترط فيه أن تنقل السفينة بالفعل المحروقات سائبة كبضاعة لحظة الحادث، و بالتالي ينتقي مفهوم السفينة عندما تكون الناقل فارغة، إذ أدخل المشرع الدولي في تعريفه للسفينة عنصراً خارجياً يتمثل في الحمولة التي تنقلها السفينة، و بعبارة أخرى تكون الاتفاقية الدولية قد جعلت حمولة السفينة و ليس هيكلها الضابط أو المعيار المميز لها⁴⁵⁶.

بالعودة إلى بروتوكول 1992⁴⁵⁷ ندجه قد عرف السفينة في المادة 02 فقرة الأولى بأنها " أي مركب بحور أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائب باعتباره بضاعة، و

⁴⁵³ الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات 1969، اعتمدت هذه الاتفاقية في 29 نوفمبر 1969 و دخلت حيز النفاذ في 19 جوان 1975.

⁴⁵⁴ بروتوكول 1992 الملحق و المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969، اعتمد هذا البروتوكول في 27 نوفمبر 1992، و دخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996.

⁴⁵⁵ تمت المصادقة عليها من قبل الجزائر بموجب الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق ل 07 يونيو 1972، الجريدة الرسمية عدد 53، المؤرخة في 25 جمادى الأولى 1392 الموافق ل 04 يوليو 1972.

⁴⁵⁶ مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجزائر 01، 2015-2016، ص: 11

⁴⁵⁷ انضمت الجزائر إلى هذا البروتوكول بموجب المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 21 دي الحجة 1418 هـ الموافق ل 18 أبريل 1998، الجريدة الرسمية العدد 25، المؤرخة في 29 ذو الحجة عام 1418 هـ الموافق 26 أبريل 1998م.

بشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت و بضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا الزيت السائب بضاعة و خلال أي رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائبة".

نستخلص مما سبق أن المشرع الدولي تحدث عن نوعين من السفن:

• ناقلات النفط: اشترط المشرع الدولي في النص المشار إليه أن تكون المنشأة أو الأداة البحرية مصممة أو مشيدة لنقل البترول سائبا كبضاعة، قاصدا بذلك ناقلات البترول فقط دون غيرها من السفن الأخرى، فيكون بها المبدأ متماشيا مع ما جاءت به الاتفاقية الأم، غير أنه من جهة ثانية لم يشترط النص لانطباق البروتوكول أن تحمل الناقلية بالفعل البترول سائبا كبضاعة لحظة وقوع الحادث، الأمر الذي يسمح بانطباقه على ناقلات النفط الفارغة التي تبحر دون أن تحمل في أحواضها شحنة نفط، ما يحيلنا إلى التأكيد بأن المشرع الدولي كان متأثرا بحادثة الناقلية Olympic Bravery⁴⁵⁸ ، عند وضعه لبروتوكول 1992.

خلاصة مما سبق نستنتج أن بروتوكول 1992 جاء موسعا لتعريف السفينة بالمقارنة مع الاتفاقية الدولية لسنة 1969، حيث أصبحت السفينة طبقا للبروتوكول تشمل ليس فقط ناقلات البترول المشحونة بل و كذلك الناقلات التي لا تحمل المحروقات إلا على سبيل الوقود في عنابر تشغيلها أو كرواسب متبقية من تفريغ الشحنة بل أكثر من ذلك يمكن أن تمتد إلى الناقلات المخصصة لتخزين البترول من أجل أن ينقل من إلى المحطات البترولية أو أي مكان آخر. و بهذا يكون المشرع الدولي قد تحول للاعتماد على معيار الهيكل أو تصميم السفينة لنقل النفط في بروتوكول 1992، بدلا من معيار الحمولة الذي كان مستخدما في الاتفاقية الدولية سنة 1969.⁴⁵⁹

• السفن المختلطة: هي السفن التي تتنوع و تتحول من نقل المحروقات تارة إلى نقل البضائع تارة أخرى، و تكون في حالتين:

أ- أن تكون في حالة نقل للمحروقات فعلا سائبة كبضاعة لحظة الحادث، و هذا الشرط هو ذاته الذي نصت عليه الاتفاقية الدولية سنة 1969 في تعريفها للسفينة، ما يعني أن السفن المختلطة كانت تدخل أيضا في مفهوم السفينة طبقا لأحكام الاتفاقية السالفة الذكر.

ب- إذا كانت السفينة الفارغة فلا يطلق عليها وصف السفينة إلى إذا قامت برحلة متتالية، و يثبت وجود بقايا أو رواسب متبقية عليها لحظة وقوع الحادث، ويقصد هنا بأي رحلة تالية أي رحلة العودة

⁴⁵⁸ حادثة الناقلية الليبيرية « Olympic Bravery » الذي وقع في 13 مارس 1976 حيث كانت الناقلية تبحر فارغة عندما انطلق نظام الأمان الشامل ليوقف جميع أجهزة الدفع و التسيير، ورغم تدخل الميكانيكيين لم تفقد الناقلية سرعتها و بدأت بسبب الرياح في التحول عن مجراها و الاتجاه نحو الساحل، و جنوحها و بعد مرور شهر هبت عاصفة أدت إلى تحطم السفينة بالكامل كانت تحتوي على 1200 طن من المازوت.

⁴⁵⁹ محمد السيد الفقي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، 2001، ص46

في مجموعها، وهذا ما يتفق مع واقع أن السفينة عادة لا يتم تفرغها من الرواسب إلا بعد عودتها النهائية إلى ميناء قيامها حيث يتم تنظيف أحواضها من البقايا المترتبة عليها.⁴⁶⁰

نشير إلى أن اتفاقية بروكسل 1969، تستبعد من نطاق تطبيقها كل من ناقلات النفط التي تنقل المحروقات معبئة في براميل⁴⁶¹، و الناقلات التي تنقل فقط رواسب المحروقات لحظة وقوع الحادث، و السفن العادية كسفن نقل الركاب و سفن نقل البضائع الجافة و سفن الصيد و النزهة⁴⁶²، بالإضافة إلى التلوث الصادر من محطات الحفر و التنقيب عن النفط و القمامة⁴⁶³. هذا ناهيك عن استبعادها للسفن الحربية و السفن الأخرى المملوكة للدولة أو المستغلة بوسطها و المخصصة لخدمة غير تجارية⁴⁶⁴، عكس السفن الحكومية التجارية فهي تخضع لها و لا تتمتع بأي حصانة اتجاهها⁴⁶⁵.

الفرع الثاني: الواقعة المادية المسببة للتلوث

لانعقاد المسؤولية البيئية عن التلوث البحري بالمحروقات، لا بد أن ينجم هذا التلوث بسبب تعرض السفينة لواقعة مادية معينة أدت إلى تسرب حمولتها و المحروقات في مياه البحر.

عرفت المادة 1/ فقرة 8 من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، الواقعة المسببة للتلوث بأنها: " كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر و ينتج منها تلوث". ما يعني أن تتعرض هذه السفينة لحادث معين كالتصادم أو الجنوح أو الغرق أو الاصطدام بالصخور... إلخ، يتبع هذا الحادث تسرب أو إلقاء للمحروقات من السفينة، مما يؤدي في نهاية الأمر إلى حدوث التلوث⁴⁶⁶.

يتضح لنا مما سبق أن الاتفاقية لا تمد قواعدها و أحكامها إلى ما يسمى بحالات " التهديد المحض بالتلوث". ما يدل على أنه لكي يتم التعويض عن تكاليف الإجراءات الوقائية، يجب أن فعلا هذا التسرب للمحروقات من السفينة⁴⁶⁷. غير أن هذا الموقف المضيق لمفهوم الواقعة عيب عليه أنه لا يشجع الأفراد و الدول على مجابهة مثل هذه الكوارث البيئية و التصدي لها. بحكم أن التعويض قد

460 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 48.

461 محمد سعودي توفيق، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين، مصر، ط 1، 2001، ص 28.

462 قاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 01، كلية الحقوق، بن عكنون، 2010-2011، ص 63.

16 سليمة محمد صلاح، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، مصر، ط 1، 2006، ص 472.

464 راجع، نص المادة 11/ فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لعام 1969.

465 أنظر، نص المادة 11/ فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

466 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 53.

467 يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون تاريخ، ص 212-213.

حصر فقط في الإجراءات التي تلي الحادث دون غيرها من الإجراءات المبذولة لتفادي الواقعة قبل حدوثها.

انطلاقاً من هذا الأمر تولدت لذا المشرع الدولي قناعة قادتته إلى مراجعة و استحداث مفهوم الواقعة المسببة للتلوث من خلال توصله إلى تكريس مفهوم واسع لها، يمتد نطاقه ليشمل كذلك حالات التهديد بالتلوث، حيث تجسدت هذه المراجعة في بروتوكول لندن سنة 1992، الذي عرف الواقعة المسببة للتلوث في مادته الثانية/ فقرة 4 بأنها: " كل فعل أو سلسلة أفعال لها نفس المصدر، ينتج عنها تلوث أو تنشئ تهديدا جسيما و محققا به".⁴⁶⁸

بالرجوع إلى المشرع الجزائري نجده قد عرف الحادث في المادة 147 الفقرة 6 من القانون البحري الجزائري⁴⁶⁹، على أنه: " يعني كل واقعة أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عنها التلوث". ما يحلنا للقول بأن المشرع الجزائري قد انتهج نفس أسلوب اتفاقية بروكسل 1969 في التصديق من معنى الحادث.

حتى بعد تعديل الاتفاقية لمفهوم الواقعة في بروتوكول لندن 1992 كما رأينا مسبقا. إلا أن المشرع لم يواكب هذا التطور حتى بعد تعديله للقانون البحري بموجب القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري⁴⁷⁰. غير أنه يكفي مصادقة الجزائر على بروتوكول 1992 لاعتبار أن حالات التهديد بالتلوث تعتبر واقعة.

إن التعريف الذي جاءت به اتفاقية بروكسل 1969، كان مدعاة لطرح تساؤل آخر لا يقل أهمية عن سابقه و هو كالاتي: هل تغطي الاتفاقية فقط التلوث العرضي أو الطارئ الذي تكون أسبابه الحوادث البحرية، أو يمتد نطاقها إلى التلوث الإرادي الذي ينجم عن الإلقاء المتعمد للمحروقات في البحر⁴⁷¹؟

فعلا يثار هذا التساؤل و خاصة عند العودة لقراءة مضمون ما ورد في الفقرة الثانية من دباجة هذه الاتفاقية، حينما أكدت على أن الغاية الأساسية الكامنة من وراء إبرامها تتمثل في "ضمان تعويض عادل يُمنح للأشخاص الذين تلحقهم أضرار بسبب التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفن". هذه العبارة في الحقيقة توجي إلى أن هذه الاتفاقية تسري على التلوث الطارئ و ذلك

⁴⁶⁸ إن مراجعة تعريف الواقعة المسببة للتلوث تم أول مرة في بروتوكول لندن 1984، لكن لم يدخل حيز النفاذ، ليمت صياغة التعريف بشكل حرفي في نص المادة الثنية، فقرة الرابعة سألقة الذكر.

⁴⁶⁹ الأمر رقم 67-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977).

⁴⁷⁰ القانون 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 المتضمن القانون البحري (ج.ر 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998).

⁴⁷¹ و اعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث البحري (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 18-23.

بالاستناد إلى فحوى مصطلح " تسرب "، علاوة عن تغطيتها حالات التلوث الإرادي إذا أخذنا في عين الاعتبار مدلول مصطلح " إلقاء " .

بالرجوع إلى الواقع العملي، نرى أن اتفاقية بروكسل 1969 تغطي فقط أضرار التلوث الطارئ المترتب بسبب حوادث الملاحة البحرية، حيث جل طلبات التعويض التي تفصل فيها المحاكم الوطنية للدول المتعاقدة أو الصناديق الدولية لتعويض عن أضرار الجنوح، التصادم، أو الغرق. و على العكس تماما لا نجد أي مثال في أي من هذه الحوادث يثبت لنا تكفل هذه الاتفاقية بتعويض الأضرار المترتبة عن الإلقاء المتعمد للمحروقات في مياه البحر.⁴⁷²

الفرع الثالث: تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر

يقصد بالمحروقات طبقا لنص المادة 1/ فقرة 5 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات 1969: " كافة المحروقات الثقيلة و خاصة البترول الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل، زيت التشحيم و زيت الحوت، سواء كانت منقولة في السفينة كبضائع أو كوقود في عابرها. "

هذه الاتفاقية استبعدت من نطاقها أضرار التلوث الناتجة عن تسرب المواد الكيماوية و غيرها من المواد الضارة التي تشكل تهديدا محدقا بالبيئة البحرية.⁴⁷³ وإذا كانت اتفاقية 1969 قد حددت نطاقها بالمحروقات فقط فإنها مع ذلك لم تترك الباب مفتوحا لإدخال ما يمكن أن يحمل هذه الصفة. فضلا على أن الاتفاقية أجرت تفرقة بين ما جرت العادة على تسميتها بالمنتجات السوداء، وبين المنتجات البيضاء التي تدخل في منتجات النفط المكرر كالبينزين، الكيروسين، زيت الديزل الخفيف... إلخ، فأخضعت الأول دون الثانية لأحكامها، ما جعلها تتعرض لانتقاد فقهي حاد، فمع تقدم الدراسات العلمية الحديثة المقامة في هذه المسألة، ثبت أن المحروقات الخفيفة أكثر سمية بالنسبة لثروات البحر بمقارنتها مع المحروقات الثقيلة، وأن أثارها على الحيوانات و النباتات البحرية يمثل كارثة حقيقية ذات درجة عالية من الجسامه.⁴⁷⁴

المطلب الثاني: اقتران الحادث بوقوع الضرر

يعتبر الضرر العنصر الأساسي الذي لا تتعدد بدونه المسؤولية حتى ولو توافر الفعل المنشئ ألا و هو الحادث، لذلك ففي مجال التلوث بالنفط لا يكفي لتحقيق المسؤولية أن يقع حادث التلوث ، بل يجب أيضا أن ينتج عن هذا الحادث ضرر .

⁴⁷² FIPOL: « Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaitre à la date d'octobre 2009 », pp.3 et s. 29. نقلا عن تيغلت فرحات كمال، المرجع السابق، ص 29.

⁴⁷³ تيغلت فرحات كمال ، المرجع نفسه، ص 31.

⁴⁷⁴ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 47.

الفرع الأول: مفهوم ضرر التلوث

نصت المادة الأولى فقرة السادسة من معاهدة 1969 على أن ضرر التلوث يعني "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع سبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية و أي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات". يتضح من خلال استقراء هذا التعريف أنه قد جاء عاما و غامضا بشكل يترك للمحاكم الوطنية و الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره. و ربما تعمد واضعوا المعاهدة باعتبار أن فكرة ضرر التلوث آنذاك فكرة جديدة إلى حد ما على المجتمع الدولي، ترك المسألة بعض الوقت تخضع للتجربة العملية و تفسير المحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة للوصول في النهاية إلى إيضاح لهذه الفكرة.⁴⁷⁵ هذا ما حدث بالفعل عندما نص بروتوكول 1992 على تعريف واضح و مفسر بالمقارنة بتعريف الضرر في معاهدة 1969. فعرفت المادة 02 الفقرة الثالثة من بروتوكول 1992 ضرر التلوث على أنه: " التلوث أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلويث ناجم عن تسرب أو تصريف الزيت من السفينة...."

يستخلص من هذا التعريف أنه لا بد من توافر شرطين في ضرر التلوث بالزيت لكي يخضع للتعويض عنه لأحكام هذا البروتوكول:

أ- أن يحدث ضرر التلوث خارج السفينة:

يقصد بهذا الشرط أن الضرر الذي يعطي للمتضررين الحق في التعويض هو الضرر الذي يحدث خارج السفينة، وبالتالي يتم استبعاد كافة الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة من مفهوم الضرر، و بناء على ذلك فإن الحق في التعويض ينحصر، فقط في المتضررين الذين لا تربطهم أي علاقة بالسفينة لذا فإذا كنا أمام سفينة مختلطة تنقل شحنة سائبة من المحروقات كبضاعة إضافة إلى أنواع أخرى من البضائع و تسببت شحنة المحروقات في تلويث تلك البضاعة الموجودة على هذه السفينة، فإن الضرر لم يحدث خارج السفينة بل على متنها و بداخلها، وبالتالي فهو يخرج عن مفهوم الضرر وفقا ببروتوكول 1992 و الاتفاقية الدولية لسنة 1969.⁴⁷⁶

ب- أن يقع الضرر بسبب التلوث:

تم حصر نطاق تطبيق الاتفاقية الدولية و بروتوكولها في الأضرار الناشئة عن التلوث فقط دون تلك التي تنشأ بسبب انفجار أو احتراق المحروقات المنقولة على السفينة و المتسربة في مياه البحر.⁴⁷⁷ إلا أن هذا الشرط انتقد بشدة بحكم أنه لا يوجد أدنى سبب لمعاملة متضرري التلوث معاملة أفضل من متضرري الانفجار لارتباطهما في غالب الأحيان، فقد كان واجبا على واضعي الاتفاقية الدولية

⁴⁷⁵ المرجع نفسه، ص73.

⁴⁷⁶ مونية كرواط، المرجع السابق، ص30.

⁴⁷⁷ محمد السد الفقي، المرجع السابق، ص77.

أن يضمنوا أيضا التعويض عن أي ضرر يحدث خارج السفينة إثر تسرب أو استعمال أو انفجار المحروقات المنقولة عنها، خاصة و أن المحروقات تعتبر مواد خطيرة تمتاز بقابليتها للاشتعال، ما يؤدي إلى وقوع أضرار وخيمة، لذا فليس عدلا أن لا تساوي الاتفاقية بين أضرار التلوث و أضرار الانفجار و الاحتراق.⁴⁷⁸

الفرع الثاني: أنواع الضرر القابلة للتعويض

بالرجوع إلى تعريف الضرر الذي قدمته اتفاقية بروكسل 1969 و كذا بروتوكول 1992، يلاحظ أن هذين التعريفين رغم أنهما متماثلين في جزئهما الأول إلا أن تعريف الضرر في جزئه الثاني من بروتوكول 1992، يعد تقدما كبيرا مقارنة مع تعريفه في الاتفاقية الدولية لسنة 1969، بحكم أنها أزلت الغموض القائم عن أنواع الأضرار الموجبة للتعويض.

المدقق في نص المادة الثانية الفقرة 03 من بروتوكول 1992 عند تعريفه الضرر يلفت انتباهه أمرين: أحدهما شكلي و الآخر موضوعي⁴⁷⁹:

1. من الناحية الشكلية نستطيع القول بأن البناء اللغوي الذي صيغت به هذه الفقرة وضع المشرع الدولي فيها عبارة و هي "بشرط أن" تدل على الأضرار الموصوفة داخلها تعد جزءا من مجموعة الأضرار المشار إليها في بداية الفقرة (أ) " التلف أو الضرر...." بهذه الصياغة اللغوية تؤكد دخول الأضرار التالي بيانها لاحقا ضمن الأضرار القابلة للتعويض.

2. من الناحية الموضوعية فإن هذا الجزء من التعريف يتضمن نوعين من الأضرار القابلة للتعويض و كلاهما يتصل بإتلاف البيئة البحرية.

و بالتالي فإن أهم الأضرار التي تترتب عن حادث التلوث القابلة للتعويض:

أ- الأضرار التي تصيب الشخص في جسمه أو في ماله نتيجة تلوث البيئة البحرية، و التي تعرف في القانون المدني بالضرر المادي. فالمحروقات المتسربة إلى البحر قد تتسبب في تلوث مراكب الصيد و شباك الصيادين، أو بإتلاف أحواض تربية الأسماك...إلخ، فهذا النوع من الأضرار لا يثير مشكلة من حيث قابليتها للتعويض، فمعظم الأنظمة القانونية تقر بمبدأ إعادة أو رد الشيء إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع فعل الضرر.⁴⁸⁰ و القضاء مثلما عوض عن الضرر المحقق فهو أيضا يعوض عن الضرر المستقبلي، إذ يعتبر في حكم الضرر المحقق و يستتبع المسؤولية و التعويض.⁴⁸¹

⁴⁷⁸ مونية كرواط، المرجع السابق، ص 34.

⁴⁷⁹ محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص 151.

⁴⁸⁰ راجع المادة 131 و 132 من القانون المدني الجزائري.

⁴⁸¹ بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2001، ص161.

ب- الأضرار الناتجة عن تدهور الوسط البيئي نتيجة التلوث، و التي يطلق عليها مصطلح الضرر البيئي.⁴⁸²

إذ يثير هذا النوع من الأضرار صعوبة من حيث تقديره من الناحية المالية، و يقصد به التدهور الذي يتعرض له الوسط البحري نتيجة لتسرب المحروقات إليه، و قد جاء بروتوكول 1992 مؤكدا على الضرر البيئي ضمن الأضرار القابلة للتعويض، مزيلا بذلك الغموض الذي كان يشوب معاهدة 1969، و لكن مقيدا التعويض عن هذا النوع من الضرر بشرط " أن يكون التعويض مقتصرًا على تكاليف الإجراءات المعقولة التي تم اتخاذها فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه، فحصر البروتوكول التعويضات المدفوعة عن أضرار البيئة في تكاليف إجراءات إحياء البيئة البحرية بعد التلوث فقط دون الأضرار المتسببة في هذا النوع من الحادث للموارد الطبيعية البحرية. و لقد قيد البروتوكول نطاء اجراءات إحياء البيئة المعقولة بقيدين هما:

- أن تكون إجراءات إحياء البيئة معقولة

- أن يكون التعويض محددًا فقط في تكاليف الاجراءات المتخذة فعلا أو التي ستتخذ.⁴⁸³

ت- ضرر فوات الكسب، أي حرمان الشخص من فرصة كان يحتمل أن تعود عليه بالكسب، قد يكون فوات الكسب هذا ماديا، كالذي يتعرض له صاحب أو حائز الأموال الملوثة نتيجة استحالة استخدامها، كتلوث شباك الصيادين بالمحروقات يتعرضون لفوات الكسب من جراء حرمانهم من استعمالها خلال فترة زمنية تستمر إلى غاية تنظيفها أو تغييرها. كما قد يكون فوات للكسب بيئيا، كنتيجة عن تلوث البيئة البحرية دون تضرر الممتلكات، و لا يرتبط بأي مال من أموال المضرور، كتعرض أصحاب الفنادق و المطاعم البحرية لضرر فوات الكسب البيئي نتيجة عدم تردد السائحين و المصطافين على المناطق الملوثة.⁴⁸⁴

المبحث الثاني: أنظمة الضمان المعتمدة للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

يعتبر التعويض الأثر الطبيعي المترتب عن تحقق المسؤولية المدنية، لذلك كان لزاما على المشرع الدولي بعد تحديده مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت بمبلغ معين أن يكفل حماية المضرورين من التلوث من مخاطر إعسار هذا المالك و يضمن لهم الحصول على مبلغ التعويض في مثل هذه الحالة، و بغرض تحقيق ذلك فرضت إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969 و بروتوكول 1992 المعدل لها على المالك التزام توفير ضمان

482 بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة نيل شهادة الماجستير، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2012-2013، ص 86

483 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 183.

484 محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 72.

مناسب، يغطي من خلاله مسؤوليته المدنية في حالة تسرب المحروقات من سفينته، من خلال احتياظه بشهادة تأمين أو أي ضمان مالي آخر مناسب (المطلب الأول).

لكن قد تثور المشكلة في حالة عجز مالك السفينة عن دفع التعويض، وكذا في حالة إعفاءه من المسؤولية، لذلك تم إبرام إتفاقية مكملة لإتفاقية 1969 وهي الإتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971⁴⁸⁵، حيث تبقى في مثل هذه الحالات الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات الملاذ الوحيد لتعويض المتضررين من هذا التلوث (المطلب الثاني).

المطلب الأول: تأمين المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

إن ثبوت المسؤولية المدنية في مجال التلوث بالمحروقات لا يحقق أثرا إيجابيا كبيرا في حماية المتضررين من التلوث -الهدف الرئيسي للمعاهدات الدولية- إذا كان المدعى عليه غير قادر على سداد التعويضات المحكوم بها عليه، فتوفير مثل هذه الحماية أمر غير مضمون في ظل إمكانية تعرض المتضررين لإعسار المسؤول، لا سيما وأنه من المتصور جدا أن تحدث خسائر وأضرار هائلة نتيجة وقوع كارثة واحدة فقط⁴⁸⁶.

لذلك فإن إتفاقية بروكسل لعام 1969 قد فرضت نظام التأمين الإجباري الذي لا يتم فرضه على كافة السفن الناقلة للمحروقات بشكل سائب كبضاعة، وإنما تلزم به فقط سفن معينة في ضوء الكمية التي تنقلها (الفرع الأول). إلا أن شركات التأمين التجارية التي قد يؤمن لديها مالك السفينة المعني بالتأمين الإجباري غالبا ما ترفض تغطية مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، على أساس أن حوادث التلوث بالمحروقات ترتب أضرار جسيمة تتجاوز بكثير أغلفتها المالية، مما دفع بمجهزي السفن للإنخراط في جمعيات للتأمين التعاوني (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التأمين الإجباري للمسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات

إن فكرة التأمين الإجباري للمسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات ليست بفكرة جديدة في القانون الدولي، بيد أن تطبيقها يعد نادرا في هذا المجال⁴⁸⁷، وقد دار جدل واسع حول

⁴⁸⁵ الإتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 أبرمت في 18 ديسمبر

1971، ودخلت حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978، عدلت بموجب الملحق الذي أبرم في 27 نوفمبر 1992، ودخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996. تم اعتماد بروتوكولات للاتفاقية الدولية لسنة 1971 في عام 1976 و 1984 و 1992، إلا أن

بروتوكولا 1976 و 1984 لم يدخلوا حيز النفاذ، وحل محلها بروتوكول 1992 الذي عدل إتفاقية 1971، هذه الأخيرة أصبحت

غير سارية المفعول في 24 ماي 2002 ليحل محلها بروتوكول 1992 إلى غاية الآن.

⁴⁸⁶ محمد السيد الفقي، المرجع نفسه، ص 366.

⁴⁸⁷ مثال ذلك معاهدة بروكسل الخاصة بـمسؤولية مستغلي السفن النووية لعام 1962 ومعاهدة روما الخاصة بالأضرار المتسببة للغير على الأرض بواسطة طائرات أجنبية. أنظر: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 366 وما يليها.

هذه الفكرة منذ إنشائها وخلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر 1969، وظل هذا الجدل قائما حول هذه الفكرة أثناء انعقاد المؤتمر إلى أن وجدت في النهاية مكانا لها بين نصوص المعاهدة.

أولاً: معاهدة المسؤولية لعام 1969 والالتزام بالتأمين

يهدف ضمان يسار مالك السفينة المسؤول اتجاه المتضررين من التلوث قد نصت معاهدة 1969 على ثلاث قواعد تحكم نظام التأمين الإلزامي، بحيث فرضت عليه التزاما بتقديم تأمين، أو ضمان مالي آخر، ثم نظمت الرقابة على تنفيذ هذا الإلتزام، وأخيرا سمحت للمتضررين بإقامة دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن. هذا ما سنتعرض إليه اتباعا.

1. ملاك السفن الملزمون بالتأمين:

إن الإلتزام بالتأمين يرتبط بحمولة السفينة من المحروقات المنقولة فعلا كبضاعة، بحيث أنه لا يجب على ملاك كافة السفن الناقلة للبترول، بل يفرض فقط على الملاك الذين تتعدى سفنهم حمولة محددة.

نصت المادة 7 في فقرتها الأولى من معاهدة 1969 على أنه "يتطلب من مالك السفينة المسجلة في الدول المتعاقدة والتي تحمل أكثر من 2000 طن زيت سائب كبضاعة، الإحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر مثل ضمان بنك أو شهادة مقدمة من مؤسسة دولية للتعويض طبقا للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في المادة 5 فقرة أولى لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الإتفاقية"

2. رقابة الدولة وشهادات التأمين:

إن معاهدة 1969 بفرضها الإلتزام بتقديم تأمين أو أي ضمان مالي آخر على مالك السفينة قد غهدت إلى الدول المتعاقدة باحترام وتنفيذ هذا الإلتزام. وتتضح معالم هذه الرقابة من خلال قيام السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة بعد تأكدها من الإلتزام بشروط الفقرة الأولى من المادة 7، بتسليم أو إعطاء هذه السفينة طبقا للشروط التي تحددها⁴⁸⁸، شهادة تأمين أو ضمان مالي، مطابقة لمونذج ملحق بالمعاهدة، وتفيد بأن هذا التأمين أو الضمان المالي نافذ المفعول وفقا لأحكامها⁴⁸⁹، هذه الشهادة والتي تشتمل على مجموعة من البيانات تتعلق بالمالك والمؤمن والسفينة⁴⁹⁰، والمحركة

488 المادة 6/7 من معاهدة 1969.

489 المادة 2/7 من معاهدة 1969.

490 تتمثل هذه البيانات في:

أ. إسم السفينة وميناء التسجيل

ب. إسم ومكان العمل الأساسي للمالك

ج. نوع الضمان

د. إسم ومكان العمل الأساسي للمؤمن أو الضامن وإذا أمكن مكان العمل الذي صدر فيه التأمين أو الضمان.

هـ. مدة صلاحية الشهادة والتي لا تتعدى مدة التأمين أو الضمان.

أو على الأقل المترجمة إلى الإنجليزية أو الفرنسية⁴⁹¹ يجب أن تتواجد على متن السفينة⁴⁹². كما يجب أن تودع نسخة منها لدى السلطة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة⁴⁹³. وتحسبا لمسألة انتقال ملكية السفينة لشخص آخر اشترطت المعاهدة ألا تقل مدة صلاحية التأمين الذي تصدر الشهادة على أساسه عن 3 أشهر ابتداء من التاريخ الذي يتم فيه إخطار السلطة المختصة بانتهائه.

يستخلص إذن أن دولة العلم لا تباشر الرقابة على يسار المؤمن أو جدية التأمين، بل يقتصر دورها فقط في التحقق من تقديم التأمين أو الضمان المالي.

3. الرجوع على المؤمن:

إن المتضررين من التلوث يستطيعون بموجب المادة 8/7 من المعاهدة أن يرفعوا دعوة مباشرة ضد المؤمن أو الشخص الآخر الذي قدم ضمانا ماليا لمسؤولية المالك عن التلوث، ومع ذلك فإن المؤمن أو الضامن لم يترك هكذا محروما من أي دفاع، فالمادة السابقة تعطي له الحق في تحديد مسؤوليته بذات المبالغ المنصوص عليها بالنسبة لمالك السفينة، وهو حق مطلق بمعنى أنه يمكن التمسك به حتى في حالة الخطأ الشخصي لمالك السفينة أو المؤمن له.

علاوة على الدفع التي يحق للمالك التمسك بها⁴⁹⁴ يجوز للمؤمن التمسك بالخطأ العمدي لهذا المالك للإعفاء من الالتزام الواقع عليه، كما اعطت المعاهدة للمؤمن الحق في طلب الإنضمام المالك المؤمن له في الدعوى المباشرة المقامة ضده⁴⁹⁵.

إن مصلحة المضرور من التلوث في إقامة دعوى مباشرة ضد المؤمن أو الضامن ترتبط فقط بحالة إفلاس السفينة، بما يمكن معه القول أن التأمين من التلوث يعد حينئذ تأمينا من الإفلاس⁴⁹⁶.

491 المادة 3/7 من معاهدة 1969.

492 تجدر الإشارة إلى عدم الخلط بين هذه الشهادة وما يطلق عليه "البطاقة الزرقاء أو Blue card"، فهذه الأخيرة تصدر بواسطة نوادي الحماية والتعويض ولا يلزم أن تكون موجودة على متن السفينة، ويتم إرسالها إلى السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة، وهي تشهد بوجود وثيقة تأمين تقي بشروط المادة السابعة، سارية المفعول بالنسبة للسفينة المسماة في البطاقة، وبناء على هذه البطاقة تصدر دولة تسجيل السفينة شهادة تأمين. أنظر: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 373.

493 المادة 4/7 من معاهدة 1969.

494 باستثناء الدفع الخاصة بالإفلاس وتصفية الأعمال التجارية.

495 المادة 8/7 من معاهدة 1969.

496 إن إقامة الدعوى المباشرة ضد المؤمن أو الضامن لا تتطلب أن تنقل السفينة الخاضعة للتأمين أو الضامن أكثر من 2000 طن من الزيت سانبا كبحضاعة، فهذه الحمولة تعد شرطا فقط لالزام مالك السفينة بالتأمين أو بتقديم الضمان، وبالتالي فإن المضرور من التلوث يمكنه إقامة دعوى مباشرة ضد مؤمن أو ضامن مالك السفينة التي تنقل أقل من 2000 طن من الزيت سانبا كبحضاعة إذا كانت هذه السفينة قد احتفظت فعلا بتأمين أو بضامن على الرغم من عدم تطلب ذلك منها. أنظر: محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 377.

ثانياً: بروتوكول 1992 ومشكلة تسليم شهادات التأمين لسفن دول غير متعاقدة

ظل نظام التأمين الإجباري طبقاً لمعاهدة 1969 كما هو دون أن يطرأ عليه أي تغيير في بروتوكول 1992 المعدل للمعاهدة، إلا فيما يتعلق بمسألة تسليم شهادات التأمين لدول غير متعاقدة، فقد كان لزاماً على هذه السفن إذا أرادت الدخول إلى ميناء دولة متعاقدة أن تحصل على شهادة تأمين أو ضمان مالي. وكانت المشكلة آنذاك تكمن فيمن يصدر هذه الشهادة، وحلاً لهذه المشكلة نص بروتوكول 1992 على أنه يمكن لأي دولة متعاقدة أن تصدر للسفن المسجلة في دولة غير متعاقدة شهادة تأمين أو ضمان يتم الإعتراف من قبل كافة الدول المتعاقدة الأخرى⁴⁹⁷.

الفرع الثاني: جمعيات التأمين التعاوني لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن

يقصد بجمعيات التأمين التعاوني كل جمعية تضم مجموعة من الأفراد المعرضين لمخاطر متشابهة، يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه من مجموعة الإشتراكات المدفوعة من طرفهم⁴⁹⁸، وتعتبر نوادي الحماية والتعويض "P&I Clubs"⁴⁹⁹ أحسن مثال عملي عن تعاونيات التأمين التي تأمن أعضائها من أعباء المسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية، والتي تؤدي وظيفة محورية في ضمان المسؤولية المدنية لملاك السفن الناقلة للنفط ضد مخاطر التلوث البحري، علاوة عن دورها الكبير في إنشاء نظام إداري خاص للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات قبل دخول إتفاقيتي بروكسل لعام 1969 و1971 حيز التنفيذ⁵⁰⁰.

تم إنشاء نوادي الحماية والتعويض لأول مرة في بريطانيا سنة 1855⁵⁰¹، وقبل تأسيس هذه التعاونيات كان سوق التأمين البحري الإنجليزي يتوافر على شركات تأمين تجارية تغطي بعض المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية وماينجم عنها من أعباء مالية، علاوة على وجود مجموعة من النوادي المتخصصة في مجال التأمين البحري، مثل نوادي هياكل السفن "Hull Clubs"، غير أن هذه الشركات والنوادي كانت تقدم تغطية تأمينية محدودة في نطاقها المالي وغير شاملة لجميع تلك المسؤوليات⁵⁰²، مما خلق قصور في سوق التأمين الإنجليزي آنذاك في توفير تغطية كاملة

497 المادة 7 من بروتوكول 1992.

498 مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص396.

499-Protecting and Indemnity Clubs.

500 تيغلنت فرحات كمال، المرجع السابق، ص 113.

501 كان النادي الأول يسمى "The Shipowners' Mutual Protection Society".

502 نذكر على سبيل المثال كان مجهز السفينة يتحمل الربع الأخير من مسؤوليته الناشئة عن أضرار التصادم البحري وما زاد عن قيمة السفينة، فضلاً عن مسؤوليته غير المحدودة فيما يتعلق بحالات الوفاة والإصابات الجسدية التي يتعرض لها أعضاء طاقم السفينة والركاب نتيجة وقوع حوادث بحرية، ناهيك عن الأضرار اللاحقة بالأجسام التابثة والعائمة. أنظر: صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص75.

ولجميع المسؤوليات المترتبة من جراء المخاطر البحرية، وعليه فقد كانت نوادي الحماية والتعويض الحل الأنسب لهذه المشكلة.

يوجد على المستوى الدولي حالياً 31 نادياً رئيسياً للحماية والتعويض⁵⁰³، كل نادي يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة ب"المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض L'International Group of P&I Clubs"⁵⁰⁴، التي تتكفل أساساً بمهمة إعادة التأمين والتعاون بين جميع هذه النوادي في مواجهة طلبات التعويض الضخمة التي قد تتعرض لها أي منها، والتي تتجاوز بكثير طاقتها المالية نتيجة وقوع حوادث بحرية تترتب عنها أضرار جسيمة، كما تمارس هذه المجموعة مهمة وضع القواعد العامة لعمل نوادي الحماية والتعويض، والإشراف على عقد إجتماعات لها لتبادل المعارف والتجارب فيما بينها، بالإضافة إلى البحث عن سبل ترقية مصالح تجهزي السفن في مجال تأمين مسؤولياتهم فيما يتعلق بمختلف المخاطر المرتبطة بالنشاط البحري والإستغلال التجاري لسفنهم⁵⁰⁵.

وعليه يمكن تعريف نوادي الحماية والتعويض على أنها: "تعاونيات تأمينية لاتهدف إلى تحقيق الربح تم إنشاؤها من طرف تجهزي السفن الذين يعتبرون في نفس الوقت أعضاء لها، وتأخذ على عاتقها مخاطر المسؤوليات والأعباء المالية غير المغطاة من طرف شركات التأمين التجارية مقابل اشتراكات يلتزم الأعضاء بدفعها"

⁵⁰³ -Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, p319.

⁵⁰⁴ وتمثل هذه النوادي فيما يلي:

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc ;
- Assuranceforeningen Gard ;
- Assuranceforeningen Skuld ;
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited ;
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association ;
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited ;
- The North of England Protection & Indemnity Association ;
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) ;
- The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited ;
- The Swedish Club ;
- United Kingdom Mutual Steam Ship Insurance Association (Bermuda) Limited ;
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg),

⁵⁰⁵ من بين المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية والمغطاة تأمينياً عن طريق نوادي الحماية والتعويض نذكر مايلي: المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، المسؤولية المستبعدة من مفهوم التصادم البحري كتلك الناتجة عن الإرتطام بالأجسام الثابتة، المسؤولية الناجمة عن الوفاة والإصابات الجسدية للأحقة بطاقم السفينة أو بالركاب، المسؤولية المترتبة عن الضرر اللاحق بالبضاعة المنقولة على متن السفينة المؤمن عليه، المسؤولية الناشئة عن رفع الحطام البحري وإزالته، التعويضات المستحقة عن المساعدة البحرية، الخسائر البحرية المشتركة، المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري، المسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري

Pierre. BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit, p848

يتم التأمين على المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري عندما تتوفر كافة المعايير التي يتطلبها التادي في ناقلة النفط المرشحة لتغطية مسؤولية مالكيها ضد هذه المخاطر، إضافة إلى التزام المالك بدفع الإشتراكات التي يملئها عليه النادي، عندها تقوم مباشرة إدارة هذا الأخير بإصدار ما يسمى بالبطاقة الزرقاء⁵⁰⁶ « Blue Card » ، ثم يتم إرسالها إلى السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة كدليل يثبت صحة وجود وثيقة تأمين تتطابق مع مضمون نص المادة السابعة من اتفاقية بروكسل لعام 1969، وإستناداً على هذه البطاقة تتكفل دولة تسجيل السفينة بإصدار شهادة التأمين التي يعتبر تواجدها إجبارياً على متن السفينة الناقلة لحمولة تزيد عن 2000طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة وإلا منعت من الإبحار⁵⁰⁷ .

تضمن نوادي الحماية والتعويض حصول كل شخص تضرر من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات على تعويض مناسب يكفي لإصلاح ما تكبده من أضرار⁵⁰⁸، إضافة إلى دورها الفعال في تشجيع الجانب الوقائي لتقادي وقوع حوادث التلوث، وحث مجهزي ناقلات النفط على تطبيق القواعد الدولية بشأن السلامة البحرية وتلك الهادفة إلى الوقاية من التلوث البحري خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن التسيير السليم للسفن⁵⁰⁹ « Code I.S.M »

ولقد كان للمجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض الفضل الكبير في تأسيس نظام خاص يهدف إلى تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، من خلال أخذها بزمام المبادرة بضمها لمجموعة من مجهزي ناقلات النفط لإبرام اتفاق إرادي هدفه إنشاء صندوق خاص يغطي مسؤولية كل مجهز عن أضرار التلوث، ولقد عرف هذا الإتفاق باتفاق « T.O.V.A.L.O.P »

⁵⁰⁶ تيغلت فرحات كمال، المرجع السابق، ص124.

⁵⁰⁷ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص703.

⁵⁰⁸ من بين الأمثلة العملية لنوادي الحماية والتعويض نجد:

-حادثة السفينة الصهرجية « JA N » المسجلة في ألمانيا بتاريخ 02 أوت 1985، والتي أدت إلى تسرب حوالي 3000طن من زيت الوقود الثقيل، وإلحاق أضرار كبيرة بالشواطئ القريبة من ميناء « Aalborg » الواقع في دولة الدانمارك.

-حادثة السفينة الإيطالية « AMAZZONE » بتاريخ 31 جانفي 1988 والتي ترتب عنها تسرب حوالي 2000 طن من المحروقات قبالة السواحل الفرنسية، بحيث تكفل نادي الحماية والتعويض « Standard Club » بتعويض كل من تضرر من جراء التبعات الوخيمة الناجمة عن هذه الحادثة.

-الحادث المدمر للسفينة القبرصية « HAVEN » سنة 1991 على مستوى سواحل مدينة « Gènes » الإيطالية، بحيث التزم نادي « United Kingdom Club » بدفع حصة مالية ضخمة لصالح كل من الحكومة الإيطالية والمتضررين الخواص كتعويض عن مسؤولية مالك هذه السفينة لإصلاح ما أسفر عنه الحادث من أضرار فادحة النتائج.

-كارثة « Erika » بتاريخ 12 ديسمبر 1999 بحيث قام نادي الحماية والتعويض « Steamship Mutual Association » بالتعاون مع إدارة الصندوق الدولي التعويض لسنة1992 بفتح مكتب بمدينة « Lorient » الفرنسية من أجل استقبال طلبات التعويض، مما يفيد بأن هذه النوادي تعتبر طرفا فاعلا في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات. و يقتضي التنكير أن هناك سقفا ماليا لتدخل هذه النوادي لتعويض الضحايا يتمثل في مبلغ 1 مليار دولار أمريكي بالنسبةللحادث الواحد، حيث دخل العمل بهذه القيمة حيز التنفيذ بداية من 20 فيفري سنة2001. أنظر: المرجع نفسه، ص709 وما يليها.

⁵⁰⁹ *International Safety Management Code*.

«⁵¹⁰، الذي تم تكمته لاحقا باتفاق آخر أبرم بين عدد معتبر من كبرى شركات النفط في العالم سمي باتفاق « C.R.I.S.T.A.L »⁵¹¹، بالإضافة إلى اتفاق « S.T.O.P.I.A »⁵¹² و«⁵¹³ T.O.P.I.A » المبرم بين نوادي الحماية و التعويض و مجهزي ناقلات النفط⁵¹⁴.

المطلب الثاني: الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

تعتبر الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971⁵¹⁵ بمثابة إمتداد لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، بحيث أن هناك علاقة تكاملية نصوص هاتين الإتفاقيتين ويجسدان كتلة واحدة⁵¹⁶، لذلك فقد وضعت اتفاقية 1971 شرطا لقبول العضوية فيها، حيث نصت من خلال المادة 4/37 على أنه: "فقط الدول التي صادقت أو وافقت على اتفاقية 1969، أو التي انضمت إليها يمكنها التصديق أو الموافقة أو الإنضمام إلى هذه الإتفاقية"⁵¹⁷، كما أقرت الإتفاقية بعدم دخولها حيز التنفيذ قبل دخول اتفاقية 1969 حيز التنفيذ⁵¹⁸.

ولقد أنشأت اتفاقية 1971⁵¹⁹ منظمة دولية مهمتها إدارة نظام التعويض الذي أقامته الإتفاقية تحقيقاً للمبدأين الرئيسيين اللذين أبرمت من أجلهما، حيث أطلق على هذه المنظمة إسم "الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات" المعروفة ب"صندوق الفيول FIPOL"⁵²⁰ (الفرع الأول)، وتجدر الإشارة إلى أنه في ذات التاريخ الذي عدلت فيه اتفاقية 1969 بموجب بروتوكول 1992 قد تم إبرام بروتوكول آخر عدلت بموجبه اتفاقية 1971، والذي كان بمثابة فاتحة طريق

⁵¹⁰ *Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*

⁵¹¹ *Contract Regarding an Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution.*

⁵¹² *Small Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.*

⁵¹³ *Tanker Oil Pollution Indemnification Agreement.*

⁵¹⁴ تبغلت فرحات كمال، المرجع السابق، ص 134 وما يليها.

⁵¹⁵ الإتفاقية الدولية لسنة 1971 المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بسبب المحروقات، المعدة ببروكسل في 18 ديسمبر 1971، تمت المصادقة عليها من قبل الجزائر بموجب الأمر رقم - 74 55 المؤرخ في 21 ربيع الثاني 1394 الموافق ل 13 ماي 1974، الجريدة الرسمية المؤرخة في 13 جمادى الأولى 1394 هـ الموافق ل 04 جوان 1974، العدد 45.

⁵¹⁶ بزاز محمد، المرجع السابق، ص 390-391.

⁵¹⁷ إن الدول الأطراف في اتفاقية 1969 ليس مفرضا عليها أن تكون طرفا في اتفاقية 1971 مما يعني أنه يمكن للدولة أن تكون طرفا في اتفاقية 1969 دون أن تكون طرفا في اتفاقية 1971 المتعلقة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

⁵¹⁸ المادة 40 الفقرة الثانية من اتفاقية 1971.

⁵¹⁹ الجدير بالذكر أن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 لم يعد حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ 24 ماي 2002 وذلك بعد إبرام بروتوكول لندن في 27 سبتمبر 2000 الذي نص صراحة في مادته الثانية على أن الإتفاقية المحدثة للصندوق تتوقف عن النفاذ إذا وصل عدد الدول الأعضاء في الصندوق أقل من 25 عضو. وعليه فقد ظل هذا الأخير متكفلا فقط بالتعويضات المستحقة بالنسبة لحوادث التلوث الحاصلة قبل تاريخ 24 ماي 2002.

⁵²⁰ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 386 وما يليها.

لميلاد اتفاقية جديدة، والمتمثلة في "الإتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1992"⁵²¹ إلا أن بعض الحوادث كحادثة Erika وحادثة Prestige أثبتت ضعف حدود التعويض في بروتوكول 1992⁵²² ، لذلك تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي من طرف المنظمة البحرية الدولية IMO وإنشاء نظام اتفاقي إرادي يطلق عليه إسم نظام « Topai 2006 » ونظام « Stopia » « 2006 من طرف نادي المؤمنين بلندن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الصندوق الدولي للتعويض لسنة 2003 Fipol

الصندوق الدولي للتعويض Fipol يقوم بدور أساسي في ضمان حصول المتضررين على تعويض عادل ومناسب، فقد نص بروتوكول 1992 المعدل للإتفاقية الدولية لسنة 1971 على أنه: "يشمل الصندوق على جمعية وأمانة تسيير بواسطة مدير"⁵²³، أما إتفاقية 1971 فنصت على أنه: "يشمل الصندوق على جمعية وأمانة يديرها المدير ولجنة تنفيذية"⁵²⁴.

نستخلص من خلال هاذين النصين أن أجهزة هيكل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي هي مماثلة تماما فيما عدا جهاز واحد كان موجود في صندوق 1971 وتم إلغاؤه في صندوق 1992 ويتمثل في اللجنة التنفيذية.

ينص بروتوكول 1992 على أنه تسدد المساهمات السنوية إلى الصندوق فيما يتعلق بكل دولة متعاقدة من قبل أي شخص تلقى كميات يزيد مجموعها عن 150.000 طن في السنة...⁵²⁵ إن الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت Fipol لسنة 1992 لايعوض إلا طلبات التعويض التي تكون مؤسسة ومستوفية للشروط المنسبة في بروتوكول 1992 المتعلق بإنشاء صندوق 1992، والتي تتعلق بالحوادث وعناصره (السفينة، الزيت، الواقعة)، وبالضرر (الضرر بحد ذاته، التدابير الوقائية، ونطاقه الجغرافي).

والجدير بالذكر أن المشرع الدولي قد طابقت شروط المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت في بروتوكول 1992 مع شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث في صندوق

⁵²¹ مونية كرواط، المرجع السابق، ص 93.
⁵²² بورتوكول 1992 : هو البروتوكول الملحق والمعدل للاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 ، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 124 - 98 المؤرخ في 21 ذي الحجة 1418 هـ الموافق ل 18 أبريل 1998 ، الجريدة الرسمية المؤرخة في 29 ذي الحجة 1418 الموافق ل 26 أبريل 1998 ، العدد 25.

⁵²³ المادة 16 من بروتوكول 1992 الملحق والمعدل لإتفاقية 1971.

⁵²⁴ المادة 17 من إتفاقية 1971.

⁵²⁵ المادة 12 من بروتوكول 1992 التي عدلت المادة 10 من إتفاقية 1971.

1992 كون أن بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية هو الأساس أما صندوق 1992 هو مكمل لبروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية وهما يتماشيا معاً تماماً⁵²⁶.

الفرع الثاني: أنظمة التعويض التكميلية الإختيارية

يعتبر حادث Erika وحادث Perstige من الحوادث التي أدت إلى المطالبة برفع حد التعويض الموجود في بروتوكول 1992 وملحق 2000، وتجسد ذلك في إنشاء صندوق تعويض تكميلي من طرف المنظمة البحرية الدولية IMO وإنشاء نظام اتفاقي إرادي يطلق عليه اسم نظام Topia 2006 نظام Stopia 2006 من طرف نادي المؤمننين بلندن⁵²⁷.

أصدرت المنظمة البحرية الدولية IMO بروتوكول في 16 ماي 2003⁵²⁸ الذي بموجبه تم إنشاء صندوق تعويض تكميلي، حيث يعد هذا الأخير مكملًا للتعويض الذي جاء به بروتوكول 1992 المنشئ لصندوق 1992، وتم تبني هذا الصندوق من طرف 11 دولة (ألمانيا، الدنمارك، إسبانيا، فنلندا، فرنسا، أيرلندا، اليابان، النرويج، هولندا، البرتغال، السويد) عضو في بروتوكول 1992، وأصبح الآن عدد أعضائه 31 دولة، ويهدف هذا التعويض إلى وضع مستوى ثالث إضافي للتعويض عن أضرار التلوث بالزيت.

ويعتبر الإنضمام إلى هذا الصندوق أمر اختياري ومفتوح لكل الدول الأعضاء فس صندوق 1992، كما يعتبر تكميلي بحيث أنه يكمل كل من التعويض الذي جاء به بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية، وبروتوكول 1992 الخاص بصندوق 1992. يعمل الصندوق التكميلي لسنة 2003 بأجهزة مشابهة للصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 Fipol، ويتكون من جمعية وأمانة يديرها مدير الصندوق وهذا استنادا لنص المادة 16 من بروتوكول 2003.

يوفر الصندوق التكميلي تعويض إضافي فيدخل هذا الأخير عندنا يتجاوز حجم الأضرار الناتجة عن الحادث سقف التعويض المحدد في بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية، وبروتوكول 1992 المتعلق بصندوق 1992⁵²⁹، كما أن الهدف الأساسي لهذا الصندوق هو رفع المبلغ الإجمالي للتعويض عن أضرار التلوث ليصل إلى 750 مليون وحدة سحب خاصة أي ما يعادل 1047 مليون دولار أمريكي.

⁵²⁶ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 418 وما يليها.

⁵²⁷ كرواط مونية، المرجع السابق، ص 123.

بروتوكول 2003 الخاص بالصندوق التكميلي تم إبرامه في 16 ماي 2003 ودخل حيز النفاذ في 30 مارس 2005.⁵²⁸ 319.-. 318cit. p-opSIES, Christian SCAPEL, Pierre BONAS⁵²⁹

تشتمل المبالغ المستحقة بموجب بروتوكول 1992 الخاص بالمسؤولية المدنية وبروتوكول 1992 المنشئ لصندوق 1992 وملحق 2000 الخاص بتعديل حدود التعويض التي تقدر بـ 203 مليون من حقوق السحب الخاصة، أي ما يعادل 283 000 000 دولار أمريكي⁵³⁰.

الصندوق التكميلي لسنة 2003 لا يعوض إلا عن أضرار التلوث الواقعة بعد دخول بروتوكول 2003 المنشئ للصندوق التكميلي لسنة 2003 حيز التنفيذ، و أن تكون الدولة عضو في هذا البروتوكول، والعضوية في هذا الصندوق هي طوعية ومفتوحة لأي دولة عضو في صندوق 1992، وكل دولة عضو في الصندوق التكميلي لسنة 2003 يستقبل أصحاب الصناعة البترولية فيها خلال سنة تقويمية سابقة أكثر من 150 000 طن من المحروقات التي تكون منقولة بحراً وتستقبل في موانئ هذه الدولة، وهي ملزمة بالإشتراك في هذا الصندوق.

أما فيما يتعلق بشروط الإشتراك في صندوق 2003 تشبه تماماً شروط الإشتراك في صندوق التعويض الدولي لسنة 1992، لكن حتى يشترك أصحاب الصناعة البترولية في صندوق 2003 يجب عليهم أن يتلقوا على الأقل 01 مليون طن من النفط كحد أدنى خلال السنة التقويمية السابقة وإلا فليس من واجبهم الإشتراك، هنا تدفعه الدولة التي ينتمي إليها أصحاب الصناعة البترولية⁵³¹.

وعليه فإن المتضررين من التلوث الزيتي يستفيدون من ثلاثة مستويات للتعويض:

- المستوى الأول: يتمثل في صندوق التحديد الذي ينشئه مالك السفينة لتحديد مسؤوليته.
- المستوى الثاني: يتمثل في الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي، وهذا الأخير يتدخل إما لتكملة التعويض أو للتعويض عن كل ضرر يصيب المتضررين.
- المستوى الثالث: وهو المطالبة بالتعويض أمام الصندوق التكميلي لسنة 2003.

أما فيما يتعلق بالاتفاقيين الإراديين الاختياريين Topia 2006 و Stopia 2006 وفقد تم إنشاؤهما من طرف نادي لندن للحماية والتعويض بسبب عدم التوازن بالنسبة للسفن الصغيرة في إطار نظام التعويض المعمول به في مجال التلوث البحري بالمحروقات: اتفاق 2006 للتعويض عن في حالة التلوث بالمحروقات من طرف ناقلات البترول ذات الحجم الصغير، ويطلق عليه Stopia 2006، واتفاق 2006 للتعويض أيضاً عن حالة التلوث بالمحروقات المتسربة من ناقلات البترول ويطلق عليه Topia 2006⁵³².

الخاتمة:

في الأخير يمكن القول أن المشرع الدولي عمل على إنشاء نظام قانوني دولي خاص بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط على مدار 47 سنة، أي منذ تبني اتفاقية 1969 ومن

⁵³⁰ تيغلت فرحات كمال، المرجع السابق، ص 158.

⁵³¹ مونية كرواط، المرجع السابق، ص 130.

⁵³² تيغلت فرحات كمال، المرجع السابق، ص 160.

بعدها اتفاقية 1971 وحتى دخول بروتوكولات 1992 المعدلة لها حيز التنفيذ في ماي 1992، فبعد أن كانت المسؤولية عن التلوث بالمحروقات تواجه فراغا تشريعياً، أرسدت اتفاقية 1969 وكذا بروتوكول 1992 المعدل لها نظاماً للمسؤولية المدنية، بحيث يسمح للمتضررين من أضرار التلوث بالمحروقات الحصول على تعويض سريع ومضمون نسبياً.

لكن بالرغم من النجاح الكبير الذي بلغته هذه الإتفاقيات إلا أنها لم تتمكن من توحيد الأنظمة القانونية التي تحكم المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت.

قائمة المراجع :

1. المراجع باللغة العربية:

- اسكندري أحمد، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة نيل شهادة دكتوراه دولة في القانون، جامعة الجزائر، كلية الحقوق و العلوم الادارية، بن عكنون، الجزائر، 1995.
- بزاز محمد، حماية البيئة البحرية دراسة في القانون الدولي، منشأة المعارف، مصر، 2006.
- بلحاج العربي، النظرية العامة للالتزام في القانون المدني الجزائري، ج2، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2001
- بلقاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة نيل شهادة الماجستير، فرع عقود و مسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن عكنون، 2012-2013
- سليمة محمد صلاح، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، مصر، ط1، 2006
- عباس هشام السعودي، حماية البيئة البحرية من التلوث، مشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002.
- قداة أحمد حسن خليل، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري، مصادر الالتزام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1994
- قاسم فطيمة، المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 01، كلية الحقوق، بن عكنون، 2010-2011
- محمد السيد الفقفي، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، الطبعة الأولى، 2001

- محمد سعودي توفيق، التلوث البحري و مدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، دار الأمين، مصر، ط 1، 2001
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006
- مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الجزائر 01، 2015-2016
- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث البحري (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010
- يوسف معلم، المسؤولية الدولية بدون ضرر - حالة الضرر البيئي-، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، فرع القانون الدولي، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، بدون تاريخ
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات 1969، اعتمدت هذه الاتفاقية في 29 نوفمبر 1969 و دخلت حيز النفاذ في 19 جوان 1975
- الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 أبرمت في 18 ديسمبر 1971 و دخلت حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978
- بروتوكول 1992 الملحق و المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969، اعتمد هذا البروتوكول في 27 نوفمبر 1992، و دخل حيز النفاذ في 30 ماي 1996
- بروتوكول 2003 الخاص بالصندوق التكميلي تم إبرامه في 16 ماي 2003 و دخل حيز النفاذ في 30 مارس 2005
- الأمر رقم 72-17 المؤرخ في 25 ربيع الثاني 1392 الموافق ل 07 يونيو 1972، الجريدة الرسمية عدد 53، المؤرخة في 25 جمادى الأولى 1392 الموافق ل 04 يوليو 1972، المتضمن مصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969
- الأمر رقم 67-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر 29 المؤرخة في 10 أبريل 1977
- المرسوم الرئاسي رقم 98-124 المؤرخ في 21 ذي الحجة 1418هـ الموافق ل 18 أبريل 1998، الجريدة الرسمية العدد 25، المؤرخة في 29 ذو الحجة عام 1418هـ الموافق 26 أبريل

1998، المتضمن مصادقة الجزائر على بروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي 1969

- القانون 05-98 المؤرخ في أول ربيع الأول 1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 المتضمن القانون البحري (ج.ر 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998)
2. **المراجع باللغة الفرنسية:**

- FIPOL: « Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaitre à la date d'octobre 2009 », pp.3 et s.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, p319.

