

*Dirassat & Abhath*  
The Arabic Journal of Human  
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث  
المجلة العربية في العلوم الإنسانية  
والاجتماعية

*EISSN: 2253-0363*  
*ISSN : 1112-9751*

الاتفاقيات الدولية للمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري  
بالمحروقات

**The International Conventions on Civil Liability and Compensation for  
Marine Oil Pollution Damages**

TIGHILT-FERHAT Kamal تيغلت فرحات كمال  
جامعة مولود معمري/ تيزي وزو Mouloud MAMMERY University/Tizi-Ouzou  
kamaltighilt@gmail.com

تاريخ القبول : 2020-04-09

تاريخ الاستلام : 2019-04-21

## ملخص:

يخضع النظام الدولي للمسؤولية و التعويض عن الأضرار الناجمة على إثر تسرب المحروقات من ناقلات النفط، لعدد من الاتفاقيات الدولية المبرمة تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، حيث وضع هذا النظام عبء المسؤولية على عاتق الصناعة الملاحية (ملاك السفن) تأسيساً على مبدأ الملوث المدافع.

يهدف المقال إلى تبين الإجراءات المقررة في الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال، لكفالة حصول ضحايا كوارث التلوث البحري بالمحروقات على تعويض مناسب عما يلحق بهم من أضرار.

كلمات مفتاحية: التلوث البحري بالمحروقات؛ ناقلات النفط؛ الحوادث البحرية؛ اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات و اتفاقية إنشاء صندوق التعويض؛ التعويض عن الأضرار البيئية المحضة.

## Abstract:

The universal regime addressing the issues of ship-source oil spill liability and compensation are primarily governed by International Maritime Organization (IMO) conventions. The IMO regime imposes liability on the shipping industry based on the principle that the polluter must pay.

This article argues that even though the conventions provide for a comparatively straightforward claims' procedure, claimants are less likely to be able to obtain adequate compensation in the event of a catastrophic oil spill.

Keywords: Marine pollution by oil; Oil tankers; Marine accidents, CLC and FC Conventions; Compensation for environmental damage.

## 1- مقدمة:

سنة 1969، لإيجاد الحلول القانونية لهذه الظاهرة، حيث تمخضت أشغال المؤتمر في يومه الأخير عن إبرام صكين دوليين: يتمثل الصك الأول في الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات، التي جاءت لتقر بحق تدخل الدولة الساحلية فيما وراء مياهها الإقليمية ضد السفن في الحالات الطارئة، لحماية مصالحها المهددة بخطر التلوث<sup>(3)</sup>. أما الصك الثاني فيتمثل في الاتفاقية موضوع دراستنا، وهي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(4)</sup>، الهادفة إلى كفالة تعويضاً عادلاً للمتضررين من التلوث الناجم عقب تسرب المحروقات من ناقلات النفط نتيجة للحوادث البحرية<sup>(5)</sup>.

قبل حلول سنة 1969، لم يكن ثمة تنظيماً قانونياً دولياً يعالج مشاكل المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، إذ كانت هذه المسؤولية آنذاك تخضع للتشريعات الداخلية للدول، مما يستتبع التنازع فيما بينها وعدم الاستقرار في المراكز القانونية. لكن بالنظر إلى أضرار التلوث الكارثية الناجمة عن حادث ناقله النفط الليبيرية «Torrey-Canyon»، قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية بتاريخ 18 مارس سنة 1967<sup>(6)</sup>، تنبه المجتمع الدولي بشدة إلى حجم و أبعاد مشكلة التلوث البحري بالمحروقات<sup>(2)</sup>، فدعت على إثره المنظمة البحرية الاستشارية للحكومات إلى عقد مؤتمر دولي في عاصمة بلجيكا "بروكسل"، في الفترة الزمنية الممتدة من 10 إلى غاية 29 نوفمبر

أنظمة الضمان المعتمدة لبلوغ هذه الغاية، و هل تلك الأنظمة تستجيب لطموحات المتضررين من التلوث الذي يعقدون آمالا كبيرة في الحصول على تعويض كامل عما يصيبهم من أضرار؟  
أهداف البحث و منهجته:

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على مسألة المسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري الذي تتسبب فيه ناقلات النفط، و ذلك في إطار الاتفاقيات الدولية المبرمة تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، حيث نحاول من خلال هذا البحث معرفة مدى نجاعة هذه الصكوك في كفاءة تعويض عادل للأشخاص الذين يتكبدون أضرارا على إثر وقوع حوادث التلوث. و نتبع في هذا الصدد منهج المعالجة التحليلية لمضمون تلك الاتفاقيات، عبر البحث عن الطرف الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات، ثم التطرق للضمانات المقررة للتعويض عن تلك أضرار.

## 2- البحث عن الطرف الملقاة عليه مسؤولية تعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

طبقا لنص المادة 3/فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969، فإن مسؤولية الأضرار الناجمة عقب تسرب المحروقات من السفينة إلى مياه البحر، يتحملها من يكون مالكا للسفينة وقت وقوع الحادث المنشئ للضرر، مما يدل على أن هذا الأخير هو وحده الشخص المسئول عن التعويض في مواجهة المتضررين من حادث التلوث<sup>(9)</sup>. من هذا المنطلق لا تنطبق قواعد هذه الاتفاقية على مستأجري السفن أيا كان نوع عقد الاستئجار المبرم<sup>(10)</sup>، بمعنى سواء كانت السفينة محدثة التلوث مستأجرة غير مجهزة (هيكلمها) أو مجهزة سواء بالمدة أو بالرحلة<sup>(11)</sup>. و للتفصيل في هذا العنصر، إرتئينا دراسة النقاط التالية:

### 1.2- طبيعة مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

تبنت اتفاقية سنة 1969 في المادة الثالثة منها، مبدأ المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة عن كل ضرر ناشئ عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته. فمن المعلوم أن المسؤولية المدنية في القواعد العامة التقليدية تقوم على أساس الخطأ واجب الإثبات، و هو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ

سعيًا وراء إحداث نظامًا تعويضيًا مكملًا للتعويض المنبثق من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، أبرم المجتمع الدولي بتاريخ 18 ديسمبر سنة 1971، الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات «FIPOL»<sup>(6)</sup>. كما تم التوصل بتاريخ 27 نوفمبر سنة 1992، تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، إلى إبرام بروتوكولين: الأول، عدلت بمقتضاه الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969<sup>(7)</sup>. أما الثاني، فأحدث بموجبه الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992<sup>(8)</sup>، حيث بدأ نفاذ كلا البروتوكولين بتاريخ 30 ماي سنة 1996. و في 16 ماي سنة 2003، تم إبرام بروتوكولا جديدا أسفر عن إنشاء الصندوق الدولي التكميلي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، الذي دخل بدوره حيز التنفيذ بتاريخ 3 مارس سنة 2005.

### إشكالية البحث:

بالنظر إلى الأهمية البالغة التي ينطوي عليها حق حصول المتضررين من حوادث التلوث البحري بالمحروقات على علاج قانوني ملائم لجبر ما تكبده من أضرار، تأتي دراستنا لهذا الموضوع للوصول إلى تحديد أبرز المسائل المتعلقة به، إذ نتساءل في هذا الصدد عن: مدى فعالية الأدوات القانونية التي أقرها المجتمع الدولي لضمان تعويضا مناسبًا لضحايا تلك الحوادث؟

### فرضيات البحث:

في إطار الإجابة على الإشكالية المطروحة، إرتئينا البحث في الفرضيات التالية:

- بما أن عنوان الدراسة هو الاتفاقيات الدولية للمسؤولية المدنية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، فمن هو الشخص الملقاة عليه مسؤولية تعويض هذه الأضرار؟

- إذا عرف الشخص المسؤول عن تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، فما هي طبيعة مسؤولية هذا الشخص و ما هي حدود مسؤوليته، و ما هي الأضرار القابلة للتعويض؟

- بما أن هذه الاتفاقيات قد قامت أساسا بهدف كفاءة تعويضا ملائما لضحايا التلوث البحري بالمحروقات، فما هي

الناشئة عن حادث التلوث، لا يمكنها أن تتجاوز إطلاقاً سقف 210 مليون فرنك مهما كانت حمولة السفينة و جسامه أضرار التلوث الحاصلة<sup>(17)</sup>. و جدير بالإشارة إلى أنه بتاريخ 19 نوفمبر سنة 1976، تم إبرام بروتوكولا آخر الغاية منه تعديل الاتفاقية الراهنة، يقضي بحلول حق السحب الخاص « **Le droit de tirage spécial** » مكان الفرنك ذهب، وهي العملة التي يتعامل بها صندوق النقد الدولي.

لقد رفع بروتوكول سنة 1992 من الحدود القصوى لمسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث، إذ نص في مادته 6/فقرة 1 على أنه: "يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته طبقاً لهذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث بمبلغ إجمالي يجري حسابه كما يلي: أ- 3 ملايين وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي لا تتعدى حمولتها 5000 طن؛ ب- بالنسبة للسفينة التي تتجاوز حمولتها 5000 طن، يتم إضافة مقدار 420 وحدة حسابية لكل طن زائد على المبلغ المذكور في الفقرة (أ)، شرط ألا يتجاوز المبلغ الإجمالي في أي حال مقدار 59,7 مليون وحدة حسابية". و على إثر أضرار التلوث المدمرة الناجمة عن كارثة ناقلة النفط المالطية « Erika »، عقب تعرضها للغرق قبالة السواحل الغربية لفرنسا بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، توصلت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية بتاريخ 18 أكتوبر سنة 2000، بعد دراستها لاقتراح موجه من طرف مجموعة من الدول الأطراف في بروتوكول سنة 1992، إلى إصدار قرار يقضي بتعديل الحدود المالية القصوى لمسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث بالمحروقات<sup>(18)</sup>، وفقاً للكيفية التالية: أ- 4.510.000 وحدة حسابية بالنسبة للسفينة التي لا تزيد حمولتها عن 5000 طن؛ ب- بالنسبة للسفينة التي تتجاوز حمولتها 5000 طن، يتم إضافة مقدار 631 وحدة حسابية لكل طن زائد عن المبلغ المنصوص عليه في الفقرة (أ)، شرط ألا يزيد المبلغ الإجمالي في أي حال عن 89.770.000 وحدة حسابية. ولقد دخل هذا التعديل حيز التنفيذ بتاريخ 1 نوفمبر سنة 2003<sup>(19)</sup>.

### 3.2- الأضرار القابلة للتعويض:

نصت المادة 1/فقرة 6 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 على ما يلي: "يعني ضرر التلوث، أي خسارة أو أي ضرر خارج

المتسبب في الضرر، و هذا أمر جُدَّ صعب في مجال التلوث البحري، مما يحرم المتضرر أو يؤخر حقه في الحصول على تعويض مناسب عما تكبده من ضرر. لهذه الاعتبارات أُرست الاتفاقية مبدأ المسؤولية الموضوعية (المسؤولية المادية القائمة على أساس الضرر) لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات<sup>(12)</sup>، إذ أن هذا الأخير يعد مسئولاً بصورة آلية إزاء ضحايا التلوث عن أي ضرر تكون سفينته هي المتسببة فيه، حتى في حالة عدم ارتكابه لأي خطأ أو إهمال كان السبب في وقوع حادث التلوث<sup>(13)</sup>. فلا يمكن له التنصل من المسؤولية، إلا إذا أقام الدليل على أن ضرر التلوث راجع إلى إحدى حالات الإعفاء من المسؤولية الواردة في المادة 3/فقرة 2 و 3 من الاتفاقية، التي قضت بأنه: "لا يعتبر المالك مسئولاً إذا أثبت أن ضرر التلوث ناجم عن: أ- عمل من أعمال الحرب، أو عمل عدائي، أو حرب أهلية أو ثورة، أو بسبب ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها؛ ب- ناتج كلياً عن عمل أو امتناع عن عمل متعمد من طرف الغير بقصد إحداث الضرر؛ ج- نجم بسبب إهمال أو فعل آخر صادر من أي حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار أو المساعدات الملاحية الأخرى، و ذلك عند ممارستها لهذه الوظيفة؛ في حالة إثبات المالك أن ضرر التلوث قد وقع جزئياً أو كلياً، سواء بسبب عمل أو امتناع عن عمل صادر من جانب الشخص المتضرر، أو بسبب إهمال هذا الشخص".

### 2.2- حدود مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

تضمنت المادة 5/فقرة 1 من اتفاقية بروكسل لسنة 1969 النص على ما يلي: "مالك السفينة حق تحديد مسؤوليته طبقاً لهذه الاتفاقية بمبلغ إجمالي عن الحادث قدره 2000 فرنك عن كل طن من حمولة السفينة، بشرط ألا يزيد المبلغ في أي حال على 210 مليون فرنك...". نفهم من ذلك أن مالك السفينة غير ملزم بتعويض كافة النفقات الناجمة عن حادث التلوث، بل يستطيع تحديد مسؤوليته عن كل حادث بمبلغ قدره 2000 فرنك<sup>(14)</sup> عن كل طن من حمولة السفينة الصافية<sup>(15)</sup>، شريطة ألا يتجاوز المبلغ في جميع الأحوال عن 210 مليون فرنك<sup>(16)</sup>، الأمر الذي يعني أن حدود مسؤولية المالك عن الأضرار

التعويض عن أضرار البيئة، خلاف فوات الكسب الناشئ عن هذه الأضرار، يتحدد بتكاليف الإجراءات المعقولة المتخذة فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه".

يلاحظ أن الجزء الأول من هذا التعريف جاء مطابقا تماما للتعريف المكرس في اتفاقية بروكسل لسنة 1969، غير أن الجزء الثاني منه أزال كليا الغموض الذي أحاط بنص الاتفاقية حول قابلية بعض أنواع الأضرار للتعويض. فبالنسبة للأضرار البيئية المحضة اللاحقة مباشرة بالوسط البحري، فإنها غير مغطاة بالتعويض في ضوء البروتوكول، لعدم إمكانية تقييم عناصر البيئة البحرية تجاريا. بقي أن أضرار التلوث التي أصبحت لا تثير أي إشكال من حيث قابليتها للتعويض طبقا لأحكام بروتوكول سنة 1992، هي تكاليف الإجراءات المعقولة التي تتخذها فعلا الدولة أو تعتزم اتخاذها لإعادة المناطق المتضررة من التلوث إلى الحالة التي كانت عليها قبل وقوع حادث التلوث. كما أن التعريف المستحدث لضرر التلوث جاء ليؤكد صراحة أن فوات الكسب الناجم عن الأضرار البيئية، يدخل ضمن أضرار التلوث البحري القابلة للتعويض<sup>(20)</sup>.

### 3- ضمانات التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات:

تتمثل أنظمة الضمان المعتمدة لتعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، في نظام التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث، بالإضافة إلى نظام الصناديق الدولية للتعويض.

### 1.3- نظام التأمين على المسؤولية المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات:

تتلخص عناصر هذا النظام في النقاط التالية:

#### 1.1.3- إلزامية احتفاظ مالك السفينة بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات:

نصت المادة 7/ فقرة 1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 على ما يلي: "ينبغي على مالك السفينة المسجلة في دولة متعاقدة والتي تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، الاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر، مثل

السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب 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". و يقصد بالإجراءات الوقائية طبقا لنص المادة 1/ فقرة 7 من هذه الاتفاقية: "كافة الإجراءات المعقولة التي يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث لمنع التلوث أو للحد منه".

الفكرة الرئيسية التي نستخلصها فيما يتعلق بتعريف ضرر التلوث الوارد في هذه الاتفاقية، أنه جاء عاما بشكل يترك للمحاكم الوطنية في الدول المتعاقدة حرية كبيرة في تفسيره. ولا خلاف على أن معظم التشريعات الوطنية تتفق فيما بينها على التعويض عن أضرار الوفاة والأضرار البدنية والأضرار الواقعة على الملكية، سواء كانت هذه الأخيرة عامة أو خاصة. لكن الأضرار التي يمكن أن تطرح مشاكل من حيث قابليتها للتعويض في ظل أحكام الاتفاقية الراهنة، هي تلك المتعلقة بفوات الكسب، سواء الناشئ عن استحالة استخدام الأموال الملوثة (فوات الكسب المادي)، أو الناشئ عن إتلاف البيئة البحرية (الخسائر الاقتصادية الخالصة)، فضلا عن الأضرار البيئية المحضة الواقعة للبيئة البحرية ذاتها (الأضرار اللاحقة مباشرة بالعناصر الطبيعية للبيئة البحرية مثل الحيوانات والنباتات البحرية)، والتي لا توجد في غالبية الدول نصوص قانونية أو أحكام قضائية تقضي بتعويضها، لعدم قابلية العناصر الطبيعية للتقدير المادي، وبالتالي فالمسألة مرجعها في النهاية محاكم الدول المتعاقدة، تفصل فيها على أساس قوانينها الوطنية في ضوء الفقه والقضاء المتطور. ونفس القول ينطبق بالنسبة للأضرار المعنوية الناجمة عن حوادث التلوث، مثل الاعتداء على حق الإنسان في التمتع ببيئة بحرية نظيفة و تشويه سمعة المدينة الساحلية المتضررة.

لتفادي الوقوع في الاختلافات الفقهية و القضائية، أعيدت صياغة تعريف ضرر التلوث في ضوء أحكام بروتوكول سنة 1992، حيث نصت المادة 2/ فقرة 3 منه على ما يلي: "يعني ضرر التلوث، الخسارة أو الضرر الذي يحدث خارج السفينة بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، بشرط أن

أما عن مواعيد سقوط الحق في التعويض، فقد أجبنا على ذلك المادة الثامنة من الاتفاقية، مؤكدة بأنه تنقضي حقوق التعويض في حالة عدم إقامة الدعوى أمام القضاء خلال ثلاث سنوات منذ تاريخ حدوث الضرر، و لا يجوز إقامة الدعوى القضائية بعد مرور ست سنوات من تاريخ وقوع الحادث المسبب للضرر، و إذا وقع الحادث على عدة مراحل، فإن مدة الست سنوات تحسب انطلاقاً من التاريخ الذي وقع فيه الحادث الأول.

2.3- نظام الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

1.2.3- مصادر تمويل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

يلتزم بالإشتراك في تمويل خزانة الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات، كل شخص يتلقى سنوياً، 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 منقولة بطريق البحر<sup>(24)</sup>. أما فيما يتعلق بحساب الشحنات المستوردة من المحروقات محل الاشتراك، فلا تثير هذه العملية في الحقيقة أية صعوبة من الناحية العملية، باعتبار أن الأحكام المنظمة لهذه الصناديق، فرضت على الدول الأعضاء فيها تقديم تقارير سنوية بخصوص كميات النفط الخام و زيت الوقود الثقيل المنقولة بطريق البحر، و التي يتم تفرغها على مستوى الموانئ التابعة لها، و ذلك على أساس إحصائيات جمركية تقوم هذه الدول بالإبلاغ عنها<sup>(25)</sup>.

2.2.3- حالات تدخل الصناديق الدولية للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

تتلخص تلك الحالات فيما يلي:

1.2.2.3- حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971:

طبقاً للمادة 4/ فقرة 1 من اتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 فإنه: "يلتزم الصندوق بتعويض أي شخص لحقه ضرر تلوث إذا عجز مثل هذا الشخص عن

ضمان بنك أو شهادة مقدمة من طرف صندوق دولي للتعويض، طبقاً للمبالغ المحددة بتطبيق حدود المسؤولية الموضحة في نص المادة 5/ فقرة 1، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث بموجب هذه الاتفاقية". يستفاد من هذه المادة، أن إجبارية التأمين يلتزم بها فقط ملاك السفن المسجلة في دول متعاقدة، و التي تتجاوز حمولتها 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كيبضاعة، مما يدل على أن السفن التي تنقل أقل من هذه الكمية لا يسري عليها النص والالتزام.

2.1.3- حق رجوع المتضرر من التلوث بالدعوى المباشرة على مؤمن مالك السفينة أو على ضامنه:

على صعيد القواعد الإجرائية، منحت الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969، و على غرار بروتوكول سنة 1992 المعدل لها، المتضرر من تبعات التلوث الحق في ممارسة الدعوى المباشرة (L'action directe) ضد المؤمن و ضد كل ضامن للمالك السفينة<sup>(21)</sup>، حيث تسمح الدعوى المباشرة للمتضرر من التلوث بأن يطالب باسمه الخاص و لحسابه الخاص مدين مدينه (الجهة المؤمنة). و وفقاً للمادة 7/ فقرة 8 من الاتفاقية الراهنة، فكل طلب تعويض عن أضرار التلوث يمكن تقديمه بشكل مباشر ضد شركة التأمين أو أي شخص آخر يحمل الضمان المالي الذي يغطي مسؤولية مالك السفينة ضد مخاطر التلوث<sup>(22)</sup>.

3.1.3- المحكمة المختصة بالنظر في دعوى التعويض و مواعيد سقوط الحق في التعويض:

فيما يتعلق بالجهة القضائية التي ينعقد لها الاختصاص بالنظر في الدعوى و تقدير مبلغ التعويض عن أضرار التلوث، فقد قضت المادة 9/ فقرة 1 من الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لسنة 1969 بأنه عندما يتسبب الحادث في ضرر تلوث على إقليم بما في ذلك البحر الإقليمي لدولة متعاقدة أو عدة دول متعاقدة، أو إذا اتخذت الإجراءات الوقائية لتفادي أو تقليل كل ضرر تلوث في مثل هذا الإقليم بما في ذلك البحر الإقليمي، فإنه لا يجوز رفع دعوى التعويض إلا أمام محاكم هذه الدولة أو هذه الدول المتعاقدة، و من الواجب إخطار المدعى عليه بهذه الدعاوى في الوقت المناسب<sup>(23)</sup>.

3.2.3- الحدود المالية القصوى لتدخل الصناديق الدولية  
للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات:

جدير بالملاحظة أنه ثمة تباين فيما يتعلق بالمبالغ المالية  
القصوى لتدخل هذه الصناديق لتعويض الضحايا، من صندوق  
إلى آخر، وفقا لما يلي:

1.3.2.3- الحدود المالية القصوى لتدخل صندوق سنة 1971:

نصت المادة 4/ فقرة 4- أ من اتفاقية إنشاء الصندوق  
الدولي للتعويض لسنة 1971، على أن الحد الأقصى للمبلغ  
الإجمالي للتعويض الذي يلتزم الصندوق بأدائه للمتضررين من  
التلوث بالنسبة لحادث التلوث الواحد، ينبغي ألا يتعدى 450  
مليون فرنك ذهبي، وهذه القيمة تتضمن مبلغ التعويض المدفوع  
بصورة فعلية بواسطة المالك أو مؤمنه طبقا لأحكام الاتفاقية  
الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات  
لسنة 1969، والذي يتحمل الصندوق جزء منه للتخفيف من  
العبء المالي للمالك وفقا للمادة الخامسة من اتفاقية سنة  
1971.

بتاريخ 20 أبريل سنة 1979، و نتيجة لأضرار التلوث  
الوخيمة المترتبة عن الحادث المأساوي لناقلة النفط الليبيرية  
« Amoco-Cadiz » قبالة السواحل الغربية لفرنسا في 16 مارس  
سنة 1978، أصدرت الجمعية العامة للصندوق قرار يقضي  
بزيادة الحد الأقصى للتعويض، ليعادل قيمة 675 مليون فرنك  
ذهبي، أي ما يساوي 45 مليون من حقوق السحب الخاصة. و  
لقد ظل العمل بهذه القيمة المالية قائما لعدة سنوات، غير أن  
جمعية الصندوق قررت تعديلها مرتين على التوالي، لتبلغ في  
أكتوبر سنة 1986 إلى 787.500.000 فرنك ذهبي، و عدلت هذه  
القيمة مرة أخرى لتصل إلى 900 مليون فرنك ذهبي (أي ما  
يساوي 60 مليون من حقوق السحب الخاصة) فيما يتعلق  
بالحادث الواحد، إذ يسري التعديل الأول على حوادث التلوث  
الواقعة بعد 30 نوفمبر سنة 1986، في حين ينطبق التعديل  
الثاني على الحوادث الواقعة بعد 30 نوفمبر سنة 1987<sup>(28)</sup>.

2.3.2.3- الحدود المالية القصوى لتدخل صندوق سنة 1992:

الحصول على تعويض كامل و مُرضٍ عن الضرر بمقتضى  
اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 بسبب توافر إحدى  
الحالات التالية: عندما لا تثور مسؤولية مالك السفينة في ظل  
اتفاقية سنة 1969؛ عندما يعجز مالك السفينة و مقدم  
الضمان ماديا عن تعويض المتضررين؛ عندما تتجاوز الأضرار  
الحاصلة حدود مسؤولية مالك السفينة". و يتدخل هذا  
الصندوق أيضا لتحمل جزء من الأعباء المالية المفروضة على  
عائق مالك السفينة المسئول عن التلوث<sup>(26)</sup>.

2.2.2.3- حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض لسنة  
1992:

قضت المادة 6/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992 المعدل  
لاتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 بأنه:  
"يلتزم الصندوق بالتدخل لتعويض المتضررين من التلوث إذا  
كان هؤلاء غير قادرين على الحصول على تعويض عادل عن  
الأضرار اللاحقة بهم طبقا لبروتوكول سنة 1992 المعدل  
لاتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969، و ذلك لأحد الأسباب  
التالية: إذا لم تتعقد مسؤولية مالك السفينة في ظل  
البروتوكول؛ إذا كان مالك السفينة، طبقا لهذا البروتوكول،  
غير قادر ماديا على الوفاء بالتزاماته كاملة في الوقت الذي  
يكون فيه ضمانه المالي لا يغطي الأضرار الناشئة، و لا يكفي  
لوفاء بطلبات التعويض عن هذه الأضرار؛ إذا كانت الأضرار  
الحاصلة تتعدى حدود مسؤولية المالك طبقا لهذا  
البروتوكول". و على عكس صندوق سنة 1971، لا يتدخل هذا  
الصندوق لتحمل جزء من الأعباء المالية المفروضة على عائق  
مالك السفينة المسئول عن التلوث<sup>(27)</sup>.

3.2.2.3- حالة تدخل الصندوق الدولي التكميلي لسنة 2003:

بمقتضى المادة 4/ فقرة 1 من البروتوكول المحدث  
للسندوق الدولي التكميلي لسنة 2003، يلتزم هذا الأخير بتعويض  
كل شخص لحقه ضرر تلوث، إذا كان هذا الشخص غير قادر  
على الحصول على تعويض كامل عند تطبيق اتفاقية إنشاء  
صندوق سنة 1992، بسبب تجاوز القيمة الإجمالية لأضرار  
التلوث المتكبدة بالنسبة للحادث الواحد، حدود التعويض  
المطبقة في ظل اتفاقية إنشاء صندوق سنة 1992.

المجتمع الدولي، عبر اتفاقية بروكسل لسنة 1969 و البروتوكولات الملحقه بها، لضمان تعويضا مناسبيا لفائدة المتضررين من التبعات الوخيمة لحوادث التلوث البحري بالمحروقات، إلا أن أوجه القصور الكثيرة التي شابت بعض قواعدها رغم التعديلات المتتالية الطارئة عليها، جعلتها لا ترقى إلى حجم طموحات ضحايا التلوث، الذين يعتقدون آمالا كبيرة في الحصول على تعويضات كاملة، و عن كافة الأضرار اللاحقة بهم من جراء وقوع هذه الكوارث المدمرة.

فعلى سبيل المثال تحديد هذه الاتفاقيات سقفا غير كافيا لمبالغ التعويض المستحقة من طرف المتضررين من التلوث، من شأنه أن يؤثر بصورة سلبية على نوعية العلاج القانوني الذي يتلقاه هؤلاء الضحايا. زيادة عن ذلك يظهر لنا أن تركيز هذه القواعد الاتفاقية المسؤولية على عاتق مالك السفينة محدثة التلوث دون غيره، فيه إتاحة للسبيل أمام المتدخلين الآخرين في نشاط النقل البحري للمحروقات، للإفلات من المسؤولية في حالة تسببهم بفعلهم في وقوع حادث التلوث، كما يفضي إلى تضيق الخناق أمام الضحايا في سبيل إيجاد ضمانات أخرى يستوفون منها تعويضاتهم وتحقق لهم أكبر قدر من الحماية، حيث أنه كان من الأجدر على المجتمع الدولي عدم حصر المسؤولية عن أضرار التلوث فقط في المالك، وتمديدها إلى غير المالك مثل المستأجر أيا كان عقد الإيجار المبرم و مجهز السفينة غير المالك، و غيرهم من المتدخلين في نشاط النقل البحري الدولي للمحروقات.

لهذه الأسباب و الاعتبارات نرى أنه تحتاج هذه الأدوات القانونية لمزيد من التطوير، عبر التوسيع أكثر في نطاق تطبيقها من جميع النواحي، مع إضفاء نوعا من التشديد عند إعمالها تحقيقا للحماية الكافية للبيئة البحرية و مصالح المنتفعين بمواردها. لذلك نتساءل كيف ظل المجتمع الدولي متمسكا بهذه القواعد الاتفاقية، في حين يمكن له سن قواعد أخرى أكثر فعالية و صرامة إزاء الأشخاص المسؤولين عن أضرار التلوث، حيث كان عليه الاقتداء بمناسبة إبرامه لبروتوكولي سنة 1992، بما أحدثه المشرع الأمريكي قبل سنتين فقط من ذلك التاريخ، من ثورة قانونية كبيرة في ميدان المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، عند سنه لقانون التلوث بالمحروقات لسنة 1990 (Oil Pollution Act)، عقب وقوع كارثة

بمقتضى نص المادة 6/ فقرة 3- أ من بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، فإن المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد من طرف هذا الأخير، بما في ذلك مبلغ التعويض المدفوع فعلا طبقا لبروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969، ينبغي ألا يزيد عن 135 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة عن الحادث الواحد. و نشير في هذا المقام إلى أنه على إثر وقوع كارثة «Erika»، قامت اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في دورة انعقادها بتاريخ 18 أكتوبر سنة 2000، بدراسة اقتراح مقدم من طرف بعض الدول الأطراف في البروتوكول المحدث لصندوق سنة 1992، مفاده زيادة الحد الأقصى للتعويض المقرر طبقا لهذا الصندوق. و في نهاية المطاف قررت اللجنة رفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض المذكور أعلاه إلى قيمة قدرها 203 مليون وحدة من حقوق السحب الخاصة، تسري آثارها بالنسبة لحوادث التلوث الواقعة انطلاقا من 1 نوفمبر سنة 2003<sup>(29)</sup>.

### 3.3.2.3- الحدود المالية القصوى لتدخل صندوق سنة 2003:

كشفت حادث تحطم السفينة الصهريجية «Prestige» قبالة السواحل الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002<sup>(30)</sup>. عن عدم كفاية الحد الأقصى لتعويض المتضررين من التلوث المقرر في ضوء بروتوكول إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، رغم التعديل الذي طرأ عليه سنة 2000، حيث كان الحادث المذكور أعلاه، من بين الأسباب الرئيسية التي دفعت المنظمة البحرية الدولية إلى إبرام بروتوكولا جديدا لإنشاء صندوقا آخر مستقل تماما عن صندوق سنة 1992، دوره تقديم تعويض تكميلي لضحايا التلوث في حالة عدم تحصلهم على تعويض كامل من طرف صندوق سنة 1992<sup>(31)</sup>. و لتأدية هذا الصندوق لمهمته على أحسن وجه في كفاية حصول ضحايا التلوث على تعويض كامل عما لحق بهم من أضرار، فقد رفع الحد الأقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به إلى ما يعادل 750 مليون وحدة من وحدات السحب الخاصة<sup>(32)</sup>.

### 4- خاتمة:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع، توصلنا في النهاية إلى نتيجة مفادها أنه بالرغم من الجهود الكبيرة المبذولة من طرف



## 2.5- المقالات:

- Catherine ROCHE, Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, les derniers développements après les naufrages de l'Erika et du Prestige, Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Vol. II, N°= 2, 2004.
- Jean-Pierre QUENEUDEC, Chronique de droit de la mer, Annuaire Français de Droit International, Vol. 15, 1969.
- Rémi MOREAU, Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurances et Gestion des Risques, Vol. 76/1, Avril 2008.

## 3.5- التقارير:

- Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : « Rapport de l'année civile 1988 », Londres, 1989.
- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : « Rapport de l'année civile 2004 », Londres, 2005.

## 4.5- النصوص القانونية:

## 1.4.5- النصوص التشريعية:

- أمر رقم 72-17، مؤرخ في 7 جوان سنة 1972، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج.ج.ج. العدد 53، الصادر في سنة 1972.
- أمر رقم 74-55، مؤرخ في 13 ماي سنة 1974، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1971، ج.ج.ج. العدد 45، الصادر بتاريخ 4 جوان سنة 1974.

## 2.4.5- النصوص التنظيمية:

- مرسوم رئاسي رقم 98-123، مؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على بروتوكول سنة 1992 بشأن

ناقلة النفط الأمريكية «Exxon-Valdez» في ألاسكا بتاريخ 24 مارس سنة 1989. فهذا التشريع يتميز بالتوسع في أنواع الأضرار المندرجة ضمن نطاق تطبيق قواعده و كذلك الشأن بالنسبة للأشخاص الذين تتعدد مسؤوليتهم عن أضرار التلوث، ناهيك عن المبالغ الضخمة التي رصدتها لإصلاح تلك الأضرار.

## 5- قائمة المراجع:

## 1.5- الكتب:

- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة): السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
- Arnaud MONTAS, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012.
- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979.
- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A. Pédone, Paris, 1993.
- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008.
- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.
- René RODIERE, Droit maritime, Huitième édition, Dalloz, Paris, 1979.

الشعبية إلى الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث أدى أو يمكن أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج.ر.ج. العدد 45، الصادر بتاريخ 14 أوت سنة 2011.

6- الهوامش:

تعديل الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج.ر.ج. العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

- مرسوم رئاسي رقم 98-124، مؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية على بروتوكول سنة 1992 بشأن تعديل الإتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دولي للتعويض عن الأضرار المترتبة عن التلوث بالمحروقات لسنة 1971، ج.ر.ج. العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.
- مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، يتضمن إنضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية

الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 131.

10- Philippe VINCENT, op-cit., pp. 189-190.

11- كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 257.

12- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 130-131.

13- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A. Pédone, Paris, 1993, p. 266.

14- يقصد بالفرنك في ضوء أحكام هذه الاتفاقية، الفرنك ذهب (Le Franc-or) الذي يحتوي على مقدار 65,5 ملليغرام من الذهب عيار 900 في الألف ذهب خالصا، إذ يتم تحويل هذه الوحدة إلى العملة الوطنية للدولة التي يجب فيها إنشاء صندوق تحديد المسؤولية تماشيا مع قيمة هذه العملة بالنسبة للذهب في تاريخ إنشاء الصندوق: المادة 5/ فقرة 9 من الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969.

15- René RODIERE, Droit maritime, Huitième édition, Dalloz, Paris, 1979, p. 152.

16- Emmanuel LANGAVANT, Droit de la mer, Tome 1, Cujas, Paris, 1979, p. 156.

17- صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 562-563.

1- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larquier, Bruxelles, 2008, p. 188.

2- Arnaud MONTAS, Droit maritime, Vuibert, Paris, 2012, p. 221.

3- دخلت هذه الإتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 6 ماي سنة 1975، و انضمت الجزائر إليها و إلى بروتوكولها المبرم بتاريخ 2 نوفمبر سنة 1973، بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 11-246، المؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، ج.ر.ج. العدد 45، الصادر في 14 أوت سنة 2011.

4- دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 19 جوان سنة 1975، و صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 72-17، المؤرخ في 7 جوان سنة 1972، ج.ر.ج. العدد 53، الصادر سنة 1972.

5- Jean-Pierre QUENEUDEC, Chronique de droit de la mer, Annuaire Français de Droit International, Vol. 15, 1969, pp. 747-760.

6- دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بتاريخ 16 أكتوبر سنة 1978، و صادقت عليها الجزائر بمقتضى الأمر رقم 74-55، المؤرخ في 13 ماي سنة 1974، ج.ر.ج. العدد 45، الصادر بتاريخ 4 جوان سنة 1974.

7- صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-123، المؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، ج.ر.ج. العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

8- صادقت الجزائر على هذا البروتوكول بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-124، المؤرخ في 18 أفريل سنة 1998، ج.ر.ج. العدد 25، الصادر بتاريخ 26 أفريل سنة 1998.

9- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة): السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية،

- 31- Rémi MOREAU, Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurances et Gestion des Risques, Vol. 76/1, Avril 2008, p. 122.
- 32- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 318-319.
- 18- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 240-241.
- 19- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, p. 313.
- 20- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 373-382.
- 21- المادة 7/ فقرة 8 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 و المادة 7/ فقرة 8 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لها.
- 22- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 139.
- 23- عند تعديل هذه الاتفاقية بمقتضى بروتوكول سنة 1992، تمت مراجعة المادة السالفة الذكر بحكم توسع النطاق الجغرافي لضرر التلوث في ظل البروتوكول إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة: المادة 8/ فقرة 1 من بروتوكول سنة 1992.
- 24- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : « Rapport de l'année civile 2004 », Londres, 2005, pp. 29-32.
- 25- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 399-400.
- 26- المادة 5/ فقرة 1 من اتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.
- 27- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 466.
- 28- Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : « Rapport de l'année civile 1988 », op-cit., pp. 52-53.
- 29- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 240-241.
- 30- Catherine ROCHE, Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures, les derniers développements après les naufrages de l'Erika et du Prestige, Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Vol. II, N°= 2, 2004, pp. 1364 et s.