

نوادي الحماية والتعويض ودورها في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط

ضد مخاطر التلوث بالمحروقات

The Protecting and Indemnity Clubs and their role in insuring the civil liability of tanker owners against the risks of oil pollution



تيغلت فرحات كمال¹،

¹جامعة مولود معمري، تيزي وزو، (الجزائر)

تاريخ الاستلام: 2021/06/29 تاريخ القبول للنشر: 2021/07/22 تاريخ النشر: 2021/10/30



ملخص:

يعرف نادي الحماية والتعويض على أنه جمعية تعاونية للتأمين البحري، لا يهدف من خلال نشاطه إلى تحقيق الربح، ويوفر تغطية تأمينية عن المسؤوليات المدنية الناشئة عن المخاطر البحرية للأعضاء المكونة له، المتمثلين أساسا في ملاك السفن، المجهزين والمستأجرين.

يعتبر التأمين على المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، من الإجراءات الضرورية بالنسبة لملاك السفن الناقلة لهذه البضاعة، وهذا تطبيقا لمبدأ المسؤولية الموضوعية المقرر في الصكوك الدولية المنظمة لهذه المسألة، وبالتالي فإن نوادي الحماية والتعويض، تأخذ على عاتقها الأعباء المالية الواقعة على كاهلهم عقب تحقق هذه المخاطر. بعبارة أخرى، فإن لهذه النوادي باعا طويلا في هذا المجال، من منطلق خاصية التأمين التعاوني الموجودة بين الأعضاء المكونة لها، الذين يتعهدون فيما بينهم بسداد الدين الواقع على أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه، وذلك من رأسمال النادي.

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري، التأمين على المسؤولية المدنية، نوادي الحماية والتعويض، أضرار التلوث بالمحروقات، مسؤولية مالك السفينة.

Abstract:

A Protecting and Indemnity Club (P&I Club) is a non-profitable mutual or cooperative association of marine insurance providers to its members which consists of ship owners, operators and charterers.

Marine insurance is needed in tanker oil pollution, as an application of the principle of strict liability. Protecting and Indemnity as insurance specifically for tanker oil pollution claims has its own special features different from insurance in general. This insurance (legal liability insurance), that is mutual in nature is based on the presence of shared interest from its members and their respective risks in

overcoming the dangers that arise with the capital raised by the members in the spirit of mutual benefit for its members.

Keywords: Marine insurance; Civil liability insurance; Protecting and Indemnity Clubs; Oil pollution damages; Liability of ship owner.

مقدمة:

يكتسي التأمين (الضمان) أهمية جُذُ بالغة في ميدان النقل البحري على وجه العموم⁽¹⁾، إذ من القليل النادر أن تسافر سفينة أو تنقل بضاعة معينة بطريق البحر، دون أن يقوم أصحابها أو مستغلها تجارياً بالتأمين عليها بغية الضمان و تحصننا من المخاطر البحرية⁽²⁾، حتى أضحت كافة العلاقات القانونية البحرية تسوى في نهاية المطاف بين الجهات المؤمّنة⁽³⁾. ومن الذائع القول أن التأمين البحري هو تأمين على الأشياء، يهدف أساساً إلى ضمان السفن أو البضائع المنقولة على متنها، من الخسائر والأضرار المادية التي قد تتعرض لها خلال الرحلة البحرية. وهذه النظرة مردها أنه ظل المؤمن البحري لسنوات مديدة، يولي أهمية كبيرة من خلال نشاطه، إلى ضمان الأضرار المادية التي تتعرض لها السفن وحمولاتها، دون أن ينشغل بنفس الطريقة بمسألة ضمان المسؤولية المدنية لمالك السفينة أو مستغل الشيء المؤمن عليه. وتفسر هذه الوضعية بما جرى عليه العمل في سوق التأمين البحري الإنجليزي، حيث أنه منذ منتصف القرن التاسع عشر، تركت شركات التأمين الإنجليزية لنوادي الحماية والتعويض « P&I Clubs »⁽⁴⁾، المتكونة من مجهزي السفن في شكل جمعيات للتأمين التعاوني « Mutuelles d'assurance »، ضمان مخاطر المسؤولية المدنية للمجهزين، ولم تحتفظ هذه الشركات إلا بالتأمين المباشر على السفن والبضائع التي تنقلها⁽⁵⁾.

تعتبر نوادي الحماية والتعويض، أفضل بديل لشركات التأمين التجارية لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن ضد المخاطر البحرية، بما في ذلك المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، وهي كثيرة، فقد يترتب حادث التلوث عن تصادم السفينة أو جنوحها أو تحطم هيكلها أو تعرض صهاريجها للحريق أو الانفجار... الخ⁽⁶⁾. فهذه النوادي، هي عبارة عن جمعيات للتأمين التعاوني، وكل جمعية تضم مجموعة من الأعضاء المعرضين لمخاطر متشابهة، وهم المجهزون « Les armateurs »، حيث يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه، وذلك من مجموع الاشتراكات المدفوعة من طرفهم لصندوق النادي⁽⁷⁾.

¹ - René RODIERE, Droit maritime, 8^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1979, pp. 503 et s.

² - Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015, pp. 217 et s.

³ - مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 387 و ما يليها.

⁴ - « Protecting & Indemnity Clubs ».

⁵ - مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 67-68.

⁶ - Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, op-cit., pp. 238 et s.

⁷ - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 396.

جدير بالإشارة إلى أن الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969⁽¹⁾، حملت مالك السفينة الصادر عنها التلوث مسؤولية تعويض الضحايا، وهي مسؤولية موضوعية تقوم على أساس الضرر وليس على أساس الخطأ واجب الإثبات، وبالمقابل خولت للمالك الحق في تحديد مسؤوليته عن حادث التلوث الواحد بمبلغ إجمالي لا يمكن تجاوز سقفه (المادة 5/ فقرة 1). ولقد فرضت على كل مالك سفينة تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة « **En vrac** »، الاحتفاظ بشهادة تأمين مسؤوليته المدنية عن أضرار التلوث (المادة 7/ فقرة 1)، فضلا عن إقرار الاتفاقية بحق رجوع المتضرر من التلوث بالدعوى المباشرة « **L'action directe** » على مؤمن مالك السفينة أو على ضامنه (المادة 7/ فقرة 8). فانطلاقا من هذه المعطيات نتساءل عن: الأساس الذي يقوم عليه التأمين لدى نوادي الحماية والتعويض؟، ومدى تغطيتها لمخاطر التلوث البحري بالمحروقات؟

للإجابة على الإشكالية المطروحة، قسمنا ورقة دراستنا إلى مبحثين، نتناول في المبحث الأول الأساس التعاوني للتأمين لدى نوادي الحماية والتعويض، ثم نتطرق في المبحث الثاني إلى الدور المحوري الذي تضطلع به في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات.

المبحث الأول

التأمين لدى نوادي الحماية والتعويض يقوم على أساس تعاوني فيما بين الأعضاء المكونة لها

يعد التضامن فيما بين أعضاء النادي في تحمل الأعباء المالية الناشئة عن المخاطر البحرية، الميزة الأساسية للتأمين لدى نوادي الحماية والتعويض (المطلب الأول). وما يميز أيضا هذه النوادي عن شركات التأمين العادية، أنها كيانات ذات طبيعة قانونية مدنية وليست تجارية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التضامن فيما بين أعضاء النادي في تحمل الأعباء المالية الناشئة عن المخاطر البحرية هي الميزة الأساسية للتأمين لدى نوادي الحماية والتعويض

أحدثت نوادي الحماية و التعويض لأول مرة في المملكة المتحدة البريطانية سنة 1855⁽²⁾، حينما شعر مجهزي السفن بكثرة الأعباء المالية الملقاة على عاتقهم، من جراء المسؤوليات العقدية و القانونية المترتبة عن المخاطر البحرية التي يفرضها عليهم نشاطهم⁽³⁾. وقبل تأسيس هذه التعاونيات، كان سوق التأمين البحري

¹ - أمر رقم 72-17، مؤرخ في 7 جوان 1972، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج ر عدد، 53 صادر سنة 1972.

² - كان النادي الأول يسمى: « The Shipowners' Mutual Protection Society ».

³ - « En 1855, alors que la Grande-Bretagne est une grande puissance tant maritime que dans le domaine des assurances, sont nées les Protecting and Indemnity Clubs.

الإنجليزي يتوافر على شركات تأمين تجارية، تغطي بعض المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية وما ينجم عنها من أعباء مالية، علاوة عن وجود مجموعة من النوادي المتخصصة في مجال التأمين البحري، مثل نوادي هياكل السفن « **Hull Clubs** »⁽¹⁾، غير أن تلك الشركات و هذه النوادي، كانت تقدم تغطية تأمينية محدودة في نطاقها المالي و غير شاملة لجميع تلك المسؤوليات، بحيث أنه على سبيل المثال كان مجهزة السفينة يتحمل الربع الأخير (¼) من مسؤوليته الناشئة عن أضرار التصادم البحري وما زاد عن قيمة السفينة، فضلا عن مسؤوليته غير المحدودة، فيما يتعلق بحالات الوفاة و الإصابات الجسدية التي يتعرض لها أعضاء طاقم السفينة والركاب نتيجة وقوع حوادث بحرية. زيادة عن ذلك، فإنه لا تحدد مسؤولية المجهز فيما يخص الأضرار اللاحقة بالأجسام الثابتة والعائمة⁽²⁾.

Le propre des P&I Clubs est d'avoir su évoluer avec les besoins des armateurs, ce qui se ressent dans leur histoire. On y distingue d'ailleurs l'apparition de la couverture Protecting et de la couverture Indemnity.

En ce qui concerne la couverture « **Protecting** », celle-ci est née suite au jugement rendu par les juges de la High Court en 1836 relatif à l'affaire « De Vaux v. Salvador ». En l'espèce, les juges décidèrent qu'une police corps, assurant les périls de la mer, ne couvrait pas la responsabilité des armateurs lorsque leur navire était cause d'un abordage. Ce jugement avait alors placé les armateurs face à une lourde responsabilité pour laquelle ils n'étaient plus assurés. Les assureurs corps ont alors inclus dans leur police une Running Down Clause par laquelle ils offrent une couverture de responsabilité en cas d'abordage à proportion de ¾ du montant engagé pour couvrir leur responsabilité. Le montant maximum étant celui de la valeur du navire. Mais c'était encore insuffisant pour les armateurs, car le quart restant pouvait se révéler être une somme très importante.

De plus, d'autres responsabilités étaient imposées de plus en plus souvent aux armateurs, par exemple par l'application du « Lords Cambell's Act » ou « Fatal Accident Act » en 1846, une responsabilité illimitée était imposée aux armateurs pour les accidents maritimes ayant entraîné des décès, des dommages corporels ou des dommages aux objets fixes et flottants.

En ce qui concerne la couverture « **Indemnity** », celle-ci est plus tardive car au moment de la création des Clubs de protection, les indemnisations relatives aux réclamations marchandises n'étaient pas des dépenses importantes pour les armateurs. Mais ici encore la situation a changé avec la jurisprudence.

En effet, l'affaire « Weston Hope » en 1870 a imposé à l'armateur d'indemniser entièrement les intérêts cargaison de la valeur des marchandises suite à un déroutement commercial et donc de ne pas pouvoir se prévaloir des dispositions contractuelles qui l'en exonérait. Face à ce nouveau risque non souscrit de responsabilité pour les dommages aux cargaisons, une « Indemnity Class » a été ajoutée pour fournir une telle couverture indispensable aux armateurs. Aujourd'hui, les P&I Clubs couvrent environ 90% de la flotte mondiale », Jean-Mathieu LUCIANI, Assurance et pollution par les hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, 2007-2008, pp. 25-27.

¹ - كانت تلك النوادي تسمى أيضا: « Mutual Hull Underwriting Associations ».

² - صلاح محمد سليمان، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 75.

إزاء حالة القصور التي برزت في سوق التأمين الإنجليزي آنذاك، وعدم قدرته على توفير تغطية تأمينية كاملة و لجميع المسؤوليات المترتبة من جراء المخاطر البحرية، وجد مجهزي السفن أنفسهم أمام وضعية دفعتهم إلى التفكير في الاحتشاد، لغاية إنشاء نظام تأمين تشاركي يقوم على أساس التعاون فيما بين الأعضاء المكونة له، و يمتلك القدرة المالية اللازمة لتغطية كافة تلك المسؤوليات، ومعالجة مشكلة التغطية التأمينية المحدودة وغير الشاملة لشركات التأمين التجارية و نوادي هياكل السفن⁽¹⁾، وعليه فقد أضحت نوادي الحماية و التعويض الحل الأنسب لهذه المشكلة⁽²⁾. ويتعين أن نشير في هذا الصدد إلى أنه يوجد على المستوى الدولي حاليا 13 ناديا رئيسيا للحماية والتعويض⁽³⁾، كل ناد من تلك النوادي يمارس نشاطه بشكل مستقل عن الآخر، غير أنهم يجتمعون في إطار الهيئة المعروفة بالمجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض **International Group of P&I Clubs**⁽⁴⁾، التي تتكفل أساسا 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 ترتبت عنها أضرار جسيمة⁽⁵⁾. كما تمارس هذه المجموعة مهمة وضع القواعد العامة لعمل هذه النوادي، والإشراف على الاجتماعات التي تعقدها هذه الأخيرة لغرض تبادل المعارف والتجارب فيما بينها، علاوة عن

²- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 24 et s.

³- أنظر كل من:

- Marie-Camille DELAYE, Les garanties P&I, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2007, pp. 4 et s.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1997, pp. 497-498.

⁴- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, p. 319.

- تتمثل هذه النوادي الـ 13 فيما يلي:

(1) American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association Inc ; (2) Assuranceforeningen Gard ; (3) Assuranceforeningen Skuld ; (4) The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited ; (5) The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association ; (6) The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited ; (7) The North of England Protection & Indemnity Association ; (8) The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) ; (9) The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited ; (10) The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited ; (11) The Swedish Club ; (12) United Kingdom Mutual Steam Ship Insurance Association (Bermuda) Limited ; (13) The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg), Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

⁵- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1^{ère} édition, Vuibert, Paris, 2012, pp. 242-243.

⁶- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 423.

بحث سبل ترقية مصالح مجهزي السفن في مجال تأمين مسؤولياتهم، فيما يتعلق بمختلف المخاطر المرتبطة بالنشاط البحري الذي يزاولونه⁽¹⁾.

من الأمثلة البارزة عن المسؤوليات الناشئة عن المخاطر البحرية، والمغطاة تأمينيا من طرف نوادي الحماية والتعويض، نذكر ما يلي: المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري، المسؤولية المستبعدة من مفهوم التصادم البحري مثل المسؤولية الناتجة عن الارتطام بالأجسام الثابتة، المسؤولية الناجمة عن الوفاة والإصابات الجسدية اللاحقة بطاقم السفينة أو بالركاب، المسؤولية المترتبة عن الضرر اللاحق بالبضائع المنقولة على متن السفينة المؤمن عليها، المسؤولية الناشئة عن رفع الحطام البحري وإزالته، التعويضات المستحقة عن المساعدة البحرية، الخسائر البحرية المشتركة، المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري، بالإضافة إلى المسؤولية المترتبة عن أضرار التلوث البحري⁽²⁾. ومن الأفكار السابقة يمكن القول أنه بصفة عامة، توفر هذه النوادي تغطية تأمينية لمعظم المسؤوليات العقدية والقانونية المرتبطة بالاستغلال التجاري للسفينة، وتثبت العضوية فيها سواء كان المستغل بصفته مجهزا للسفينة أو مستأجرها أو مديرها⁽³⁾. ووفقا للمادة 572 من القانون البحري الجزائري⁽⁴⁾، يقصد بمجهز السفينة، كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة باسمه الخاص، إما بصفته مالكا للسفينة وإما بناء على صفة أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة.

يقوم التأمين لدى نوادي الحماية و التعويض على أساس التعاون والتضامن بين كافة الأعضاء فيها⁽⁵⁾، في تحمل ما يمكن أن يتعرض له كل واحد منهم من أعباء مالية، نتيجة للمسؤوليات الناجمة عن المخاطر البحرية التي تكتنف نشاطهم⁽⁶⁾. وعليه يعتبر بعض الفقه أن هذه النوادي بمثابة المثال النموذجي لهيئات التأمين التعاوني، ذلك بحكم أن كل شخص مشارك في عضويتها، يقوم بدور المؤمن و المؤمن له في نفس الوقت، حيث أنه مؤمن بالنسبة لباقي الأعضاء في النادي و مؤمن له بالنسبة لسفينته⁽⁷⁾. وجدير بالملاحظة أنه لم تخرج هذه النوادي، فيما يتعلق بالقواعد التي تنظم علاقتها مع الأشخاص أصحاب العضوية فيها، عن القاعدة

¹- Julien HAY, Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marrées noires, Thèse de Doctorat, École doctorale des sciences de la mer, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2006, pp. 185 et s.

²- أنظر كل من:

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 30-33.

- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 848-849.

³- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 5.

⁴- أمر رقم 08-76، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل و متمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998،

يتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد، 47 صادر بتاريخ 27 جوان 1998.

⁵- Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2007, p. 739.

⁶- Julien HAY, op-cit., p. 182.

⁷- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 77 و ما يليها.

الشهيرة المتعامل بها في نظام التأمين "إدفع لكي يدفع لك Pay to be paid". وبموجب هذه القاعدة، ينبغي على المؤمن له أولاً معالجة كافة طلبات التعويض الناشئة على إثر ثبوت مسؤوليته، قبل أن يطالب الجهة المؤمنة بتنفيذ عقد التأمين و تعويضه عما دفعه للمتضررين، غير أن هذه القاعدة مستبعدة في حالة أضرار التلوث البحري بالمحروقات، باعتبار أنه في ضوء الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 وبروتوكول سنة 1992 المعدل لها، خول لكل متضرر من التلوث الحق في الرجوع مباشرة على مؤمن مالك السفينة لمطالبته بالتعويض⁽¹⁾.

المطلب الثاني: تتميز نوادي الحماية والتعويض عن شركات التأمين العادية بأنها كيانات ذات طبيعة قانونية مدنية و ليست تجارية

بالفعل، فإن نوادي الحماية والتعويض، تتميز عن شركات التأمين العادية، بأنها ذات طبيعة قانونية مدنية وليست تجارية، مما يعني أنها لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح (الفرع الأول). و جدير بالملاحظة أن الانخراط في هذه النوادي، يمر عبر مراحل ويتطلب مجموعة من الشروط لا بد على الباحث التطرق إليها (الفرع الثاني).

الفرع الأول: نوادي الحماية والتعويض لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح

من بين الخصائص الجوهرية المميزة لنوادي الحماية و التعويض بمقارنتها مع شركات التأمين التجارية، أنها لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح والمغانم⁽²⁾، إذ يتمثل الهدف الأول والأخير الذي تسعى جاهدة لتجسيده، في توفير التغطية التأمينية لمجهزي السفن الأعضاء فيها، وحمايتهم من الأعباء المالية الكبيرة للمسؤوليات التي قد يتعرضون لها بمناسبة ممارسة نشاطهم، دون أن يهدف ذلك إلى تحقيق الربح⁽³⁾. زيادة عن هذه الخاصية، تتميز هذه النوادي على شركات التأمين العادية، بأنها ذات طبيعة قانونية مدنية وليست تجارية، إذ من المستقر عليه أن شركات التأمين العادية تأخذ شكل شركات تجارية، تهدف بشكل أساسي إلى تحقيق الربح والمكاسب المالية، حيث تلتزم بإمسك الدفاتر التجارية ويشترط قيدها في السجل التجاري والخضوع لغيرها من الالتزامات التي يلتزم بها التجار، كما يترتب على ذلك أنه في حالة عدم وفاء هذه الشركات بالالتزامات الواقعة على عاتقها، فإنه يجوز شهر إفلاسها. أما بالنسبة لنوادي الحماية والتعويض، فلا تكتسب الصفة التجارية، بل يضمني عليها القانون صفة الجمعيات المتخصصة ذات الطابع المدني⁽⁴⁾، حيث يؤدي تسجيلها

¹ - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 845.

² - René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 497-498.

³ - أنظر كل من:

- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

- Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 739.

- Julien HAY, op-cit., p. 182.

¹ - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 93.

طبقا لما نص عليه قانون الشركات الإنجليزي « **The Companies Act** » الصادر سنة 1862، لاكتسابها الشخصية المعنوية⁽¹⁾. وعلى إثر تمتع هذه التعاونيات بالشخصية المعنوية، أصبح مخول لها الحق في الاسم والموطن والجنسية والحق في التقاضي، كما ينجم عن طبيعتها المدنية عدة آثار، نذكر من بينها عدم التزامها بإمسك الدفاتر التجارية، بالإضافة إلى عدم إمكانية إشهار إفلاسها، كذلك يكون الاختصاص بالفصل في المنازعات المتعلقة بها، للمحاكم المدنية وليست المحاكم التجارية، فضلا عن إعفائها من الخضوع للضرائب على الأرباح التي تخضع لها شركات التأمين التجارية⁽²⁾.

على نقيض ما تأخذ به شركات التأمين التجارية، التي تقدم خدمة التغطية التأمينية مقابل أقساط ثابتة، فإن الاشتراكات التي يلتزم بدفعها الأعضاء في نوادي الحماية والتعويض لا تمتاز بالثبات⁽³⁾، بمعنى ليس لها قيمة مالية مستقرة معروفة في وقت مسبق⁽⁴⁾، بل يتحدد مقدارها تماشيا مع حجم الغلاف المالي الذي يحتاجه النادي، من أجل تغطية ما يقع على كاهله من مصاريف، على إثر المسؤوليات الملقاة على عاتق أعضائه خلال السنة المعنية بالتأمين⁽⁵⁾. هذه النقطة تقودنا كذلك للقول أنه من مميزات نوادي الحماية والتعويض، عدم وجود رأسمال لها أثناء التأسيس⁽⁶⁾، حيث تختلف عن شركات التأمين التجارية التي يلتزم الشريك فيها بتقديم حصة مالية كاملة قبل دخوله كشريك في الشركة، على عكس هذه التعاونيات التي لا يتم فيها تقديم حصص تأسيس مسبقة من طرف الأعضاء عند إنشائها، بل أن رأسمالها يتكون أساسا من الاشتراكات التي يقوم النادي بتحصيلها من الأعضاء⁽⁷⁾. وبمجرد إبرام عقد التأمين لدى ناد من هذه النوادي، ذلك يجعل بصفة تلقائية كل مجهز سفينة يكتسب عضوية فيه، مسئولا مسؤولية تضامنية مع باقي الأعضاء، فيما يتعلق بالالتزامات المالية التي تقع على عاتق النادي الذي يعتبر المجهز أحد المنخرطين فيه⁽⁸⁾.

تظهر جليا الخاصية التضامنية الحاضرة بين كافة الأعضاء في نوادي الحماية والتعويض، بمناسبة إقرار المجلس الإداري الخاص بهذه التعاونيات التأمينية، بإمكانية تطبيق القاعدة المسماة باللغة الإنجليزية « **The Omnibus Rule** »، والتي بمقتضاها يسمح التدخل لمعالجة بعضا من طلبات التعويض الملقاة على عاتق مجهزي السفن، والناجمة عقب تحقق مخاطر أخرى أو وقوع حوادث استثنائية، ليست مندرجة ضمن قواعد

²- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 28.

³- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 87-93.

⁴- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

⁵- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 10-11.

⁶- Julien HAY, op-cit., p. 182.

⁷- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 28.

⁸- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 97-98.

⁹- Julien HAY, op-cit., p. 182.

التأمين على المسؤولية المدنية المعتمدة من طرف النادي، وهذا الأمر في الواقع يبرز سرعة تكيف هذه النوادي مع المخاطر الجديدة التي قد تواجه أعضائها أثناء ممارسة نشاطهم⁽¹⁾.

توصلنا في الأخير إلى نتيجة واضحة، مفادها أن التعاون والتضامن بين جميع الأعضاء، في تحمل ما قد يتعرض له أي منهم من مسؤوليات مدنية ناجمة من جراء المخاطر المختلفة المرتبطة بنشاطهم، يعد من المبادئ الأساسية التي يقوم عليها نظام التأمين في إطار نوادي الحماية والتعويض. ولا بد من التوضيح في هذا السياق، وهي نقطة بالغة في الأهمية، أن التضامن في هذه الحالة، يختلف اختلافا جوهريا عن التضامن المعروف في شركات التضامن التجارية، ذلك أن التضامن في هذه الشركات يضمن التزام الشريك بضمان وفاء الشركة بديونها حتى في أمواله الخاصة، على خلاف صاحب العضوية في هذه التعاونيات التأمينية، الذي يقتصر التزامه في دفع الاشتراكات بأنواعها المختلفة، دون أن يكون مسئولا عن ديون النادي في أمواله الخاصة⁽²⁾.

الفرع الثاني: مراحل و شروط الانخراط في نوادي الحماية و التعويض

تبرم عقود التأمين لدى نوادي الحماية والتعويض، من خلال تبادل الإيجاب والقبول بين كل من النادي وطالب العضوية، وتقوم هذه التعاونيات التأمينية بتجديد عقود العضوية بالنسبة لأعضائها السابقين في 20 فيفري من كل سنة جديدة⁽³⁾، وهذا التاريخ في الواقع له رمزية تاريخية، باعتباره يمثل تاريخ استئناف نشاط الملاحة البحرية في بحر البلطيق⁽⁴⁾.

قبل أن يعبر النادي صراحة عن قبوله بانخراط مجهزة السفينة في عضويته، وقابلية التأمين على مسؤوليته المدنية، مثلا ضد مخاطر التصادم البحري أو المخاطر المرتبطة بالتلوث البحري، تقوم إدارته بإعداد دراسة مفصلة حول السفينة المرشحة للتغطية التأمينية، حيث تحرص على أن تتوصل إلى جمع عدة معلومات تتعلق أهمها بما يلي: الاسم الكامل للسفينة؛ الاسم الكامل لمالك السفينة؛ نوع السفينة والخصائص المميزة لها؛ حالة السفينة وعمرها؛ طول السفينة وعرضها إضافة إلى حمولتها القصوى؛ المقاييس التكنولوجية المميزة للسفينة؛ درجة تصنيف السفينة واسم شركة التصنيف؛ ميناء تسجيل السفينة ودولة العلم؛ سجل حوادث السفينة؛ عدد أعضاء طاقم السفينة وجنسياتهم؛ عدد المرات التي تنقلت فيها ملكية السفينة؛ النشاط التجاري للسفينة؛ طبيعة البضائع التي تنقلها السفينة؛ المنطقة الجغرافية التي تمارس فيها السفينة نشاطها؛ طبيعة عقود إيجار السفينة مع تحديد أسماء المستأجرين؛ حرص إدارة النادي على وجوب مراعاة السفينة المرشحة للتغطية التأمينية للقواعد

¹ - Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 15-16.

² - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 99.

³ - Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 10.

⁴ - Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية⁽¹⁾. وفي حالة توافر كافة المعايير التي يتطلبها نادي الحماية والتعويض في السفينة، لقبول التأمين على المسؤولية المدنية لمجهزها، عندها لا يبقى على هذا الأخير إلا دفع الاشتراكات التي تملئها عليه الإدارة، لكي تثبت له رسمياً العضوية في النادي.

تنقسم الاشتراكات التي يلتزم الأعضاء بدفعها للنادي لغرض التأمين على مسؤولياتهم المدنية، إلى ثلاثة أنواع، وهي كالاتي: الاشتراكات المقدمة، الاشتراكات الإضافية، اشتراكات الكوارث.

تعرف الاشتراكات المقدمة « **Advance calls** »، على أنها تلك الحصص المالية التي تدفع في بداية كل سنة تأمينية جديدة، حيث تحسب طبقاً لحمولة السفينة المرشحة للتأمين، والتكاليف اللازمة لغاية تغطية طلبات التعويض متوسطة القيمة المالية التي من المتوقع أن يواجهها النادي خلال السنة التأمينية الراهنة، بالإضافة إلى المصاريف الضرورية لاشتغال إدارته. كما قد يدفع الأعضاء في نادي الحماية والتعويض اشتراكات إضافية « **Additional calls** »، تتمثل في مبالغ مالية تأمر الإدارة بتحصيلها منهم، في الحالة التي لا تكفي فيها الاشتراكات المقدمة لتغطية طلبات التعويض الملقاة على عاتق النادي والمصاريف اللازمة لاشتغال إدارته. زيادة عن ذلك، ثمة ما يسمى باشتراكات الكوارث « **Catastrophe calls** »، التي يلتزم الأعضاء بتسديدها عندما تواجه هذه التعاونيات حالة استثنائية مثل الحادث الذي يأخذ شكل الكارثة، مما يستدعي معه توافر غلاف مالي كبير لمجابهة كل ما ينجم عنه من تبعات وخيمة⁽²⁾.

كشفت التجربة العملية أنه بالرغم من دعوة نوادي الحماية والتعويض، الأعضاء فيها إلى دفع اشتراكات الكوارث لتغطية الأضرار المترتبة عقب وقوع حوادث ضخمة تأخذ شكل الكارثة، إلا أن القيمة المالية التي يتم جمعها، في الغالب ما يتبين عدم كفايتها لإصلاح جميع ما ينجم عن تلك الحوادث من خسائر⁽³⁾، مما دفع بهذه التعاونيات إلى إعادة التأمين على المخاطر المغطاة من طرفها، في إطار الهيئة المعروفة بالمجموعة الدولية لنادي الحماية والتعويض⁽⁴⁾.

يذكر أن مجموعة « **I.G.P.I. Clubs** »، تغطي في الوقت الحالي حوالي 90% من الأسطول البحري العالمي، إذ توصلت هذه الهيئة لاتفاقان يهدفان إلى تنظيم الكيفية التي تشتغل وفقها النوادي الأعضاء فيها، يتمثل الاتفاق الأول فيما يسمى بـ « **International Group Agreement** »، الذي يتضمن قواعد تبين أساليب توفير النادي تغطية تأمينية لصالح مجهزة سفينة له عضوية في وقت سابق في ناد آخر. أما الاتفاق

¹ - Julien HAY, op-cit., pp. 189-190.

² - أنظر كل من:

- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 11.

- Julien HAY, op-cit., p. 183.

- Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 740-741.

³ - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 849-850.

⁴ - Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 29.

الثاني، فيعرف بـ « **International Group Pooling Agreement** »، تم إقراره من طرف المجموعة الدولية لنوادي الحماية والتعويض، لالتزام جميع النوادي المشاركة في عضويتها، بالتعاون الجماعي من أجل تحمل المخاطر التي يزيد مقدارها عن 5 ملايين دولار أمريكي إلى غاية قيمة 30 مليون دولار أمريكي⁽¹⁾. وفي حقيقة الأمر لقد أشاد جانب من الفقه بالاتفاق الأخير، معتبرين بأنه بادرة خير حلت على نوادي الحماية والتعويض، ذلك أنه بفضلها أصبح في مقدور هذه التعاونيات، أن تقترح مستويات عالية للتغطية التأمينية لفائدة أعضائها، بما فيهم مجهزي ناقلات النفط، بالمقارنة مع التغطية التي يمكن أن توفرها لهم شركات التأمين التجارية، ولعل ذلك ما يبرز محاسن التأمين التعاوني⁽²⁾.

تنتهي العضوية في نوادي الحماية والتعويض، عند توافر حالة من الحالات التالية: حالة عدم وفاء صاحب العضوية في النادي بالتزاماته المتعلقة بدفع الاشتراكات بصورها المختلفة⁽³⁾، حالة وفاته، حالة تعرضه للإفلاس⁽⁴⁾، حالة العجز بالنسبة للشخص الطبيعي، حالة تعرض الشخص المعنوي صاحب العضوية في النادي لمتابعة قضائية أو حالة دخوله في تصفية قضائية، حالة بيع السفينة المسجلة في السجل الخاص بالنادي أو رهنها، حالة فقدان السفينة لتصنيفها، فضلا عن حالة ضياع السفينة بشكل كلي مثل تعرضها للغرق⁽⁵⁾. ويذكر أن سقوط العضوية في هذه التعاونيات، يحدث آثاره فقط بالنسبة للمسؤوليات المستقبلية، في حين لا يؤثر على ما ترتب سابقا من مسؤوليات على عاتق الأعضاء فيها⁽⁶⁾.

المبحث الثاني

نوادي الحماية و التعويض تضطلع بدور محوري في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات

تؤدي نوادي الحماية و التعويض دورا محوريا في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، فهي بلا شك أفضل آلية للضمان يمكن أن نجدها في هذا المجال (المطلب الأول)، والأمثلة العملية كثيرة عن تكفلها بتعويض ضحايا حوادث التلوث (المطلب الثاني).

¹ - Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 12.

² - Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 741.

³ - Ibid., p. 744.

⁴ - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 194.

⁵ - Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 11.

⁶ - Karine LE COUVIOUR, op-cit., p. 744.

المطلب الأول: نوادي الحماية والتعويض أفضل آليات الضمان المعتمدة لتأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات

تعتبر نوادي الحماية و التعويض، بلا شك، أفضل آليات الضمان المعتمدة لتأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، ذلك بحكم ما تلعبه من دور البديل لشركات التأمين التجارية، التي في الغالب ما تبدي رفضها على تغطية بعضا من تلك المخاطر أو جميعها⁽¹⁾، لعدة أسباب نذكر منها على سبيل المثال: التهرب من الحق الذي خولته الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969 لضحايا حادث التلوث، و المتمثل في إمكانية رجوعهم مباشرة على مؤمن مالك السفينة لمطالبته بأداء التعويض⁽²⁾، وكذلك تجنب مواجهة نظرية المسؤولية الموضوعية التي تتعقد بمجرد ثبوت تعرض الغير للضرر، دون تكليفه بمشقة إثبات خطأ أو إهمال الشخص المسئول⁽³⁾، ناهيك عن ارتفاع درجة تحمل تحقق الخطر في هذا النوع من الأنشطة⁽⁴⁾، و ضخامة التكاليف اللازمة لإصلاح الأضرار الناجمة عن كل حادث، وتجاوزها بشكل كبير القدرات المالية لهذه الشركات⁽⁵⁾.

لقد كانت المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث الناجم عن النقل البحري بصفة عامة، من بين آخر المسؤوليات المغطاة تأمينيا من طرف نوادي الحماية و التعويض⁽⁶⁾، وهي فكرة مستوعبة بحكم أن ظاهرة تلوث البيئة البحرية، تعد من بين الانشغالات الحديثة للمجتمع الدولي⁽⁷⁾. لكن رغم ذلك، وبسبب عجز شركات التأمين التجارية عن توفير تغطية تأمينية لمثل هذه المخاطر، وما يترتب عنها من تبعات جسيمة تستدعي توافر

¹ - صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 700 و ما يليها.

² - Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 24.

³ - كمال كيحل، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 5، 2009، ص 218-215.

⁴ - جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المحكمة العليا، العدد 1، 2010، ص 86.

⁵ - Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., p. 849.

⁶ - « Les causes de pollution sont diverses et variées, elles peuvent tout d'abord avoir un caractère volontaire mais elles peuvent avoir aussi un caractère accidentel, ce qui est fort heureusement plus souvent le cas. Les échouements sont la première cause des grands sinistres de pollution, viennent ensuite les abordages, les fuites des soutes, les fausses manœuvres dans l'utilisation des vannes. De plus, 50% des pollutions sont réalisées par les pétroliers, largement devant, les gaziers et les vraquiers. D'après le UK Club, dans la majorité des cas, ces sinistres proviennent d'erreurs humaines, tandis que un tiers des réclamations concernent un défaut ou une panne technique », Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 60-61.

⁷ - Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 34.

قدرات مالية ضخمة، فإن تأمين مثل هذه المسؤولية من الناحية العملية، يكاد يكون حكراً على هذه التعاونيات⁽¹⁾، بدليل أنها تغطي حوالي 98% من مسؤولية تجهيز السفن الناقلة للنفط في جميع أرجاء العالم⁽²⁾. يتم التأمين على المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، عندما تتوفر كافة المعايير والشروط التي يتطلبها النادي في ناقلة النفط المرشحة لتغطية مسؤولية مالكيها ضد هذه المخاطر، زيادة عن التزام المالك بدفع الاشتراكات التي يملئها عليه النادي، عندها تقوم مباشرة إدارة هذا الأخير، بإصدار ما يسمى بالبطاقة الزرقاء « **The Blue Card** »⁽³⁾. ولابد من التوضيح أن هذه الأخيرة لا تتشابه إطلاقاً مع شهادة التأمين على المسؤولية المدنية، المنصوص عليها في المادة السابعة من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ذلك أن البطاقة الزرقاء تقوم بإصدارها هذه التعاونيات التأمينية، ثم يتم إرسالها إلى السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة، كدليل يثبت صحة وجود وثيقة تأمين تتطابق تماماً مع مضمون نص المادة السابعة من هذه الاتفاقية، سارية المفعول بالنسبة للسفينة المسماة في البطاقة. وبالاستناد على هذه البطاقة، تتكفل دولة تسجيل السفينة بإصدار شهادة التأمين، التي من الإلزامي تواجدها على متن السفينة التي تنقل ما يزيد عن 2000 طن من المحروقات بشكل سائب كبضاعة، وإلا منعت من الإبحار⁽⁴⁾.

تلعب نوادي الحماية و التعويض دوراً محورياً، في كفالة حصول كل شخص تضرر من تبعات حوادث التلوث البحري بالمحروقات، على تعويض مناسب يكفي لإصلاح ما تكبده من أضرار⁽⁵⁾، حيث يهدف التأمين المعتمد من طرف النادي، إلى تغطية مسؤولية ملاك ناقلات النفط المتسببة في التلوث، عن طريق التكفل بتعويض الخسائر و الأضرار الناشئة على إثر تسرب أو إلقاء المحروقات من كل سفينة مؤمن عليها في النادي الذي يتبعه المالك⁽⁶⁾.

⁸ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2009-2010، ص 298.
⁹ - أنظر كل من:

- Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008, p. 192.

- Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009, p. 19.

- Julien HAY, op-cit., p. 180.

¹ - Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 56.

² - محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 346.

³ - Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 736 et s.

⁴ - Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 70.

تضمن نوادي الحماية والتعويض في قواعدها، تغطية المصاريف التي أنفقت في عمليات إزالة المحروقات المتسربة من ناقلات النفط، و تطهير المناطق المصابة من جراء حادث التلوث، بالإضافة إلى تعويضها عن تكاليف الإجراءات الوقائية التي تتخذها الدولة الساحلية أو أي شخص آخر بعد وقوع حادث التلوث، والهادفة إلى منع ضرر التلوث أو الحد منه، و تغطي كذلك التدابير المتخذة في حالة وجود فقط تهديد بحدوث التلوث، والرامية أساسا إلى منع تسرب المحروقات من السفينة، علاوة عن تعويضها عن الأضرار المترتبة بمناسبة اتخاذ الإجراءات الوقائية. كما تؤكد هذه التعاونيات في قواعدها، أنه في حالة تعرض ناقلة نפט لحادث تصادم، أو أي حادث آخر، سبب لها أضرارا جسيمة تستدعي ضخ المحروقات العالقة في صهاريجها للحيلولة دون حدوث تلوث واسع النطاق، فإن التكاليف الناجمة عن عملية الضخ، مغطاة من طرف النادي، شريطة أن يثبت مقدم طلب التعويض أنه تكبد فعلا مثل هذه الأضرار⁽¹⁾.

المطلب الثاني: أمثلة عملية عن تكفل نوادي الحماية والتعويض بتعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات

من أبرز الأمثلة العملية التي تفصح عن تكفل نوادي الحماية والتعويض، بتعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات، نذكر ما يلي:

- **حادث ناقلة النفط الملغاشية « TANIO » بتاريخ 7 مارس سنة 1980:** في قضية ناقلة النفط الملغاشية « **TANIO** »، أودع مؤمن مالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية و التعويض **United Kingdom Club**، مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 11.833.718 فرنك فرنسي، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة على إثر وقوع هذا الحادث، وذلك أمام محكمة « **Brest** » في فرنسا⁽²⁾.

- **حادث السفينة الصهرجية اليونانية « PATMOS » بتاريخ 21 مارس سنة 1985:** في قضية السفينة الصهرجية اليونانية « **PATMOS** »، أودع مؤمن مالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية و التعويض « **United Kingdom Club** »، مبلغا ماليا قدرت قيمته في ذلك الوقت بـ 13.263.703.650 بالعملة الإيطالية، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، وذلك على مستوى محكمة « **Messine** » في إيطاليا⁽³⁾.

¹ - Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., p. 34.

² - Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1988, Londres, 1989, p. 27. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1988_French_ANNUAL_REPORT.pdf

³ - Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1987, Londres, 1988, p. 21. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1987_French_ANNUAL_REPORT.pdf

- **حادث السفينة الصهريجية الألمانية « JAN » بتاريخ 2 أوت سنة 1985:** وقع حادث السفينة الصهريجية « JAN »، المسجلة في جمهورية ألمانيا الفيدرالية، بتاريخ 2 أوت سنة 1985. فعندما كانت هذه السفينة بصدد نقل حوالي 3000 طن من زيت الوقود الثقيل، تعرضت لاصطدام بإحدى الأنوار الملاحية الثابتة، أثناء عملية دخولها إلى ميناء « Aalborg » الواقع في دولة الدانمرك، مما أدى إلى تسرب حوالي 300 طن من حمولتها من المحروقات إلى مياه البحر، والتسبب في إلحاق أضرار تلوث كبيرة بالشواطئ القريبة من الميناء⁽¹⁾. وفي شهر جويلية سنة 1986، تقدمت الحكومة الدانمركية بطلب تعويض ضد مؤمن مالك السفينة « Skuld Club »، من أجل تعويضها عما بذلته من مصاريف في عمليات تنظيف الشواطئ المصابة ببقع المحروقات، حيث قبل النادي في شهر أفريل سنة 1987، معالجة ذلك الطلب بعد تيقنه من القيمة الفعلية للمصاريف التي أنفقتها الحكومة الدانمركية في سبيل تطهير شواطئها المتضررة من التلوث، زيادة عن موافقته على تغطية طلبات تعويض موجهة من طرف خمسة أشخاص من الخواص ثبت تكبدهم أضرار من جراء هذا الحادث. و لقد أودع مؤمن مالك هذه السفينة مبلغا ماليا قدرت قيمته ب 1.576.170 بالعملة الدانمركية، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن الحادث، وذلك على مستوى المحكمة البحرية والتجارية لمدينة « Copenhagen » في الدنمرك⁽²⁾.

- **حادث السفينة الصهريجية الإيطالية « AMAZZONE » بتاريخ 31 جانفي سنة 1988:** في الحادث الذي ترتب عنه تسرب حوالي 2000 طن من المحروقات من طرف السفينة الصهريجية الإيطالية « AMAZZONE »، بتاريخ 31 جانفي سنة 1988، قبالة السواحل الفرنسية، وافق نادي الحماية و التعويض « Standard Club »، الذي تكفل بالتأمين على المسؤولية المدنية لمالك هذه السفينة ضد مخاطر التلوث البحري، على تعويض كل من تضرر من جراء التبعات الوخيمة الناجمة عن هذه الواقعة، حيث أودع المؤمن مبلغا ماليا قدرت قيمته ب 13.612.749 فرنك فرنسي، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، وذلك على مستوى محكمة « Brest » في فرنسا⁽³⁾.

- **حادث السفينة الصهريجية القبرصية « HAVEN » بتاريخ 11 أفريل سنة 1991:** عقب وقوع الحادث المدمر للسفينة الصهريجية القبرصية « HAVEN »، بتاريخ 11 أفريل سنة 1991، قبالة سواحل مدينة « Gênes » الإيطالية، قام مباشرة المؤمن على المسؤولية المدنية لمالك هذه السفينة، المتمثل في نادي

¹ - Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1985, Londres, 1986, pp. 20-21. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1985_French_ANNUAL_REPORT.pdf

¹ - Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1988, op-cit., pp. 37-39.

² - Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1989, Londres, 1990, pp. 37-39. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1989_French_ANNUAL_REPORT.pdf

الحماية و التعويض « United Kingdom Club »، بإيداع مبلغا ماليا قدرت قيمته وقتئذ بـ 23.950.220.000 بالعملة الإيطالية، في صندوق تحديد مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، و ذلك على مستوى محكمة الدرجة الأولى لمدينة « Gènes » في إيطاليا⁽¹⁾.

- حادث السفينة الصهرجية اليونانية « ILIAD » بتاريخ 9 أكتوبر سنة 1993: على إثر وقوع حادث السفينة الصهرجية ذات الجنسية اليونانية « ILIAD »، بتاريخ 9 أكتوبر سنة 1993، بالقرب من جزيرة « Sfaktiria » في اليونان، أودع نادي الحماية والتعويض الذي أمن لديه مالك هذه السفينة، مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 1.496.533.000 بالعملة اليونانية، في صندوق تحديد مسؤولية المالك عن أضرار التلوث الناجمة عن هذا الحادث، على مستوى المحكمة المختصة في اليونان⁽²⁾.

- حادث ناقلة النفط المالطية « ERIKA » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999: عقب وقوع حادث ناقلة النفط « ERIKA » بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، و بناء على طلب تقدم به مالك هذه السفينة المتمثل في « Tevere Shipping Company »، باشرت المحكمة التجارية لـ « Nantes » بتاريخ 14 مارس سنة 2000، إجراءات تحديد المسؤولية عن هذا الحادث، حيث حددت المحكمة مسؤولية المالك بـ 84.247.733 فرنك، و لقد قام هذا الأخير بإنشاء صندوق التحديد بواسطة خطاب ضمان، موقع من طرف نادي الحماية و التعويض « Steamship Mutual Association »، الذي يعتبر الجهة المؤمنة للمسؤولية المدنية للمالك ضد مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، في التاريخ الذي وقع فيه الحادث⁽³⁾. وتجدر الإشارة إلى أنه عقب وقوع هذا الحادث، قام مباشرة مؤمن مالك هذه السفينة بالتعاون مع إدارة الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992، بفتح مكتب بمدينة « Lorient » الفرنسية، لاستقبال طلبات التعويض، مما يفيد بأن هذه النوادي تعتبر طرفا فاعلا في تعويض ضحايا حوادث التلوث البحري بالمحروقات⁽⁴⁾.

- حادث السفينة الصهرجية « PRESTIGE » بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002: عقب تحطم السفينة الصهرجية المسجلة في البهاماس « PRESTIGE »، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، قام مؤمن المسؤولية المدنية لمالك هذه السفينة، المتمثل في نادي الحماية والتعويض « London Club »، بإيداع مبلغا ماليا قدرت قيمته بـ 22.777.986 بالعملة الأوروبية، في صندوق تحديد

³- Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1994, Londres, 1995, p. 49. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1994_French_ANNUAL_REPORT.pdf

¹- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités des fonds au cours de l'année civile 1998, Londres, 1999, p. 65. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1998_French_ANNUAL_REPORT.pdf

²- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités des fonds au cours de l'année civile 2000, Londres, 2001, p. 110. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2000_French_ANNUAL_REPORT.pdf

³- Jean-Mathieu LUCIANI, op-cit., pp. 65-69.

مسؤولية المالك عن أضرار التلوث المترتبة من جراء هذا الحادث، على مستوى المحكمة الجزائرية لمدينة
« Corcubion » في إسبانيا⁽¹⁾.

بقي أن نشير في الأخير إلى أنه هناك سقفا ماليا لتدخل هذه النوادي لتعويض الضحايا، يتمثل في مبلغ
1 مليار دولار أمريكي بالنسبة للحادث الواحد⁽²⁾، حيث دخل العمل بهذه القيمة حيز التنفيذ بداية من 20 فيفري
سنة 2001⁽³⁾.

يلاحظ أنه علاوة عن تأمين نوادي الحماية و التعويض للمسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد
مخاطر التلوث البحري، فإنها تلعب أيضا وظيفة ذات أهمية كبيرة، تتمثل في العمل على تشجيع الجانب الوقائي
لتقادي وقوع حوادث التلوث، ذلك تماما ما أفصح عنه التقرير البريطاني « Safer ships, cleaner
seas »، الذي أفصح عن قدرة هذه النوادي على حث ملاك السفن على تقادي المخاطر التي تسبب التلوث
البحري، عن طريق تزويدهم بالمعلومات الضرورية عن القواعد الدولية المعتمدة في هذا الشأن والتي تجنبهم
التعرض لمثل هذه الكوارث. من جهتها أشادت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون والتنمية الاقتصادية
(O.C.D.E)⁽⁴⁾، بالدور المحوري لنوادي الحماية والتعويض، باعتبارها تشجع، زيادة عن ملاك السفن، جميع
المنخرطين في صناعة النقل البحري للبضائع على النقل من حوادث التلوث، حيث صنفها من بين الهيئات
الدولية الناشطة في سبيل تحقيق سلامة الملاحة البحرية⁽⁵⁾.

كما يظهر الدور الفعال لنوادي الحماية و التعويض في مجال الوقاية من وقوع حوادث التلوث البحري،
عندما تبدي رفضها على توفير تغطية تأمينية للسفن التي تمارس ما يسمى بالملاحة البحرية تحت المقاييس
« La navigation maritime sous-normes »، حيث تفرض على كل مالك ناقلة نפט قبل التأمين
على مسؤوليته، الخضوع للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، خاصة مقتضيات المدونة الدولية بشأن
التسيير السليم للسفن « International Safety Management Code »⁽⁶⁾، إذ يؤدي عدم وفاء المالك
الذي يريد أن تكون له عضوية في هذه النوادي، بالتزاماته المتعلقة بهذه المسألة، إلى رفض عضويته في أي

⁴- Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités des fonds au cours de l'année civile 2003, Londres, 2004, p. 112. https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003_French_ANNUAL_REPORT.pdf

¹- Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 70.

²- صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 709.

³- « Organisation de Coopération et de Développement Economique ».

⁴- Julien HAY, op-cit., pp. 180-181.

⁵- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010، ص 133.

منها، أما مالك ناقله النفط الذي له عضوية في وقت سابق فيها، ثم ثبت عدم مراعاته لقواعد السلامة البحرية، فيمكن أن يصل جزائه إلى حد سقوط عضويته من هذه التعاونيات التأمينية⁽¹⁾.

لاستمرار ملاك السفن في الخضوع لالتزاماتهم المتعلقة باحترام معايير السلامة البحرية، التي من الضروري أن تتوافر في سفنهم لقبول تجديد عقود عضويتهم في نوادي الحماية و التعويض، تمارس هذه الأخيرة رقابة منتظمة على حالة السفن المسجلة في كتاب عضويتها، حيث تستعين أثناء قيامها بهذه العملية، بالمعلومات التي تتلقاها من طرف كل من دول علم السفن، الدول الساحلية و شركات تصنيف السفن، علاوة عن تعيينها خبراء لغرض القيام بزيارات دورية على متن تلك السفن، وخاصة منها السفن القديمة التي تقلصت قدراتها على مواجهة المخاطر البحرية، و التي تكون درجة احتمال تعرضها للحوادث كبيرة. كذلك تمارس هذه التعاونيات وظيفة توجيهية إزاء أعضائها، حيث تطلعهم مثلا على التعديلات الطارئة على القواعد البحرية الدولية الرامية إلى الوقاية من حوادث التلوث البحري، كذلك على القواعد المستحدثة في مجال الاستغلال التجاري للسفن⁽²⁾.

خاتمة:

من خلال دراستنا لهذا الموضوع، توصلنا إلى نتيجة مدلولها أن نوادي الحماية و التعويض هي تعاونيات تأمينية، لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح، تم إنشائها من طرف مجهزي السفن الذين يعتبرون في ذات الوقت أعضائها، و تأخذ على عاتقها المسؤوليات والأعباء المالية الناشئة عن المخاطر البحرية غير المغطاة من طرف شركات التأمين التجارية، مقابل اشتراكات يلتزم الأعضاء بدفعها. ولقد تطرقنا إلى الدور المحوري الذي تؤديه هذه النوادي في تأمين المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات، فهي بلا شك أفضل آلية للضمان يمكن أن نجدها في هذا المجال، حيث ذكرنا بعض الأمثلة العملية التي تبرز تكفلها بتعويض ضحايا حوادث التلوث.

بالرغم من الدور الهام الذي تلعبه هذه النوادي في مجال تأمين المسؤولية المدنية لمجهزي السفن ضد المخاطر البحرية، بما في ذلك مخاطر التلوث البحري بالمحروقات، فضلا عن دورها في حث المجهزين على تطبيق القواعد والمعايير الدولية بشأن السلامة البحرية، وتلك الهادفة إلى الوقاية من مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، إلا أن معظم المهتمين بنشاط النقل البحري للبضائع ذات الطبيعة الخطرة، لاسيما المهتمين بنشاط النقل الدولي البحري للمحروقات، يقررون صراحة بعدم وجود معايير أمان كافية في السفن العملاقة الناقلة

⁶ - Karine LE COUVIOUR, op-cit., pp. 720 et s.

¹ - Julien HAY, op-cit., p. 192.

لمثل هذه البضاعة، ورغم ذلك نجد هذه النوادي تقبل عضوية مجهزها و ضمان المسؤولية المدنية لملاكها ضد مخاطر التلوث. فنجد على سبيل المثال على صعيد هذه الاهتمامات مجموعة « O.C.I.M.F »⁽¹⁾، وهي الهيئة الدولية التي تضم أعضاء من أكبر الشركات النفطية في العالم⁽²⁾، قد عقدت اجتماعا طارئاً بتاريخ 6 جانفي سنة 2000، في العاصمة الإنجليزية "لندن"، لبحث موضوع واحد فقط في جدول أعمالها، و المتمثل في كارثة ناقلة النفط المالطية « ERIKA »، التي جنحت قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية سنة 1999.

فقد تبين من خلال المناقشات، أن هذه السفينة قد خضعت للمعاينة سبع مرات من طرف مفتشين متخصصين في هذا المجال خلال السنة الأخيرة، غير أنه لم يرد في تقارير التفتيش هذه، ما يفيد بوجود عيب في السفينة، سواء من ناحية التشييد أو من النواحي الأمنية للنقل، في حين أن المعاينة التي أجريت عليها بعد الحادث، أفادت بوقوع هذا الأخير نتيجة عيوب في السفينة محدثة التلوث. وإزاء هذا الوضع، أصبح من الضروري وجود رقابة تكفل توفير وسائل الأمان بالنسبة لعمليات النقل البحري للمحروقات، وبالخصوص على صعيد الدول الأوروبية المتضررة مباشرة من التبعات الوخيمة لهذه الكارثة⁽³⁾ وكوارث أخرى سبقتها، مثل كارثة ناقلة النفط الليبيرية « AMOCO-CADIZ » بتاريخ 16 مارس سنة 1978، على إثر جنوحها كذلك قبالة سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية⁽⁴⁾، مما أدى إلى تسرب ما يزيد عن 230.000 طن من المحروقات من صهاريجها إلى مياه البحر، متسببة في تلوث حوالي 360 كيلومتر من تلك السواحل، وهلاك الآلاف من الطيور والأسماك والأحياء البحرية الأخرى، وإحداث كارثة بيئية على مستوى المنطقة المتضررة من تبعات الحادث⁽⁵⁾.

قبل قبول نوادي الحماية والتعويض لعضوية مجهز السفينة و ضمان مسؤوليته المدنية ضد مخاطر التلوث، وكذلك عند تجديد عضوية المجهز في النادي، فإننا نقدم التوصيات التالية:

² - « Oil Companies International Marine Forum ».

² - Yves TASSEL, La responsabilité du propriétaire du navire, Revue Générale de Droit, Volume 32, N°= 3, 2002, pp. 656-660.

¹ - أنظر كل من:

- سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 148-149.

- Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011, pp. 184-188.

- Henri COULOMBIE, Claudine LEMARCHAND, Le droit du littoral et de la montagne, Lexis Nexis, Paris, 2009, p. 67.

² - Philippe VINCENT, op-cit., p. 192.

³ - Arnaud DE RAULIN, L'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz, Journal du Droit International, N°= 1, 1993, pp. 41-96.

- ضرورة مراعاة النوادي لما قرره الاتفاقيات الدولية التي تنظم موضوع سلامة الملاحة البحرية، من قواعد ومعايير لابد من توافرها في السفينة لخوضها غمار الملاحة البحرية بصورة آمنة، وعلى رأس تلك الاتفاقيات نجد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974⁽¹⁾.

- ضرورة مراعاة النوادي للاتفاقيات الدولية المبرمة لتنظيم موضوع الوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية، وفي مقدمتها الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973⁽²⁾، التي أوردت في الملحق الأول منها الخاص بالوقاية من التلوث بالمحروقات، حزمة من القواعد والمعايير التقنية لتشييد ناقلات النفط وأساليب الوقاية من التلوث.

- ضرورة الاستعانة بالخبراء والمهندسين والعارفين للمعايير التقنية الواجب توافرها في السفن الناقلة للبضائع ذات الطبيعة الخطرة.

- ضرورة تكثيف النوادي لزياراتها على متن السفن وإجراء معاينات دقيقة وشاملة لها، للكشف عن مدى خضوعها للالتزامات الدولية المتعلقة باحترام معايير السلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية.

- ضرورة التثبت من صحة التقارير الموجهة للنوادي من طرف دول علم السفن، لاسيما الدول الشهيرة بعلم المجاملة « **Flag of Convenience States** »، مثل ليبيريا، بنما، الهندوراس، جزر الباهاماس، جبل طارق، مالطا، قبرص... إلخ، المعروفة بعدم مراعاة السفن المسجلة في سجلاتها البحرية للقواعد و المعايير الدولية للسلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية.

- ضرورة إقصاء مجهز السفينة غير المنضبط من العضوية في النادي.

¹- مرسوم رئاسي رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، ج ر عدد، 36 صادر سنة 1983.

²- مرسوم رئاسي رقم 88-108، مؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج ر عدد، 22 صادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

قائمة المراجع:

أولاً- باللغة العربية:

1- الكتب:

1. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية (دراسة في ضوء الأنظمة القانونية و الاتفاقيات الدولية)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
2. صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007.
3. محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
4. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
5. مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005.

2- الرسائل:

1. جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2009-2010.
2. لخضر زازة، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.

3- المقالات:

1. جمال واعلي، نظام التأمين على الأضرار الناجمة عن التلوث البحري (دراسة مقارنة)، مجلة المحكمة العليا، الجزائر، العدد 1، 2010، ص ص 76-99.
2. كمال كيحل، المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، الجزائر، العدد 5، 2009، ص ص 207-220.

4- النصوص القانونية:

1/4- النصوص التشريعية:

1. أمر رقم 72-17، مؤرخ في 7 جوان 1972، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج ر عدد، 53 صادر سنة 1972.
2. أمر رقم 76-08، مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، معدل و متمم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد، 47 صادر بتاريخ 27 جوان سنة 1998.

2/4- النصوص التنظيمية:

1. مرسوم رئاسي رقم 83-510، مؤرخ في 27 أوت 1983، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974، ج ر عدد، 36 صادر سنة 1983.
2. مرسوم رئاسي رقم 88-108، مؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن لسنة 1973 و بروتوكول سنة 1978 المعدل لها، ج ر عدد، 22 صادر بتاريخ 1 جوان سنة 1988.

ثانياً- باللغة الفرنسية:

I- Ouvrages :

1. Arnaud MONTAS, Droit maritime, 1^{ère} édition, Vuibert, Paris, 2012.
2. Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris, 2015.
3. Henri COULOMBIE, Claudine LEMARCHAND, Le droit du littoral et de la montagne, Lexis Nexis, Paris, 2009.
4. Karine LE COUVIOUR, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2007.
5. Philippe VINCENT, Droit de la mer, Larcier, Bruxelles, 2008.
6. Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006.
7. René RODIERE, Droit maritime, 8^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1979.
8. René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12^{ème} édition, Dalloz, Paris, 1997.

II- Thèses et mémoires:

1- Thèses :

1. Julien HAY, Analyse économique du système international CLC/FIPOL comme instrument de prévention des marées noires, Thèse de Doctorat, École doctorale des sciences de la mer, Université de Bretagne occidentale, Brest, 2006.
2. Mohamad ALBAKJAJI, La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Université Paris-Est Marne-la-Vallée, Juin 2011.

2- Mémoires :

1. Diego NUNEZ, L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009.
2. Jean-Mathieu LUCIANI, Assurance et pollution par les hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, 2007-2008.
3. Marie-Camille DELAYE, Les garanties P&I, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2007.

III- Articles :

1. Arnaud DE RAULIN, L'épopée judiciaire de l'Amoco-Cadiz, Journal du Droit International, France, N°= 1, 1993, pp. 41-96.
2. Yves TASSEL, La responsabilité du propriétaire du navire, Revue Générale de Droit, France, Volume 32, N°= 3, 2002, pp. 641-661.

IV- Rapports :

1. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1985, Londres, 1986, 33 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1985_French_ANNUAL_REPORT.pdf
2. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1987, Londres, 1988, 50 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1987_French_ANNUAL_REPORT.pdf
3. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1988, Londres, 1989, 82 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1988_French_ANNUAL_REPORT.pdf
4. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1989, Londres, 1990, 59 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1989_French_ANNUAL_REPORT.pdf
5. Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités du fonds au cours de l'année civile 1994, Londres, 1995, 121 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1994_French_ANNUAL_REPORT.pdf
6. Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités des fonds au cours de l'année civile 1998, Londres, 1999, 169 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/1998_French_ANNUAL_REPORT.pdf
7. Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités des fonds au cours de l'année civile 2000, Londres, 2001, 175 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2000_French_ANNUAL_REPORT.pdf
8. Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, Rapport sur les activités des fonds au cours de l'année civile 2003, Londres, 2004, 184 pages.
https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2003_French_ANNUAL_REPORT.pdf