

## حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن في ضوء القواعد الدولية المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر

### *Protection of the marine environment from pollution from ships in light of international rules relating to assistance and rescue at sea*



كمال تيغلت فرحات<sup>1\*</sup>،

<sup>1</sup>كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر

**Kamal TIGHLIT-FERHAT<sup>1\*</sup>**

<sup>1</sup>Mouloud Mammeri University, Tizi Ouzou, Algeria

تاريخ الاستلام: 2022/01/29 تاريخ القبول للنشر: 2022/05/31 تاريخ النشر: 2022/12/30



ملخص:

تعرف المساعدة البحرية على أنها المعونة أو الإغاثة، التي تقدمها سفينة لسفينة أخرى موجودة تحت خطر الهلاك في البحر. ويعد الخطر العنصر الجوهري للمساعدة البحرية، فلا يكون هناك مجال لتطبيق أحكام المساعدة البحرية، في الحالة التي تقدم فيها المعونة لمنشأة بحرية غير معرضة للخطر، علما أن مقدم المساعدة لا يستحق أية مكافأة، إلا إذا أسفرت جهوده لإنقاذ السفينة المنكوبة عن نتيجة مفيدة.

تعد مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن، من بين الانشغالات الرئيسية للمجتمع الدولي في العصر الحديث، بسبب ما يترتب عن هذه الصورة الخطيرة من صور التلوث البحري، من عواقب وخيمة على الثروات الحية وصحة الإنسان على حد سواء. والمتمعن في القواعد الدولية المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر، يلاحظ أن القواعد التقليدية المنبثقة من الاتفاقية المبرمة سنة 1910، أهملت كليا مقتضيات حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، في حين أن القواعد الجديدة المنبثقة من الاتفاقية المبرمة سنة 1989، راعت هذا الانشغال الدولي وأولت له أهمية خاصة.

الكلمات المفتاحية: حوادث الملاحة البحرية، المساعدة والإنقاذ، التلوث البحري، حماية البيئة البحرية، الاتفاقيات الدولية.

#### Abstract:

Maritime assistance is defined as the aid or relief, given by one ship to another ship in danger of perishing at sea. Danger is the essential element of maritime assistance, so there is no room for applying the provisions of maritime assistance, in the case in which aid is provided to a maritime facility that is not at risk, knowing



that the provider of assistance does not deserve any reward, unless his efforts to rescue the stricken ship result in a beneficial result.

The issue of protecting the marine environment from pollution from ships is among the main concerns of the international community in the modern era, because of the dire consequences of this dangerous form of marine pollution on living resources and human health. And the study of the international rules related to assistance and rescue at sea, notes that the traditional rules emanating from the agreement concluded in 1910 completely neglected the requirements of protecting the marine environment from the risks of pollution from ships, while the new rules emanating from the agreement concluded in 1989, took this preoccupation into account and gave it special importance.

**Keywords:** Maritime navigation accidents; Assistance and rescue; Marine pollution; Protection of the marine environment; International conventions.

## مقدمة:

تتسم الملاحة البحرية بالمخاطر الاستثنائية، التي تجعل السفن والعمارات البحرية أثناء قيامها برحلاتها في البحار والمحيطات، في عرضة دائمة للحوادث البحرية من تصادم وجنوح وتحطم... إلخ، الأمر الذي يستدعي التدخل لغاية تقديم المساعدة لها، قصد حمايتها وحماية الأرواح البشرية والأموال الموجودة على متنها من خطر الهلاك<sup>(1)</sup>.

جدير بالذكر أن المساعدة البحرية كانت في الماضي عملا تطوعيا<sup>(2)</sup>، إذ لم تكن التشريعات تفرض على ربابنة السفن الالتزام بتقديم المساعدة من بعضهم للبعض الآخر<sup>(3)</sup>. لكن بالنظر إلى أن المساعدة هي في الأساس من الواجبات الأدبية، وأن للربابنة من يقظة الضمير وروح التضامن ما يدعوهم إلى بذل المساعدة للسفن التي تكون في حالة الخطر، فضلا عن إثبات التجارب العملية، قصور الجزاء الأدبي وتقاعس الكثير من ربابنة السفن عن تقديم المساعدة مع قدرتهم عليها، الأمر الذي أصبح معه من الضروري جعل المساعدة البحرية التزاما قانونيا.

لقد تقرر الالتزام بالمساعدة أول الأمر في حالة التصادم البحري، إذ فرضت التشريعات على ربان كل سفينة تتصادم مع غيرها من السفن الالتزام بتقديم المساعدة للسفينة الأخرى، ثم جاءت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتصادم البحري لسنة 1910، فأوجبت بمقتضى أحكامها على ربان السفينة التي تتعرض للتصادم، تقديم المساعدة للسفينة الأخرى وبنائها وركابها، بقدر ما يكون ذلك في مقدوره وبدون أن يعرض سفينته أو بجاتها أو ركابها لخطر جدي. غير أنه بدت عقب ذلك الحاجة ملحة إلى جعل المساعدة البحرية التزاما قانونيا، ليس في حالة التصادم وحدها، بل في جميع الحالات، الأمر الذي دفع بالمجتمع الدولي إلى إبرام الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1910<sup>(4)</sup>، حيث فرضت هذه الأخيرة على ربان كل سفينة تابعة لدولة متعاقدة، أن يقدم مساعدته لكل شخص يوجد بالبحر تحت خطر الهلاك<sup>(5)</sup>، ناهيك عن إلزامها الدول المتعاقدة بأن تدخل في تشريعاتها الوطنية النصوص اللازمة لمعاقبة من يخالف هذا الحكم<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup>- Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015, pp. 150 et s.

<sup>2</sup>- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1997, pp. 453 et s.

<sup>3</sup>- René RODIERE, Droit maritime, 8<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1979, pp. 447-448.

<sup>4</sup>- « L'assistance est une institution propre au droit maritime. C'est d'abord une obligation légale qui s'applique à tout marin de porter secours aux personnes en difficulté en mer, mais c'est aussi un acte juridique », Théophile MANTEAU, La rémunération de l'assistance maritime au sein de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, Mémoire pour l'obtention d'un diplôme technique, Ecole d'Administration des Affaires Maritimes, France, Octobre 2015, pp. 12-13.

<sup>5</sup>- Marie-Henriette ESQUIVIÉ, Laurent RAVÉRAT, « L'assistance en mer : état des lieux et perspectives - Quelle place pour le secteur privé ? », Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et l'Inspection Générale des Affaires Maritimes,

يشار إلى أنه بعد مرور حوالي ثمانون سنة من إبرام الاتفاقية الراهنة، وبعدما تبين للعيان أن هذه الأخيرة تجاوزها الزمن، بحكم الطفرة الكبيرة الحاصلة في مجال صناعة النقل البحري، وتوصل القوى البحرية في العالم إلى تشييد السفن ذات الأحجام العملاقة، أبرم المجتمع الدولي صكا جديدا لإعادة تنظيم موضوع المساعدة والإنقاذ في البحر من جديد، ومن أجل مواكبة التغيرات الحاصلة في هذا الميدان، حيث نخص في هذا المقام بالذكر الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية، المعتمدة بتاريخ 28 أبريل سنة 1989<sup>(2)</sup>.

تكتسي مسألة حماية البيئة الطبيعية عامة والبيئة البحرية<sup>(3)</sup> بوجه خاص، أهمية بالغة بالنسبة للمجتمع الدولي في العصر الحديث. فمنذ أن أدرك هذا الأخير درجة خطورة التلوث البحري<sup>(4)</sup>، وما يترتب عن ذلك من تبعات مدمرة وعواقب وخيمة على الثروات الحية وصحة الإنسان على حد سواء، بدأت العناية بهذه الظاهرة العالمية تكتسب تدريجيا أهمية كبيرة في الساحة الدولية، إذ أصبحت كافة الدول تنظر إليها على أنها تمثل الخطر الحقيقي الذي من شأنه الإخلال بالنظام البيئي العالمي، وأنها المشكلة الرئيسية التي يمكن أن تتفرع عنها

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France, Juillet 2014, p. 8.  
[www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf)

- <sup>2</sup>- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006، ص 337-338.
- <sup>2</sup>- مرسوم رئاسي رقم 11-385، مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، ج ر عدد، 64 صادر بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011.
- <sup>4</sup>- يعد مصطلح "البيئة البحرية **Marine Environment**"، أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي، حيث درج هذا الأخير على توظيف مصطلح "البحر" للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح والمتصلة فيما بينها دون أية عوائق. بيد أنه تم التخلي نهائيا عن هذا المفهوم التقليدي للبحر، عند إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي أقرت مصطلح "البيئة البحرية"، المتضمن لمدلول الحياة البحرية « **Marine Life** »، ليصبح عقب ذلك علامة بارزة في الفكر القانوني الدولي، إذ نظرت الاتفاقية إلى البيئة البحرية على أنها نظام بيئي « **Ecosystem** » متناسق ومتكامل، تجدر حمايته من جميع المخاطر المحدقة به، أنظر كل من: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000، ص 478-480.
- أحمد حامد البدرى، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، معهد الإدارة العامة للطباعة و النشر، الرياض، 2010، ص 101.
- مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ج ر عدد، 06 صادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.
- <sup>5</sup>- عرفت المادة 1/ فقرة 4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تلوث البيئة البحرية، على أنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصاب الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أن تنجم عنها آثار مؤذية، مثل الإضرار بالموارد الحية والحياة البحرية، وتعرض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال، والإقلال من الترويح".

معظم مظاهر تدهور كوكب الأرض. ومن هذا المنطلق نطرح الإشكالية التالية: ما مدى مراعاة القواعد الدولية المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر لمسألة حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن؟

تم إقرار القواعد الدولية التقليدية للمساعدة والإنقاذ في البحر، والمنبثقة من الاتفاقية المبرمة سنة 1910، لتحقيق غايات إنسانية بحتة ولضمان سلامة الأموال في البحر، إذ لم تولي هذه الأخيرة أي اهتمام لمسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث (المبحث الأول)، في حين أن القواعد الجديدة المنبثقة من الاتفاقية المبرمة سنة 1989، راعت هذا الانشغال الدولي وأولت له أهمية خاصة (المبحث الثاني).

## المبحث الأول

### تركيز القواعد الدولية التقليدية للمساعدة والإنقاذ على ضمان سلامة الأرواح البشرية والأموال دون سلامة البيئة البحرية

تعرف المساعدة البحرية على أنها تلك المعونة أو الإغاثة، التي تقدمها سفينة لسفينة أخرى موجودة تحت خطر الهلاك في البحر<sup>(1)</sup>. وقدما كان يتم التمييز بين المساعدة « **L'assistance** »، حيث لا تزال السفينة مهددة بالخطر البحري، وبين الإنقاذ « **Le sauvetage** »، حيث كان الخطر البحري قد تحقق أثره بإلحاق الضرر بالسفينة<sup>(2)</sup>، إلا أنه في ظل القوانين المعاصرة لم يعد هناك أدنى تمييز بين الفرضين<sup>(3)</sup>، ففي كل الأحوال التي تتعرض فيها سفينة لخطر بحري معين، تلتزم السفن الأخرى بتقديم العون لها متى كان ذلك مستطاعا<sup>(4)</sup>.

عرفت الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر لسنة 1910، المساعدة البحرية، على أنها: "إنقاذ السفن البحرية المتعرضة للخطر، الأموال الموجودة على متنها، أجرة الحمولة وتكلفة الرحلة، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر ومراكب الملاحة الداخلية، فهي خاضعة لأحكام الاتفاقية الراهنة، دون التمييز بين هاتين الصورتين من الخدمات، ودون الأخذ

<sup>1</sup>- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 151-153.

<sup>2</sup>- Arnaud MONTAS, Yohann ORTIZ DE ZARATE, La force créatrice de droit du fait de la nature « Le risque de mer, fondement du droit maritime », Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Numéro 4, 2010, pp. 2085-2090.

<sup>3</sup>- « Assistance et sauvetage des navires : C'est le secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de perte. On a pendant longtemps distingué l'assistance et le sauvetage des navires. L'un se serait distingué de l'autre par l'état de fait du navire : le navire assisté aurait été en danger de perte ; le navire sauvé aurait été perdu. Cette distinction conduisait à des difficultés sans fin. Il ne faut plus la faire. Le régime qui sera décrit ci-dessous concerne les navires en danger, que le danger soit consommé ou que son effet destructeur soit imminent ou prochain. Par contre, il ne concerne pas les épaves. L'épave peut être un ancien navire. Ce n'est plus juridiquement un navire », René RODIERE, op-cit., p. 443.

<sup>1</sup>- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001، ص 325.

في عين الاعتبار للمياه التي جرت فيها تلك المساعدة<sup>(1)</sup>. ولقد عرفها المشرع الجزائري في نص المادة 332 من القانون البحري بأنها: "كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها، وكذلك الخدمات التي لها نفس الطابع والمقدمة بين سفن البحر وبواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في عين الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة"<sup>(2)</sup>.

يعتبر الخطر العنصر الجوهري للمساعدة البحرية (المطلب الأول)، غير أنه في حالة تقديم المساعدة لسفينة موجودة تحت خطر الهلاك في البحر، فلا يستحق مقدم المساعدة أية مكافأة، إلا إذا أسفرت جهوده لإنقاذ السفينة المنكوبة عن نتيجة مفيدة، وهذا في الواقع ما يؤدي إلى عزوف ربانة السفن عن التدخل لمنع التلوث البحري (المطلب الثاني).

### المطلب الأول: الخطر كعنصر جوهري للمساعدة البحرية

يعد الخطر « **Le péril** » العنصر الجوهري للمساعدة البحرية<sup>(3)</sup>، فلا يكون هناك مجال لتطبيق أحكام المساعدة البحرية، في الحالة التي تقدم فيها المعونة لمنشأة بحرية غير معرضة للخطر<sup>(4)</sup>. ولا بد من التوضيح

<sup>2</sup>- المادة 1 من الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة و الإنقاذ في البحر لسنة 1910.  
<sup>3</sup>- أمر رقم 08-76، مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، معدل و متم بموجب القانون رقم 98-05، المؤرخ في 25 جوان سنة 1998، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر عدد، 47 صادر بتاريخ 27 جوان سنة 1998.  
<sup>4</sup>- أنظر كل من:

- René RODIERE, Droit maritime, 8<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1979, pp. 451-453.  
- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1997, pp. 455-457.  
- 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. 74 et s.

<sup>1</sup>- « La notion de péril est au cœur de la définition et de la mise en œuvre du régime juridique de l'assistance en mer. C'est également un des critères qui fonde sa distinction du remorquage maritime. C'est le péril qui justifie seul l'indemnité dont peut se prévaloir l'assistant. La jurisprudence et la doctrine précisent la définition du péril. Ainsi, un navire échoué dans un port, ou à l'entrée d'un port, ne court pas, en règle générale, un danger assez sérieux pour être considéré comme en situation de péril.

Un navire immobilisé en haute mer par une avarie impossible à réparer dans un délai prévisible, peut être considéré comme en péril, même si les conditions météorologiques ne sont pas excessives, dès lors qu'il existe un danger de voir ces conditions se détériorer. Le péril, ou danger, doit donc exister mais il n'est pas nécessaire qu'il soit imminent et il peut être éventuel lorsque l'assistance est demandée. P. ANGELELLI et Y. MORETTI citent l'exemple d'un navire tombé en panne alors qu'une tempête est prévisible à l'échéance des jours suivants : l'assistance est fondée dans ce cas, même sans urgence. C'est également le cas d'un navire ayant perdu son hélice ou son gouvernail qui, même par mer calme est à la merci des événements de mer. Le péril doit donc être réel, peut n'être qu'éventuel mais il doit être apprécié au moment de l'intervention d'assistance », Théophile MANTEAU, op-cit., pp. 13-14.

أن الخطر المقصود هنا هو خطر الهلاك « **Le danger de perte** », كأن تكون السفينة مشرفة على الغرق، أو شب حريق مهول فيها، أو كانت جانحة، أو فقد ربانها السيطرة على توجيهها ملاحيا نتيجة سوء الأحوال الجوية<sup>(1)</sup>. ولا يشترط في الخطر الذي تتعرض له السفينة أن يكون حالا، بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع<sup>(2)</sup>. فإذا فقدت السفينة دفتها أو تعطلت محركاتها في عرض البحر، فليس هناك خطر حال، ولكن هذا الخطر محتمل الوقوع، إذ يخشى بعد فترة زمنية من ذلك أن تسوء الأحوال الجوية ويهيج البحر، فتصطدم السفينة مثلا بالصخور وتتعرض للتحطم والهلاك<sup>(3)</sup>.

**المطلب الثاني: عزوف ربانة السفن عن التدخل لمنع التلوث البحري بسبب حرمانهم من مكافأة المساعدة عند فشلهم في إنقاذ السفينة وبضاعتها**

مكافأة المساعدة البحرية « **La rémunération de l'assistance maritime** », هي ذلك المقابل المادي الذي تستحقه السفينة مقدمة المعونة، نظير الجهود المبذولة من طرفها في سبيل إغاثة سفينة أخرى كانت معرضة لخطر الهلاك في البحر، شريطة أن تسفر تلك الجهود عن نتيجة مفيدة، أي أن تكفل عملية إنقاذ السفينة المنكوبة بالنجاح<sup>(4)</sup>، مثلما هو مقرر في أحكام الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر لسنة 1910<sup>(5)</sup>.

بالنسبة لإنقاذ الأشخاص الذين يوشكون على الهلاك في البحر، لا يستحق المساعد أية مكافأة باعتبار أن إغاثة الأرواح البشرية من الواجبات الإنسانية المحضة، تطبيقا للمادة 342 من القانون البحري الجزائري، التي قضت بأنه: "لا تستحق أية مكافأة عن الأشخاص الذين تم إنقاذهم". أما فيما يتعلق بالمساعدة المقدمة للأموال الموجودة تحت خطر الهلاك في البحر، فيكافئ مقدمها في هذه الحالة فقط إذا أسفرت أعمال المساعدة عن نتيجة مفيدة « **Un résultat utile** »<sup>(6)</sup>، حيث أشارت في هذه المسألة المادة 336 من القانون البحري الجزائري، إلى ما يلي: "يترتب على كل إسعاف مثمر أداء مكافأة عادلة. وتستحق المكافأة بالنسبة لإنقاذ الحمولة وثمان الرحلة". بينما لا يخول القانون للمساعد حق الحصول على أية مكافأة من طرف جهاز السفينة المنكوبة، في الحالة التي يفشل فيها في عمله ولم يثمر مجهوده في نهاية المطاف عن إنقاذ السفينة<sup>(7)</sup>، تطبيقا

<sup>2</sup> - هاني دويدار، مرجع سابق، ص 335.

<sup>3</sup> - Marie-Camille DELAYE, op-cit., p. 74.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 343.

<sup>1</sup> - عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، 1998، ص 210.

<sup>5</sup> - OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale », Reflets de l'OMI, Londres, Février 1999, p. 71. [www.omi.org/Publications](http://www.omi.org/Publications)

<sup>3</sup> - René RODIERE, op-cit., pp. 454-457.

<sup>4</sup> - مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 344-354.

للقاعدة الشهيرة المعبر عنها باللغة الإنجليزية « **No cure - no pay** »<sup>(1)</sup>، أي في حالة غياب النتيجة المفيدة، فلا مجال للحصول على المكافأة<sup>(2)</sup>.

جدير بالملاحظة أنه أخذ المشرع الجزائري بقاعدة « **No cure - no pay** »، فأدرجها في المادة 337 من القانون البحري، التي تضمنت النص على أنه: "لا تدفع المكافأة إذا بقيت عملية الإنقاذ دون جدوى". فالمساعدة البحرية عملية يغلب عليها الطابع الاحتمالي، تقوم بها السفينة على مسؤوليتها، فإذا نجحت في عملها حصلت على مكافأة ضخمة، أما إذا فشلت فلا تحصل على أي شيء. بيد أنه لا يشترط لاستحقاق المكافأة أن يكون الإنقاذ كاملاً، بمعنى من ينجح في إنقاذ البضائع أو ملحقات السفينة دون أن يتوصل إلى إنقاذ السفينة ذاتها يستحق مكافأة عن عمله، لأن النتيجة في هذه الحالة مفيدة جزئياً. أما إذا لم تسفر المساعدة عن نتيجة مفيدة، فإن السفينة مقدمة المعونة لا تستحق أية مكافأة في هذه الحالة، غير أن هذا لا ينفى حقها في المطالبة باسترداد المصاريف التي سوغتها الظروف والحصول على تعويض عن الضرر الذي لحقها بسبب محاولتها تقديم المعونة للسفينة المعرضة لخطر الهلاك في البحر<sup>(3)</sup>.

يستفاد من المعطيات المذكورة سابقاً، أن مسألة المساعدة البحرية كانت منظمة منذ زمن مديد، بموجب الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر لسنة 1910<sup>(4)</sup>، المبرمة قصد تحقيق غايات إنسانية بحتة ولضمان سلامة الأموال في البحر<sup>(5)</sup>.

لا شك أن توصل المجتمع الدولي إلى إبرام هذه الاتفاقية، كانت خطوة بالغة في الأهمية بالنظر إلى الغايات الحميدة التي تهدف لتحقيقها، والمتمثلة في إغاثة كل شخص موجود في البحر ويوشك على الهلاك وكذلك ضمان سلامة الأموال في البحر، غير أنه في ذات الوقت، يلاحظ عدم مواكبة الاتفاقية الحالية للتطورات التكنولوجية الهائلة التي حصلت في ميدان الملاحة البحرية بصفة عامة، وفي مجال تشييد ناقلات النفط والسفن الصهرجية ذات الأحجام العملاقة على وجه الخصوص، والمخاطر الفادحة التي يمكن أن تشكلها هذه السفن

<sup>5</sup>- يعبر عن هذه القاعدة باللغة الفرنسية بـ: "Pas de résultat, pas de paiement".

<sup>6</sup>- لمزيد من المعلومات، أنظر كل من:

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 457-465.

- Martine REMOND-GOUILLOUD, L'exploration pétrolière en mer et le droit : « Droit maritime-Droit de la mer », Editions Technip, Paris, 1970, pp. 116-117.

- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 74-75.

<sup>1</sup>- مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 346-345.

<sup>2</sup>- Guy LE BORGNE, La police en mer en deçà des 200 milles : Doctrine et pratique françaises, Tome XXIV, Bibliothèque de droit maritime, fluvial aérien et spatial, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1986, pp. 214-216.

<sup>3</sup>- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco-Cadiz, Annuaire Français de Droit International, Volume 24, 1978, pp. 767-768.

على سلامة البيئة البحرية<sup>(1)</sup>، علما أن المخاطر المترتبة عن حوادث الملاحة البحرية، لم تعد كالسابق محصورة في الخسائر البشرية أو في الأضرار اللاحقة بالأموال الخاصة بمجهز السفينة المنكوبة أو الشاحن، بل توسع نطاقها ليشمل المصالح الحيوية للدولة الساحلية، وما يقتضيه ذلك من ضرورة توفير الحماية لبيئتها البحرية من التبعات المدمرة والعواقب الوخيمة للتلوث الناجم عن السفن<sup>(2)</sup>.

علاوة عن هذه الاعتبارات، فإنه بعدما كان ريان السفينة المنكوبة في السابق أمام خيار بسيط: إما إنقاذ حطام السفينة والشحنة أو الترك « **L'abondant** »، فإنه مع التطورات التكنولوجية الكبيرة الحاصلة في ميدان الملاحة البحرية، صار الأمر معقدا في حالة تعرض السفينة لحادث بحري، إذ يتطلب الوضع علاوة عن إنقاذ السفينة وشحنتها، التدخل لحماية البيئة البحرية من آثار التلوث، الأمر الذي يعني أن الجهة المساعدة ستتكبد مصاريف ضخمة من جراء عمليات منع تسرب المواد الملوثة إلى الوسط البحري، أو القيام بضخها في حالة وصولها إلى البحر<sup>(3)</sup>.

جدير بالإشارة إلى أن المساعد البحري الذي يفضي عمله إلى تقادي وقوع كارثة بيئية محققة، عقب قيامه مثلا بقطر ناقلة نפט خارج منطقة بحرية تعرف بطابعها الإيكولوجي الهش، ثم لم يتمكن بعد ذلك من إنقاذ السفينة ولا بضاعتها من خطر الهلاك، أي لم تسفر عملية المساعدة في نهاية المطاف عن نتيجة مفيدة، فإنه في هذه الحالة لا يحق له الحصول على أية مكافأة من طرف مجهز السفينة المعرضة لخطر الهلاك في البحر، طبقا لأحكام الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر لسنة 1910، أي إعمالا للقاعدة الشهيرة « **No cure - no pay** »، رغم أنه بذل كل ما في وسعه لإبعاد خطر التلوث عن تلك المنطقة البحرية<sup>(4)</sup>، مما يؤدي حتما إلى تهرب سفن الإنقاذ وعزوفها عن تقديم خدماتها لفائدة ناقلات النفط المتعرضة للعطب في البحر، لانعدام فرص نجاح عمليات الإنقاذ، وبسبب عدم حصولها على أي تعويض مقابل التكاليف الضخمة التي تبذلها في سبيل محاولتها مساعدة وإغاثة مثل هذه السفن ومكافحة التلوث البحري<sup>(5)</sup>.

<sup>4</sup>- Marine ESVELIN, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et des sciences politiques, Université de Nantes, 2012-2013, pp. 35 et s.

<sup>5</sup>- Françoise ODIER, L'assistance maritime : Une institution en quête de reconnaissance, in : Droit de la mer, Etudes dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD, Institut du Droit Economique de la Mer, Pédone, Monaco, 1992, pp. 65-71.

<sup>1</sup>- محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006، ص 270-271.

<sup>2</sup>- OMI, op-cit., p. 71.

<sup>3</sup>- Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., pp. 767 et s.

- قالت الأستاذة « **Martine REMOND-GOUILLOUD** » في هذا الصدد ما يلي:

« Le mécanisme classique de l'assistance n'incitait pas le sauveteur à lutter contre la pollution : payé par l'armateur, il concentrait tous ses efforts sur le navire, même au risque de provoquer ou d'aggraver la pollution. Le déversement du pétrole à la mer ne l'incitait à agir que pour éviter la

بالإضافة إلى العوامل المستعرضة أعلاه، فعندما تتعرض سفينة لحادث بحري يصاحبه خطر التلوث، فإن تطبيق القواعد التقليدية للمساعدة والإنقاذ لسنة 1910، ستجعل البيئة البحرية ومصالح الدولة الساحلية المرتبطة بها معرضة لخطر أكيد، في حالة عدم حصول الاتفاق بين الطرفين المعنيين بالمساعدة (مالك السفينة المنكوبة والمساعد)، فضلا عن الحالة التي يستغرق فيها هؤلاء الأطراف وقتا طويلا في التوصل لاتفاق بسبب طول المفاوضات بشأن الأجور المترتبة عن عملية الإنقاذ، وهيمنة المصالح الخاصة على هذه المفاوضات وعدم الاكتراث بمصير البيئة البحرية المتضررة من كل تأخير تعرفه تدابير المساعدة<sup>(1)</sup>، حيث أثبتت التجربة العملية، أنه من بين العوامل الرئيسية التي ساهمت في وقوع الحادث المأساوي لناقلة النفط الليبيرية - **Amoco** « **Cadiz** » قبالة سواحل ناحية « **La Bretagne** » الفرنسية سنة 1978<sup>(2)</sup>، نجد المماثلة الكبيرة التي عرفها الاتفاق بشأن تقديم المساعدة لهذه السفينة، بين قائدها وربان السفينة القاطرة « **Pacific** »، لعدم توصلهما إلى أرضية تفاهم حول أجرة الإنقاذ<sup>(3)</sup>.

فرضت هذه المعطيات البيئية على المجتمع الدولي الأخذ بزمام المبادرة من أجل إقرار وثيقة دولية جديدة، تراعي ضرورة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة والإنقاذ، وتستدرك النقائص والثغرات التي كانت تشوب الاتفاقية السابقة في هذا الجانب<sup>(4)</sup>، حيث تحققت هذه المساعي على أرض الواقع، عقب توصل الدول، تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية، إلى إبرام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية « **The international convention on salvage** »، بتاريخ 28 أبريل سنة 1989، والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 14 جويلية سنة 1996<sup>(5)</sup>.

perte d'une valeur sur laquelle sa prime serait calculée. Pis, la crainte de voir sa responsabilité engagée l'incitait plutôt à prendre le large. C'est pourquoi à la suite des grandes marées noires des années soixante-dix, le système a été modifié : les Protecting and Indemnity Clubs, assureurs de responsabilité du navire, offrent désormais une couverture spéciale à l'assistant qui, ayant tenté d'éviter la pollution, n'est pas parvenu à sauver le navire», Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A. Pédone, Paris, 1993, p. 235.

<sup>1</sup> - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 272.

<sup>2</sup> - 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, p. 64.

<sup>3</sup> - قالت الأستاذة « **Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE** » في هذه المسألة ما يلي:

« Le désastre de l'Amoco-Cadiz est la conséquence directe des conditions dans lesquelles s'opèrent actuellement l'assistance et le sauvetage : les attermoiments du capitaine du remorqueur et du commandant de l'Amoco-Cadiz avant de s'accorder sur les conditions du sauvetage ont rendu inévitable là catastrophe. Le cas n'est pas isolé où les « charognards de la mer » attendent comme des vautours qu'il soit presque trop tard pour intervenir au prix fort. Mais cette fois, les conséquences ont été trop graves pour que la communauté internationale n'envisage pas de remédier à une situation qui a choqué l'opinion internationale et pourrait être modifiée sur le plan juridique », Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, op-cit., p. 767.

<sup>4</sup> - OMI, op-cit., p. 71.

<sup>5</sup> - Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 153 et s.

## المبحث الثاني

### مراعاة القواعد الدولية الجديدة للمساعدة والإنقاذ للانشغال الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث

عقب وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية « Amoco-Cadiz » سنة 1978، تبين للعيان أن الاتفاقية المبرمة سنة 1910 أصبحت متجاوزة<sup>(1)</sup>، إذ أنه بالنظر لارتفاع نسبة حوادث التلوث البحري، ظهرت الحاجة إلى مراجعة تلك القواعد، حتى تستجيب للأهداف الجديدة للمجتمع الدولي في حماية البحار من التلوث والحد ما أمكن من المخاطر التي تهدد بيئة الدولة الساحلية<sup>(2)</sup>. بعبارة أخرى، فقد فرضت هذه المعطيات البيئية على القانون الدولي التدخل أيضا في ميدان يهتم العلاقات البحرية الخاصة، بهدف تيسير عملية التصدي لحالات التلوث البحري الطارئ، عن طريق إقرار قواعد دولية جديدة ذات أهداف بيئية، وتوفق بين المصالح البحرية الخاصة والانشغال الدولي بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، حيث حاول المجتمع الدولي إرساء كافة هذه المبادئ ضمن قواعد الاتفاقية المعتمدة سنة 1989<sup>(3)</sup>.

يلاحظ أنه أضفت هذه الاتفاقية بعدا بيئيا على أحكامها، وهذا تماشيا مع الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث (المطلب الأول)، علاوة عن أنها أولت أهمية خاصة للجانب المتعلق بتنظيم عمليات المساعدة البحرية، في سبيل تحقيق هذه الغاية (المطلب الثاني).

**المطلب الأول: إضفاء الاتفاقية الجديدة بعدا بيئيا على أحكامها تماشيا مع الاهتمام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث**

جاء تعريف "الضرر اللاحق بالبيئة" في المادة 1/1 فقرة (د) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، على أنه: "ضرر مادي جسيم يلحق بالصحة البشرية أو الحياة أو الموارد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو ما جاورها، وينجم عن التلوث، أو التلويث، أو الحريق أو الانفجار أو أي حادث رئيسي مماثل". يتضح بصورة جلية من هذا النص، أن الاتفاقية المبرمة سنة 1989، لم تبرم فقط لتحقيق

<sup>1</sup> - Françoise ODIER, op-cit., p. 66.

<sup>2</sup> - Guy LE BORGNE, op-cit., pp. 214-216.

<sup>3</sup> - لمزيد من المعلومات، أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 270-271.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 451 et s.

- Maryse GRANDBOIS, La protection et la gestion des zones côtières, Revue Québécoise de Droit International, Numéro 11.1, 1998, pp. 191-192.

- Arnaud MONTAS, op-cit., pp. 153 et s.

أهداف إنسانية بحتة وبغرض إنقاذ الأموال والممتلكات الموجودة تحت خطر الهلاك في البحر، بل وكذلك لتحقيق أهداف بيئية، في إطار الاهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث<sup>(1)</sup>.

لكن من أبرز الملاحظات التي يمكن أن نبديها بخصوص التعريف الذي صاغته الاتفاقية للضرر اللاحق بالبيئة، أنه ليس شاملا لكافة الأضرار التي قد تترتب عند تقديم المساعدة لسفينة تتعرض لوضعية حرجة في البحر وتهدد بيئة الدولة الساحلية بالتلوث، باعتباره يستبعد من نطاق تطبيق الاتفاقية الحالية، الأضرار المادية التي يمكن أن تلحق بالأموال والممتلكات. كما يظهر لنا من خلال هذا التعريف، عدم سريان أحكام الاتفاقية على الأضرار اللاحقة بالبيئة على مستوى أعالي البحار<sup>(2)</sup>، وهذا في واقع الأمر يتناقض مع تعريف نفس الاتفاقية لـ "عملية الإنقاذ" على أنها:

"أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت"<sup>(3)</sup>.

غير أن هذا التعريف الأخير يبين التوسع الكبير لنطاق تطبيق الاتفاقية الجديدة المتعلقة بالمساعدة البحرية بالمقارنة مع مجال سريان قواعد الاتفاقية السابقة، خاصة فيما يتعلق بوسائل المساعدة التي لم تظل كما في الماضي مقتصرة فقط على السفن، بل تطورت في ظلها لتشمل كل وسيلة لها القدرة على تقديم المساعدة لسفينة تكون تحت الخطر في البحر، مثل آلات الرفع التي تباشر عملها على مستوى البر والطوافات المخصصة للقيام بعمليات الإنقاذ البحري<sup>(4)</sup>، ناهيك عن الغطاسون الذين يساعدون السفينة التي تتعرض لحادث بحري معين، يتسبب على سبيل المثال في تصدع هيكلها، في تلحيم تلك التشققات للحيلولة دون غرق السفينة المتضررة<sup>(5)</sup>.

في سياق متصل بالتوسع الكبير الذي عرفه نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، بالمقارنة مع سابقتها، نلاحظ أيضا أن المكان الذي يمكن أن تقدم فيه المساعدة لا

<sup>1</sup> - Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 75-76.

<sup>2</sup> - قال الأستاذ « Hocine ZEGHBIB » في هذا الشأن ما يلي:

« La définition du "Dommage à l'environnement" telle que libellée dans l'article 1 (d) de la Convention de Londres de 1989 ne s'étend pas à la haute mer. Tout se passe comme si les frontières symboliques tracées par le droit étaient matérialisées par de longs remparts qui empêcheraient qu'une pollution intervenue en haute mer ne se propage vers la côte et comme si la faune (et la flore ?) était soumise à un visa d'entrée dans le littoral dont l'obtention serait conditionnée par un bilan de santé positif ! Ne cherchera-t-on pas à remorquer puis à couler au large les navires trop difficiles à sauver ? », Hocine ZEGHBIB, L'assistance maritime face à la Convention de Londres de 1989, Revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, Volume XXXI, Numéro 3, 1993, p. 465.

<sup>3</sup> - المادة 1/1 فقرة (أ) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

<sup>4</sup> - Françoise ODIER, op-cit., p. 67.

<sup>1</sup> - Hocine ZEGHBIB, op-cit., p. 464.

ينحصر فقط في المياه البحرية، حيث نستنتج من مضمون التعريف المذكور أعلاه، أن المساعدة التي جاءت الاتفاقية الحالية لتنظيمها، تخص المعونة المقدمة للسفن أو أية ممتلكات أخرى مهددة بالخطر على مستوى المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت، الأمر الذي يدل على سريان قواعد هذه الاتفاقية كذلك على عمليات الإنقاذ المقدمة للسفن على مستوى مياه الملاحة الداخلية<sup>(1)</sup>، علما أن السفينة المقصودة في هذه الاتفاقية هي: "أي مركب أو مركبة أو أية منشأة قابلة للملاحة"<sup>(2)</sup>.

### المطلب الثاني: إيلاء الاتفاقية الجديدة أهمية خاصة للجانب المتعلق بتنظيم عمليات المساعدة لحماية البيئة البحرية من التلوث

عند قراءة القواعد التي تضمنتها الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، تظهر بصورة واضحة تلك الطفرة النوعية التي حققتها هذه الأخيرة في ميدان الإنقاذ البحري، والأهمية الخاصة التي أولتها للجانب المتعلق بتنظيم عمليات المساعدة في سبيل حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، باعتبار أنها عمدت إلى إلزام كل من مالك وريبان السفينة المنكوبة على التعاون مع المساعد لمنع تلوث البيئة البحرية أثناء تنفيذ عمليات المساعدة (الفرع الأول)، إذ قضت الاتفاقية، لبلوغ هذه الغاية، بمنح تعويضا خاصا لفائدة مقدم المساعدة الذي بذل كل ما في مقدوره من أجل تقادي وقوع التلوث البحري، حتى في حالة عدم تمكنه في نهاية المطاف من إنقاذ السفينة المنكوبة (الفرع الثاني)، ناهيك عن تخويلها للدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث سلطة التدخل لإعطاء توجيهات بخصوص عمليات المساعدة البحرية (الفرع الثالث).

#### الفرع الأول: إلزام كل من مالك وريبان السفينة المنكوبة بالتعاون مع المساعد لمنع التلوث

على عكس القواعد الدولية التقليدية المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ، المعتمدة سنة 1910، قضت الاتفاقية المبرمة سنة 1989، بضرورة توفير الحماية للبيئة البحرية من العواقب الوخيمة للتلوث الذي يمكن أن يصدر عن السفينة المنكوبة في البحر<sup>(3)</sup>، حيث نستشف ذلك بالرجوع إلى ما ورد في مستهل الاتفاقية الحالية، من أن الدول الأطراف قد عمدت إلى إبرامها، إدراكا منها بأنه من المحبذ التوصل، عن طريق الاتفاق، إلى إقرار قواعد دولية موحدة فيما يتعلق بعمليات الإنقاذ البحري، وأن التطورات الكبيرة، و لاسيما الاهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة من مخاطر التلوث، قد أكدت الحاجة إلى مراجعة القواعد الدولية المدرجة في الاتفاقية الدولية بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر لسنة 1910، وإذ تعي الأهمية العظيمة للمساهمة التي يمكن أن تقدمها عمليات الإنقاذ الفعالة والمنفذة في الوقت المناسب في حماية البيئة من مخاطر التلوث، واقتناعا منها

<sup>2</sup>- Françoise ODIER, op-cit., p. 67.

<sup>3</sup>- المادة 1/1 فقرة (ب) من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

<sup>1</sup>- Marine ESVELIN, op-cit., pp. 36-37.

بالحاجة إلى ضمان توافر حوافز كافية تمنح لفائدة الأشخاص الذين يضطعون بعمليات الإنقاذ المتعلقة بالسفن والممتلكات الأخرى التي تكون تحت الخطر في البحر<sup>(1)</sup>.

لمعالجة أوجه القصور الكثيرة والثغرات التي كان يعاني منها النظام الإتفاقي السابق المتعلق بالمساعدة والإنقاذ في البحر، خاصة عندما أهمل تماما مقتضيات حماية البحار والمحيطات من مخاطر التلوث الناجم عن الملاحة البحرية<sup>(2)</sup>، فرضت هذه الاتفاقية الجديدة على كل من مالك وريبان السفينة المنكوبة واجب التعاون مع الجهة القائمة بالإنقاذ لحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة<sup>(3)</sup>، بمعنى يقتضي الأمر طبقا للاتفاقية الحالية، أن تتضافر جهود جميع هؤلاء الأطراف أثناء تقديم المساعدة للسفينة المنكوبة للحيلولة دون الإضرار بالبيئة البحرية<sup>(4)</sup>.

### الفرع الثاني: الإقرار بمنح تعويضا خاصا لمقدم المساعدة الذي يحاول تفادي وقوع التلوث البحري

أمام تزايد وتيرة النقل البحري للمواد الضارة، ولاسيما نقل المحروقات بواسطة ناقلات النفط ذات الأحجام العملاقة « **Pétroliers géants** »، فقد تأكد بالنسبة للمجتمع الدولي أن عملية إنقاذ هذه الفئة من السفن جد مشكوك في نتائجها<sup>(5)</sup>، بل وفي بعض الحوادث البحرية، يعرف المساعد مسبقا أن حظوظه في النجاح ضعيفة إن لم تكن منعدمة تماما<sup>(6)</sup>، إذ أنه بهدف تحفيز مقدم المساعدة البحرية على مكافحة التلوث أثناء تنفيذ عملية الإنقاذ، وتشجيعه على بذل كل ما في مقدوره لغاية منع تسرب مواد ملوثة من السفينة المصابة بالعطب إلى البيئة البحرية<sup>(7)</sup>، فقد قررت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989 في قواعدها، منح تعويضا خاصا « **Une indemnité spéciale** » لفائدة الطرف المنقذ كمكافأة على محاولته تجنب وقوع التلوث البحري، حتى في حالة عدم تمكنه من إنقاذ السفينة المنكوبة<sup>(8)</sup>.

بعبارة أخرى، ففي حالة تنفيذ المساعد لعمليات الإنقاذ، فيما يتعلق بسفينة تشكل هي بذاتها أو بضاعتها تهديدا بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية، ثم عجز عن كسب أية مكافأة لعدم توافر النتيجة المفيدة، فإن من حقه الحصول من طرف مالكيها على تعويض خاص يعادل النفقات التي تحملها أثناء تنفيذه لعمليات الإنقاذ<sup>(9)</sup>، مما

<sup>2</sup> - ديباجة الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

<sup>3</sup> - Françoise ODIER, op-cit., pp. 65-71.

<sup>4</sup> - المادة 8/فقرة 1-ب و فقرة 2-ب من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

<sup>5</sup> - Marine ESVELIN, op-cit., p. 36.

<sup>5</sup> - OMI, op-cit., p. 71.

<sup>7</sup> - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 276.

<sup>1</sup> - Françoise ODIER, op-cit., pp. 70-71.

<sup>2</sup> - المادة 14/فقرة 1 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

<sup>3</sup> - لمزيد من المعلومات، أنظر كل من:

- محمد البزاز، مرجع سابق، ص 276-277.

- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 451 et s.

يدل على أن القاعدة التقليدية في مجال المساعدة والإنقاذ « **No cure - no pay** » مستبعدة في ضوء أحكام الاتفاقية الحالية<sup>(1)</sup>، إذا تعلق الأمر بالجهود المبذولة من طرف سفن الإغاثة في العمليات الهادفة إلى حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن<sup>(2)</sup>.

بالمقابل يلاحظ أنه أقرت الاتفاقية قاعدة جديدة من شأنها تشجيع هذه السفن على التدخل لمنع وقوع كوارث التلوث البحري، دون التخوف من عدم حصولها في حالة فشلها في إنقاذ السفينة المنكوبة على أي تعويض، مقابل النفقات الهائلة التي تبذلها في سبيل تنفيذ عمليات الإنقاذ<sup>(3)</sup>، إذ نخص في هذا المقام بالذكر قاعدة « **No cure - little pay** »<sup>(4)</sup>، التي تعترف باستحقاق مقدم المساعدة تعويضا خاصا من قبل مالك السفينة المنكوبة<sup>(5)</sup>، نظير محاولته إبعاد الضرر عن البيئة البحرية أثناء تنفيذه لعمليات الإنقاذ<sup>(6)</sup>، بالرغم من عدم توصله في الأخير إلى إغاثة تلك السفينة التي توجد في وضعية حرجة في البحر<sup>(7)</sup>. أما في الحالة التي ينجح فيها المساعد أثناء تنفيذ عمليات إنقاذ السفينة المنكوبة، في منع إلحاق الضرر بالبيئة البحرية أو في التقليل منه إلى الحد الأدنى، فإنه يجوز الرفع من قيمة هذا التعويض الخاص الذي يلتزم مالك السفينة بتخصيصه لصالح المساعد، بنسبة يصل حدها الأقصى إلى 30% من النفقات التي تكبدها هذا الأخير. على أنه بمقدور المحكمة، إن رأت ذلك منصفًا وعادلاً، ومع مراعاة المعايير ذات الصلة المحددة في نص المادة 13 من الاتفاقية الحالية، زيادة مثل هذا التعويض الخاص من جديد، شرط ألا تتجاوز الزيادة الكلية بأي حال من الأحوال نسبة 100% من النفقات التي تكبدها المنقذ<sup>(8)</sup>.

### الفرع الثالث: سلطة الدولة الساحلية المهددة بخطر التلوث في تقديم توجيهات بخصوص عمليات المساعدة البحرية

قضت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، في مادتها التاسعة، بأنه: **ليس هناك في هذه الاتفاقية ما يؤثر على حق الدول الساحلية المعنية في اتخاذ تدابير بمقتضى مبادئ معترف بها**

- Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 191-192.

- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2008، ص 481-482.

<sup>4</sup>- Marine ESVELIN, op-cit., p. 37.

<sup>5</sup>- Abdennour BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Montpellier I, Juin 1991, p. 318.

<sup>3</sup>- Marie-Camille DELAYE, op-cit., pp. 75-79.

<sup>7</sup>- Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, op-cit., p. 235.

<sup>5</sup>- OMI, op-cit., p. 71.

<sup>2</sup>- Hocine ZEGHBIB, op-cit., pp. 473-479.

<sup>3</sup>- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op-cit., pp. 468-469.

<sup>4</sup>- المادة 14/ فقرة 2 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989.

عموما من مبادئ القانون الدولي، لحماية سواحلها أو ما إلى ذلك من مصالح، من التلوث أو خطر التلوث في أعقاب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بمثل هذه الحادثة التي قد ينتظر، بصورة معقولة، أن تسفر عن عواقب ضارة كبيرة، بما في ذلك حق الدولة الساحلية في إعطاء توجيهات فيما يتعلق بعمليات الإنقاذ".

مفاد ذلك أن الاتفاقية الراهنة لا تمس إطلاقا بحق الدولة الساحلية في التدخل، طبقا لقواعد القانون الدولي المقررة في هذا الشأن، ضد السفينة التي تهدد سواحلها والمصالح ذات الصلة بالتلوث. كما تجدر الملاحظة في هذا المقام أنه أضفت قواعد الاتفاقية الجديدة، طابعا عموميا على مفهوم المساعدة البحرية، حينما خولت لسلطات الدولة الساحلية حق الإشراف على عملية المساعدة، إذ أنه بالنظر إلى ما يمثله ذلك من حماية للمصلحة العامة، لم تعد عملية المساعدة مجرد عقد تحكمه قواعد القانون الخاص، بل ينبغي الأخذ في الحسبان حماية البيئة البحرية كمصلحة عامة<sup>(1)</sup>.

من بين نقاط القصور التي شابت الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969<sup>(2)</sup>، هو عدم توفيرها الحماية القانونية الكافية للدولة الساحلية المهتدة بالتلوث البحري في الحالات الطارئة، فالتدابير التي قد تتخذها الدولة الساحلية يمكن أن تصطدم ببعض القواعد التقليدية للقانون البحري، لكون هذه الأخيرة تجعل من عملية إنقاذ السفينة المنكوبة في البحر، عملية خاصة يتم الحسم فيها من قبل مالك هذه السفينة والجهة القائمة بعملية الإنقاذ.

لكن بحكم التطورات الاقتصادية والتكنولوجية التي عرفها ميدان الملاحة البحرية من الناحيتين النوعية والكمية، وبسبب أن أكثر من نصف حجم النقل البحري في العالم يهيم مواد ذات طبيعة ملوثة مثل المحروقات والمواد الكيميائية، فإن أي عطب يصيب سفينة ناقلة لهذه المواد، يحولها بصورة تلقائية إلى مصدر خطر حقيقي يهدد البيئة البحرية ومصالح الدولة الساحلية المرتبطة بها، الأمر الذي يدل على أن نجاح عملية إنقاذ سفينة معرضة للخطر في عرض البحر، يتطلب مراعاة مصالح الدولة الساحلية المعنية، فضلا عن الأخذ بعين الاعتبار إرادتها عند التعاقد بين السفينة المنكوبة والجهة القائمة بالإنقاذ<sup>(3)</sup>.

من هذا المنطلق صار ربان السفينة التي تكون في وضعية حرجة في البحر، وتواجه ظروفًا طارئة من شأنها أن تتسبب في تلوث البيئة البحرية، مرغما على قبول خدمات سفن القطر، وعلى وجه الخصوص عدم المماثلة بسبب المساومات حول تكاليف وشروط الإنقاذ، باعتبار أن الاتفاقية خولت للدولة الساحلية، الحق في

<sup>1</sup> - Maryse GRANDBOIS, op-cit., pp. 191-192.

<sup>2</sup> - مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث أدى أو يمكن أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج ر عدد، 45 صادر بتاريخ 14 أوت سنة 2011.

<sup>3</sup> - محمد البزاز، مرجع سابق، ص 271-273.

فرض خدمات المساعدة على سفينة أجنبية وفي إخضاع هذه الأخيرة لتعليماتها، إذا كان العطب الذي أصاب تلك السفينة يهدد سواحلها والمصالح ذات الصلة بخطر التلوث<sup>(1)</sup>.

### الخاتمة:

بعد دراستنا لموضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن في ضوء القواعد الدولية للمساعدة والإنقاذ في البحر، توصلنا إلى نتيجة جلية مفادها أن القواعد المقررة في الاتفاقية المبرمة سنة 1910، أهملت كليا مقتضيات حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، في حين أن القواعد الجديدة المقررة في الاتفاقية المبرمة سنة 1989، راعت هذا الانشغال الدولي وأولت له أهمية خاصة، ويأتي هذا في الواقع ضمن سياق الاهتمام الدولي المتزايد بحماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث بصفة عامة، لاسيما عقب إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، التي ألزمت الدول بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها<sup>(2)</sup>.

أولت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، اهتماما كبيرا لمسألة حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن السفن، ويظهر ذلك جليا من خلال إلزامها لكل من مالك السفينة المنكوبة وربانها بالتعاون مع المساعد لحماية البيئة البحرية من التلوث أثناء تنفيذ عمليات المساعدة، وكذلك من خلال إقرارها بمنح تعويضا خاصا لفائدة مقدم المساعدة الذي يحاول تقادي وقوع التلوث البحري حتى في حالة عدم تمكنه من إنقاذ السفينة المنكوبة، ناهيك عن تخويلها الدولة الساحلية المهتدة بخطر التلوث، سلطة التدخل لإعطاء توجيهات بخصوص عمليات المساعدة البحرية.

بيد أن هذه الاتفاقية لم تخلو من العيوب وأوجه القصور، ونذكر على سبيل المثال الغموض والإبهام الذي شابها، فيما يتعلق بمسألة بالغة في الأهمية في مجال القانون الدولي للبحار والقواعد الدولية المتعلقة بالمساعدة والإنقاذ في البحر، وهي مسألة "أماكن لجوء السفن المحتاجة للمساعدة عقب تعرضها لوضعيات حرجة في البحر **Les lieux de refuge pour les navires en détresse**"<sup>(3)</sup>، فهي لم توضح هذه المسألة

<sup>3</sup> - Françoise ODIER, op-cit., pp. 68-71.

<sup>2</sup> - المادة 192 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

<sup>3</sup> - « La notion de lieux de refuge pour les navires en détresse a été avancée par l'Organisation Maritime Internationale en 2001. Le secrétaire général de l'époque Monsieur William O'NEIL nous rappelait ceci : "Pour ce qui est des navires ayant besoin d'assistance, il s'agit de leur trouver un endroit d'eaux abritées où la situation pourrait être stabilisée, la cargaison sauvée, les autorités et les assistants pouvant ainsi évaluer quelles autres mesures sont à mettre en œuvre sans que la crise ainsi survenue ne puisse constituer une épée de Damoclès au-dessus de leurs têtes. Que les autorités portuaires expriment leur souci de ne pas être exposées à des risques de pollution, d'incendie ou d'explosion est tout à fait légitime et ne fait l'objet d'aucune contestation. Mai en même temps, nous sommes en présence d'une situation qui ne disparaîtra pas d'elle-même et qui doit, donc, être traitée. On ne saurait laisser une situation dégénérer et dans laquelle les assistants, intervenant sur un navire accidenté portant une cargaison potentiellement dangereuse, n'auraient nulle part où aller"», Marine ESVELIN, op-cit., pp. 38-39.

بصورة كافية، حيث نلاحظ أنها أشارت إلى هذه الأماكن بموجب المادة 11 منها<sup>(1)</sup>، لكنها لم تلزم الدول الساحلية المتعاقدة فيها بإنشاء موانئ ومراسي خاصة لاستقبال السفن المكروبة فيها، مع العلم أن هذه المسألة تعتبر من أبرز المواضيع والانشغالات المتعلقة بالمجال البحري المطروحة على الصعيد الدولي في الآونة الأخيرة، بالنظر إلى الدور المحوري الذي تلعبه هذه الأماكن، في تقديم المساعدة والإسعاف لكل سفينة تجابه حالة طارئة أثناء خوضها غمار الملاحة البحرية، وفي الحيلولة دون تعريض البيئة البحرية لمخاطر التلوث الذي تتسبب فيه مثل هذه السفن<sup>(2)</sup>.

من هذا المنطلق يمكن تقديم التوصيات التالية:

- ضرورة فهم واستيعاب الدول الساحلية على الصعيد العالمي لفكرة أماكن لجوء السفن المتعرضة لوضعيات حرجة في البحر، والعمل على توفير هذه الأماكن على نطاق واسع، تحقيقاً لأهداف المجتمع الدولي المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن.

- ضرورة مبادرة المنظمة البحرية الدولية، باعتبارها صاحبة الولاية العالمية في المجالات المتعلقة بسلامة البحرية والوقاية من التلوث الناجم عن السفن، إلى مراجعة أحكام الاتفاقية المبرمة سنة 1989، وإلزام الدول الساحلية الأعضاء فيها على إقامة أماكن لجوء السفن المتعرضة لوضعيات حرجة في البحر.

- ضرورة استعادة الدول الساحلية في العالم، من التجارب العملية الدولية فيما يتعلق بإقامة وإدارة وتسيير أماكن لجوء السفن المتعرضة لوضعيات حرجة في البحر، خاصة تجارب الدول الساحلية الأوروبية مثل المملكة المتحدة البريطانية وفرنسا وإيطاليا وإسبانيا والبرتغال، التي تضررت بشكل كبير من جراء حوادث التلوث البحري، ولعل أبرزها وأكثرها جساماً حادث ناقله النفط « Erika » سنة 1999<sup>(3)</sup>، وحادث السفينة الصهريجية « Prestige » سنة 2002<sup>(1)</sup>.

<sup>1</sup>- نصت المادة 11 من الاتفاقية الراهنة على ما يلي: "على الدول الأطراف، كلما وضعت لوائح أو اتخذت قرارات بشأن مسائل تتعلق بعمليات الإنقاذ مثل السماح بدخول السفن المنكوبة إلى الموانئ أو توفير التسهيلات للمنقذين، أن تراعي الحاجة إلى التعاون بين المنقذين، والأطراف المعنية الأخرى، والسلطات العامة بما يكفل تنفيذ عمليات الإنقاذ بشكل كفاء وناجح إنقاذاً للأرواح أو الممتلكات المعرضة للخطر ومنعاً لإلحاق الضرر بالبيئة عموماً".

<sup>2</sup>- Erietta SCALIERIS, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, A. Pédone, Paris, 2011, p. 49.

<sup>3</sup>- بتاريخ 12 ديسمبر سنة 1999، تحطمت ناقله النفط المالطية « Erika » على مستوى خليج « Gascogne » الواقع على بعد حوالي 60 ميلاً بحرياً من سواحل ناحية « La Bretagne » الفرنسية، مما أدى إلى تسرب حوالي 19800 طن من المحروقات من صهاريجها مباشرة إلى مياه البحر، وإحداث تلوث واسع النطاق تمددت آثاره على طول 400 كيلومتر من تلك المنطقة، وإصابة حوالي 60000 طائر بحري و هلاك حوالي 48000 منها، بالإضافة إلى تدمير عدد كبير من أحواض تربية المائيات والأحياء البحرية، وتضرر عدة مراكب للصيد وسفن النزهة، علاوة عن الأضرار البيئية والاقتصادية الفادحة التي لحقت بالمنطقة محيط الكارثة، أنظر:

## قائمة المراجع:

## أولاً- باللغة العربية:

## 1- الكتب:

1. أحمد حامد البديري، الحماية القانونية للبيئة في المملكة العربية السعودية (دراسة مقارنة)، معهد الإدارة العامة للطباعة والنشر، الرياض، 2010.
2. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982)، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.
3. عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر، عمان، 1998.
4. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2006.
5. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها وفقاً لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة (دراسة مقارنة مع القانون المصري و بعض القوانين العربية)، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2008.
6. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
7. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.

## 2- النصوص القانونية:

## 1/2- النصوص التشريعية:

- 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.

- 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, pp. 125-127.  
[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2000\\_French\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2000_French_ANNUAL_REPORT.pdf)

<sup>1</sup>- بعد ثلاث سنوات من وقوع كارثة الناقل « Erika » و الأضرار المدمرة الناجمة عنها، تفاجئ العالم بوقوع كارثة أخرى لا تقل جسامتها عن سابقتها، حيث تحطمت السفينة الصهريجية « Prestige » المسجلة في البهاماس، بتاريخ 13 نوفمبر سنة 2002، قبالة سواحل مدينة « Galice » الإسبانية، مما أدى إلى تسرب حوالي 25.000 طن من المحروقات من صهاريجها، و التسبب في تلوث الساحل الشمالي لإسبانيا و السواحل الفرنسية و البرتغالية على حد سواء، أنظر:

- 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 2004, Londres, 2005, pp. 93-104.  
[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2004\\_French\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2004_French_ANNUAL_REPORT.pdf)

**2/2- النصوص التنظيمية:**

1. مرسوم رئاسي رقم 96-53، مؤرخ في 22 جانفي سنة 1996، يتضمن مصادقة الجمهورية الجزائرية على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ج ر عدد، 06 صادر بتاريخ 24 جانفي سنة 1996.
2. مرسوم رئاسي رقم 11-246، مؤرخ في 10 جويلية سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث أدى أو يمكن أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لسنة 1969، ج ر عدد، 45 صادر بتاريخ 14 أوت سنة 2011.
3. مرسوم رئاسي رقم 11-385، مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمساعدة البحرية لسنة 1989، ج ر عدد، 64 صادر بتاريخ 27 نوفمبر سنة 2011.

ثانيا- باللغة الفرنسية:

**I- Ouvrages :**

1. Arnaud MONTAS, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, Vuibert, Paris, 2015.
2. Erietta SCALIERIS, L'exercice du pouvoir discrétionnaire de l'Etat côtier en droit de la mer, A. Pédone, Paris, 2011.
3. Guy LE BORGNE, La police en mer en deçà des 200 milles : Doctrine et pratique françaises, Tome XXIV, Bibliothèque de droit maritime, fluvial aérien et spatial, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1986.
4. Martine REMOND-GOUILLOUD, Droit maritime, 2<sup>ème</sup> édition, A. Pédone, Paris, 1993.
5. Martine REMOND-GOUILLOUD, L'exploration pétrolière en mer et le droit : « Droit maritime-Droit de la mer », Editions Technip, Paris, 1970.
6. René RODIERE, Droit maritime, 8<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1979.
7. René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, Droit maritime, 12<sup>ème</sup> édition, Dalloz, Paris, 1997.

**II- Thèses et mémoires:****1- Thèses :**

1. Abdenmour BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes, Thèse de Doctorat, Faculté de droit et des sciences économiques, Université de Montpellier I, Juin 1991.
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. 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.
2. Marine ESVELIN, La France et le monde maritime face aux pollutions par hydrocarbures, Mémoire de Master II, Faculté de droit et des sciences politiques, Université de Nantes, 2012-2013.



3. Théophile MANTEAU, La rémunération de l'assistance maritime au sein de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, Mémoire pour l'obtention d'un diplôme technique, Ecole d'Administration des Affaires Maritimes, France, Octobre 2015.

### III- Articles :

1. Arnaud MONTAS, Yohann ORTIZ DE ZARATE, La force créatrice de droit du fait de la nature « Le risque de mer, fondement du droit maritime », Revue de la Recherche Juridique : Droit Prospectif, Numéro 4, France, 2010, pp. 2085-2098.
2. Françoise ODIER, L'assistance maritime : Une institution en quête de reconnaissance, in : Droit de la mer, Etudes dédiées au Doyen Claude-Albert COLLIARD, Institut du Droit Economique de la Mer, Pédone, Monaco, 1992, pp. 65-71.
3. Hocine ZEGHBIB, L'assistance maritime face à la Convention de Londres de 1989, Revue Algérienne des Sciences Juridiques, Economiques et Politiques, Volume XXXI, Numéro 3, Algérie, 1993, pp. 461-480.
4. Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHERE, Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco-Cadiz, Annuaire Français de Droit International, Volume 24, France, 1978, pp. 755-771.
5. Maryse GRANDBOIS, La protection et la gestion des zones côtières, Revue Québécoise de Droit International, Numéro 11.1, Canada, 1998, pp. 175-227.

### IV- Documents :

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 2000, Londres, 2001, pp. 125-127.  
[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2000\\_French\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2000_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 2004, Londres, 2005, pp. 93-104.  
[https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2004\\_French\\_ANNUAL\\_REPORT.pdf](https://iopcfunds.org/wp-content/uploads/2018/12/2004_French_ANNUAL_REPORT.pdf)
3. Marie-Henriette ESQUIVIÉ, Laurent RAVERAT, « L'assistance en mer : état des lieux et perspectives - Quelle place pour le secteur privé ? », Rapport du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et l'Inspection Générale des Affaires Maritimes, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, France, Juillet 2014, 72 pages.  
[www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000772.pdf)
4. OMI : « État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale », Reflets de l'OMI, Londres, Février 1999, 71 pages. [www.omi.org/Publications](http://www.omi.org/Publications)