

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لإتفاقية 1969
المعدلة ببروتوكول 1992

**Civil liability for damage to marine oil pollution in
accordance with the 1969 Convention as amended by the
1992 Protocol**

بشرى عمايدية⁽¹⁾ وريدة جندلي⁽²⁾

⁽¹⁾ جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة (الجزائر)

b.amaidia@univ-skikda.dz

⁽²⁾ جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة (الجزائر)

o.djendli@univ-skikda.dz

تاريخ النشر:

2023/12/31

تاريخ القبول:

2023/09/13

تاريخ الارسال:

2023/06/16

الملخص:

تعالج هذه الدراسة موضوع التلوث البحري بالنفط وهذا النوع من التلوث يؤثر سلبا على البيئة البحرية بما تحتويه من موارد من جهة وعلى صحة الإنسان من جهة أخرى، وبسبب هذه الخطورة تقوم المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط، وتعتبر الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1969 والمعدلة بموجب بروتوكول 1992 من أهم الإتفاقيات التي نصت على المسؤولية المدنية التي تترتب على أضرار هذا النوع من التلوث، ركزت هذه الإتفاقية المسؤولية على مالك السفينة التي تكون سببا في حدوث التلوث البحري والذي تقوم مسؤوليته بمجرد توفر الأركان التي حددتها نصوصها.

الكلمات المفتاحية:

البيئة البحرية- التلوث البحري- النفط- المسؤولية المدنية- ضرر التلوث.

Abstract:

This study addresses marine oil pollution and this type of pollution adversely affects the marine environment with its resources on the

one hand and human health on the other. Due to this risk, minimal liability is based on damage to marine oil pollution.

The 1969 International Convention on Civil Liability for Damage to Marine Oil Pollution, amended by the 1992 Protocol, is one of the most important conventions providing for civil liability resulting from damage to this type of pollution. This Convention focuses liability on the owner of a ship that is the cause of marine pollution and for which it is liable as soon as the elements defined in its texts are available.

Key words:

Marine environment - Marine pollution - Oil - Civil liability- Pollution damage.

تزخر البيئة البحرية بالعديد من الثروات والموارد الطبيعية المتجددة وغير المتجددة، كما تعتبر من أسهل طرق النقل بين الدول وهذا ما يجعل النقل البحري هو الإختيار الأول من طرف ملاك مختلف البضائع، ولعل أكثر ما يتم نقله بحرا هو النفط ومشتقاته، ويعتبر هذا الأخير من أكثر المواد التي يتم إستعمالها في الطاقات المختلفة والصناعات.

لكن هذه المواد قد تصبح مصدرا للتلوث والضرر للبيئة البحرية وما تحتويه من موارد وهذا بسبب ما تتعرض له السفن التي تنقل النفط من وقائع مادية والتي ينجم عنها تلوث بحري، وبسبب ما يترتب على حوادث التلوث البحري بالنفط من أضرار سواء على البيئة البحرية أو على صحة الإنسان سعى المشرع الدولي إلى وضع نظام قانوني موحد يحكم مسألة التلوث البحري والمسؤولية التي تترتب عليه.

وقد سعى المجتمع الدولي إلى إبرام إتفاقيات تهدف إلى فرض المسؤولية على عاتق كل شخص يكون سببا في حدوث أضرار التلوث البحري، ومن أهم هذه الإتفاقيات نجد الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لسنة 1969 والمعدلة بموجب بروتوكول 1992، ونصت هذه الإتفاقية على المسؤولية المدنية لمالك السفينة التي تكون سببا في حدوث أضرار التلوث البحري.

- تكمن أهمية هذه الدراسة في كون نظام المسؤولية المدنية لمالك السفينة يمكن من منح تعويض عادل لكل شخص متضرر من التلوث البحري بالنفط.
- من هنا نطرح الإشكالية التالية: كيف نظمت الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالنفط؟

- للإجابة على الإشكالية تم الإعتماد على المنهج التحليلي الذي يتضح أساسا من خلال تحليل نصوص الإتفاقية محل الدراسة، وكذا المنهج الوصفي من خلال التطرق لبعض المفاهيم المتعلقة بالتلوث البحري بالنفط ومصادره.
- تم تقسيم هذه الدراسة إلى مبحثين: المبحث الأول عُنُونُ بماهية التلوث البحري بالنفط، وتضمن مطلبين، والمبحث الثاني تم التطرق فيه إلى أركان المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالنفط وتضمن بدوره مطلبين.

المبحث الأول: ماهية التلوث البحري بالنفط

بسبب التأثيرات السلبية والخطيرة للتلوث البحري بالنفط على البيئة البحرية نصت مختلف الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة البحرية على أن كل من يتسبب في حدوث أضرار ناجمة عن التلوث البحري بالنفط تقوم مسؤوليته فيلتزم بتقديم تعويض مناسب لكل متضرر من هذا التلوث.

وقد نصت اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 والبروتوكول المعدل لها على قيام المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالنفط، فبمجرد وقوع الحادث الذي ينتج عنه ضرر التلوث تقوم مسؤولية مالك السفينة، وحتى تتضح عناصر هذه الجزئية أكثر لا بد من التطرق إلى مفهوم التلوث البحري بالنفط في (المطلب الأول)، ثم إلى مصادر التلوث البحري بالنفط في (المطلب الثاني).

المطلب الأول: مفهوم التلوث البحري بالنفط

يعتبر التلوث البحري بالنفط من أكثر أنواع التلوث إنتشاراً في البيئة البحرية، ويكون هذا النوع من التلوث سبباً في إختلال التوازن البيئي والنظم المائية بسبب إختلاط النفط بمياه البحر، وهذا ما ينتج عنه بالضرورة التأثير على التنفس لدى الأسماك والطيور المائية وغيرها من الكائنات البحرية الأخرى، بالإضافة إلى الإخلال بالتركيب النوعي للمياه¹. وحتى يتضح لنا مفهوم التلوث البحري بالنفط يتعين علينا الوقوف على مختلف تعريفاته.

الفرع الأول: التعريف الاصطلاحي

قبل التطرق إلى تعريف التلوث البحري بالنفط يجب أولاً تعريف التلوث البحري بصفة عامة، حيث يعرف التلوث البحري بأنه وجود أي نوع من الملوثات بنسبة تؤثر على صلاحية الماء وبالتالي يصبح غير مناسب للإستعمال المخصص له، فقد يحدث له تلوث فيزيائي أو كيميائي أو حيوي أو إشعاعي وهذا ما ينتج عنه الإضرار بالمياه².

¹ - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث النووي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2018، ص 71.

² - هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، الطبعة الأولى، جبهة للنشر والتوزيع، عمان، 2003، ص، 32.

ويعرف أيضا بأنه وجود أي مادة أو طاقة في البيئة الطبيعية بغير كلفتها أو في غير مكانها أو زمانها، بما من شأنه الإضرار بالكائنات الحية أو الإنسان في أمنه أو صحته أو راحته¹. أما التلوث البحري بالنفط² يعرف بأنه كل تغيير في التوازن الطبيعي للبيئة البحرية وهذا بسبب طرح النفط الناجم على مختلف الأنشطة البشرية، سواء كان الإلقاء بطريقة إرادية أو غير إرادية، وهو ما يؤدي إلى نتائج ضارة لكل من الإنسان و البيئة البحرية. ويعرف أيضا بأنه عملية إدخال مركبات للبيئة البحرية، وتكون هذه المركبات مكونة من عناصر مختلفة وأهمها الهيدروجين والكربون، وهذا ما يؤدي إلى الإضرار بالبيئة البحرية وبالتالي يحدث تغير في خواصها الكيميائية والبيولوجية والإضرار بالأحياء المائية، وهذا ما ينتج عنه الإضرار بالإنسان³.

الفرع الثاني: التعريف القانوني

عرف المشرع الجزائري التلوث المائي في الفقرة التاسعة من المادة الرابعة من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بأنه "إدخال أية مادة في الوسط المائي من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/ أو البيولوجية للماء وتتسبب

¹ - عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص 32.

² - يعرف النفط بأنه سائل أسود كثيف القوام يتكون من خليط من مركبات هيدروكربونية عديدة ذات تركيبات كيميائية متفاوتة التعقيد، إلا أن العامل المشترك بينهما هو تكوينها من تشكيلات مختلفة من ذرات الكربون والهيدروجين، وعليه فإن مصطلح النفط يطلق على السائل الذي يستخرج من باطن الأرض من حقول النفط وتختلف خواصه الطبيعية باختلاف أنواعه، فبعضها يكون ثقيلًا ولزجًا، وبعضها الآخر يكون خفيفًا ويتميز برائحة خاصة أما بالنسبة لونه فيكون أسود يميل للخضرة، وفي أنواع أخرى من النفط يكون لونه بني أو أصفر أو داكن، أنظر علي المهدي علي الياسري، "أحكام المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي الناشئ عن الشركات النفطية"، مجلة الجامعة العراقية، الجامعة العراقية، العدد 53، ص 224، كما ورد تعريف النفط أيضا في الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي في المادة الأولى منها الفقرة الخامسة منها حيث عرفت أنه أي زيت هيدروكربوني معدني مداوم مثل الزيت الخام، وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل، وزيت التزليق، سواء كان محمولا على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها.

³ - عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، "الحماية الجزائية للبيئة البحرية من التلوث النفطي دراسة مقارنة"، مجلة دراسات البصرة، جامعة البصرة مركز دراسات البصرة والخليج العربي، العراق، المجلد 13، العدد 30، ديسمبر 2018، ص 68.

في مخاطر على صحة الإنسان، وتضرر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي إستعمال طبيعي آخر للمياه " ¹.

كما عرفته الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها، غير أن الإتفاقية لم تستعمل لفظ التلوث البحري لكنها عبرت عنه بأضرار التلوث حيث جاء في المادة الأولى الفقرة السادسة منها بأنه: " التلف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلوث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف،..." ².

ورد أيضاً تعريف التلوث البحري في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 في الفقرة الرابعة من المادة الأولى بأنه: " 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، بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار، والخط من نوعية قابلية مياه البحر للإستعمال والإقلال من الترويج " ³.

وبالرجوع إلى إتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط لسنة 1976 نجدها تضمنت في مادتها الأولى الفقرة أ نفس التعريف الوارد في إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ¹.

¹ - القانون، رقم 10-03، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 43، الصادرة بتاريخ 20 جمادى الأولى عام 1424 هـ، 20 يوليو سنة 2003 م.

² - الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي (النفطي)، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 30 أيار/ مايو 1996، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم، 98 - 123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق 18 أبريل سنة 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 25، الصادرة بتاريخ 29 ذو الحجة عام 1418 هـ.

³ - إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها في مونتيفو باي (جامايكا)، يوم 10 ديسمبر سنة 1982، دخلت حيز النفاذ سنة 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي، رقم 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ.

المطلب الثاني: مصادر التلوث البحري بالنفط

إن التلوث البحري بالنفط كما سبق الإشارة إليه من أخطر أنواع التلوث البحري التي تؤثر تأثيرا سلبيا على البيئة البحرية وما تحتويه هذه الأخيرة من كائنات حية وموارد وثروات ومصادر هذا النوع من التلوث فهي عديدة ومتنوعة، وتتمثل في:

الفرع الأول: السفن كمصدر للتلوث البحري بالنفط

أصبحت التجارة الدولية عبر البحر في الوقت الحالي تحتل الصدارة، وهذا بسبب النشاط التجاري المكثف الذي فرضته الزيادة في تدفق السلع والخدمات، وهذا ما دفع بالدول إلى البحث على أسواق جديدة حتى تتمكن من تصريف الفائض من إنتاجها فيها، ووجدت هذه الدول أن أسهل السبل لنقل هذه البضائع يتم عن طريق البحر، وهذا ما ترتب عنه زيادة في عدد السفن سواء السفن العادية أو السفن المخصصة فقط لنقل المحروقات². وهنا يجب التفرقة بين إعتبار السفن دون ناقلات النفط كمصدر للتلوث البحري بالنفط وبين ناقلات النفط كمصدر آخر لحدوث هذا النوع من التلوث.

أولا - التلوث من السفن دون ناقلات النفط:

- تكون هذه السفن مصدرا لحدوث التلوث البحري بالنفط من خلال عدة أسباب تتمثل في:
- الزيوت المتسربة من آلات التشغيل.
 - العيوب التي تصيب هياكل السفينة والتي تكون سببا في تسرب وقود التشغيل منها.
 - مخلفات المحروقات الناتجة عن آلات الطبخ، والتدفئة، وغيرها من الأنشطة التي يتم القيام بها على ظهر السفينة

¹ - إتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط، الموقع عليها في برشلونة، يوم 16 فبراير 1976، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم، رقم 80-14، المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق 26 يناير سنة 1980، الجريدة الرسمية، الجزائر، الصادرة بتاريخ 11 ربيع الأول عام 1400 هـ.

² - فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، 2021، ص 63.

- مياه الصرف الصحي للسفن¹.

ثانيا- التلوث من السفن ناقلات النفط:

زادت حالات التلوث البحري بالنفط بإزدياد أعداد السفن المخصصة لنقل المحروقات وحركتها في البحر، ويحدث هذا التلوث إما بسبب الإغراق العمدي لمخلفات السفن، أو بسبب تسرب شحنات من المواد البترولية أو الكيميائية الخطيرة التي تحملها هذه السفن سواء بطريقة إرادية أو غير إرادية².

وتكون ناقلات النفط مصدرا للتلوث البحري من خلال الأسباب التالية:

1 - الحوادث البحرية:

وهذه الحوادث قد تكون بسبب عجز المساعدات الملاحية والإرشاد، أو سوء الأحوال الجوية والمناخية وأيضا قد تقع حوادث التصادم أو غرق ناقلات النفط بسبب عدم الحيلة في قيادتها وغيرها من الأسباب الأخرى³.

ومن بين الحوادث البحرية التي كان لها تأثير خطير على البيئة البحرية نذكر ما يلي:

أ - حادث الناقلة توري كانيون:

تعود وقائعه إلى تاريخ 18 مارس 1967 أين جنحت ناقلة النفط توري كانيون على الشعاب المرجانية السبعة في منتصف الطريق بين جزر سيلبي ولاندز أند على بعد 12 ميلا بحريا قبالة الساحل البريطاني في أعالي البحار كما تم تحديدها في ذلك الوقت⁴.

¹ - سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة دراسة مقارنة، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص قانون خاص، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2018، ص 96.

² - العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، درا هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020، ص 276.

³ - وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2007، ص 58.

⁴ - Steven Edward Farnworth, **Liability for Pollution Damage from Offshore Oil Spills: The CLC and Fund Conventions, the EU's Environmental Liability Directive and their implications for New Zealand Law**, (doctoral thesis), The University of Waikato, page 150.

وكانت الناقلة تحمل علم دولة ليبيريا لكن دون وجود رابط حقيقي يربطها بهذه الدولة وإنما كانت تحمل علمها فقط كمجاملة، وبتاريخ 21 مارس 1967 وفي الوقت الذي كانت فيه عمليات الإنقاذ مستمرة حدث إنفجار في غرفة الآلات وهذا ما نتج عنه حدوث ثغرة كبيرة في هيكل السفينة، وهذا ما كان سببا في حدوث تسرب كميات كبيرة من النفط¹.

وهذه الكمية من النفط تسربت على مقربة 16 ميلا من الجنوب الغربي للساحل الإنجليزي ووصل النفط أيضا إلى الشواطئ الفرنسية بسبب الرياح والأمواج².

وهذا التسرب كان سببا في إحداث بقعة بترول كبيرة حتى أنها اعتبرت في ذلك الوقت أكبر بقعة بترول في أوروبا، وقد تم بذل جهود كبيرة بهدف تعويم السفينة وتذويب بقعة البترول على سطح الماء، أو حتى محاولة القيام بنقل النفط المتسرب من الناقلة التي جنحت إلى ناقلة أخرى، غير أن كل هذه الجهود والمحاولات باءت بالفشل بسبب حالة الطقس في ذلك الوقت³.

وفي النهاية وبعد فشل كل المحاولات أعطت الحكومة البريطانية أوامر بتدمير ناقلة النفط "توري كانيون" عن طريق قصفها بحيث يتم حرق كل النفط المتبقي على متن السفينة، تم إضرار النيران في النفط عن طريق إسقاط وقود الطائرات، وكانت هذه العملية ناجحة جزئيا ولكنها لم تمنع تسرب النفط من تلويث أجزاء كبيرة من إنجلترا مما تسبب في نفوق آلاف من الطيور البحرية وتهديد سبل عيش العديد من السكان المحليين⁴.

ب - حادث الناقلة أرجو مارشنت:

تعود وقائع هذا الحادث إلى سنة 1976 أمام منطقة كاب كود، وبسببه تدفقت كميات كبيرة من النفط في البحر والتي قدرت بنحو 40000 طن، وهذا ما نتج عنه إنتشار النفط في مساحات كبيرة في المناطق المجاورة، وبسبب وقوع الحادث في منطقة من مناطق الصيد

¹ - مريم حلايمية، "حادثة توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار"، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس المدينة، الجزائر، المجلد 8، العدد 2، 2022، ص 821.

² - منير الفتحي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث، (مذكرة ماجستير)، تخصص البيئة والعمران، كلية الحقوق، بن عكنون، 2014، ص 41.

³ - أحمد محمد أحمد الزين، "حماية البيئة المائية"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، مصر، المجلد 59، العدد 02، يوليو 2017، ص 810.

⁴ - [Torrey Canyon: The world's first major oil tanker disaster - SAFETY4SEA](#) تاريخ النشر: 2019/10/03، الإطلاع على الموقع الإلكتروني: 2023/04/30، ساعة الإطلاع 01:13.

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 فقد تسبب في هلاك الأسماك وغيرها من الكائنات الحية التي تعيش في هذه المنطقة وحتى في المناطق المجاورة¹.

ج - حادث ناقلة البترول أموكو كاديز:

غرقت ناقلة أموكو كاديز سنة 1978 أمام الشواطئ الفرنسية بحيث قدرت حمولة السفينة بحوالي 2220,000 طن من زيت البترول، نتج عن هذا الحادث تدفق كميات كبيرة من النفط، وبسبب الرياح والأمواج والتيارات البحرية إمتد هذا التلوث ليطغى مساحات كبيرة من سطح البحر أمام الشواطئ الفرنسية، وبعد مرور حوالي أسبوعين من وقوع الحادث أصبحت أغلب الشواطئ الفرنسية ملوثة بالنفط الذي تسرب من الناقلة²

د - حادث الناقلة إكسون فالديز:

بتاريخ 24 مارس 1989 غرقت ناقلة البترول إكسون فالديز، فبينما كانت السفينة تتفادى الإرتطام بأحد جبال الجليد العائمة اصطدمت بالصخور المرجانية في منطقة ألاسكا أمام خليج الأمير ويليام مما أدى إلى تسرب حوالي 40.000 طن من البترول، وانتشر على مسافة قدرت بنحو 1000 ميل أمام شواطئ ألاسكا وأيضا في الشواطئ المجاورة لها³.

هـ - حادث الناقلة إريكا:

تعود وقائع هذا الحادث إلى تاريخ 12 ديسمبر 1999 أين تحطمت ناقلة النفط إريكا بسبب عاصفة بحرية على السواحل الفرنسية وكانت تحمل علم مالطا وكان هذا الحادث سببا في تسرب 14000 طن من الزيت، وترتب عنه دمار بيئي وخسائر مست النشاط الإقتصادي للسواحل المتضررة منه⁴.

¹ - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، المرجع السابق، ص 73.

² - عبد السلام منصور الشوي، "الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث"، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، جامعة الأزهر، مصر، المجلد 10، العدد 01، يناير 2013، ص 434.

³ - إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 26.

⁴ - ليدية تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2017، ص 37.

2 - تفريغ مياه الصابورة :

تكون ناقلات النفط أيضا مصدرا للتلوث البحري من خلال قيامها بتفريغ مياه الصابورة في البحر أو ما يطلق عليها مياه الإيزان والتي تحملها الناقلات النفطية أثناء مغادرتها لميناء التفريغ متجهة إلى ميناء الشحن، والهدف منها هو المحافظة على توازن السفينة، وبمجرد إقتراب السفينة من ميناء الشحن فإنها تقوم بتفريغ تلك المياه في منطقة أعالي البحار وبالتالي تكون سببا في حدوث تلوث نفطي لأنها تكون محملة ببقايا النفط¹.

ومن حالات التلوث بمياه الإيزان حادث السفينة Sloop، حيث كانت السفينة اليونانية تحمل مياه الصابورة وإنفجر أحد أجزائها وترتب على هذا الحادث تسرب حوالي 1000 إلى 2000 متر مكعب من مياه الصابورة على السواحل اليونانية².

3- عمليات غسل صهاريج الناقلات النفطية:

وفي هذه الحالة تتم عملية غسل وتنظيف ناقلات النفط وسط البحر، وتتم عملية التنظيف بواسطة الماء والمنظفات وبعض المواد المذيبة للنفط، ليتم بعدها التخلص من مخلفات التنظيف في البحر وبالتالي تكون سببا في حدوث تلوث نفطي³.

4- عمليات شحن وتفريغ النفط:

يتم القيام بعمليات شحن وتفريغ النفط من الناقلات على بعد كيلومترات قليلة من الموانئ بواسطة طوافات عائمة لكنها تفتقر لعنصر الأمان، وهذا ما يجعل عمليات شحن وتفريغ النفط سببا في حدوث تلوث نفطي من خلال تسرب كميات منه⁴.

الفرع الثاني: التلوث الناتج على الصناعة الإستخراجية للنفط

باعتبار أن النفط ومشتقاته من أهم مصادر الطاقة المستعملة في تشغيل النشاط الصناعي زادت الحاجة إلى البحث على النفط في مناطق أخرى عدا اليابسة، ولقد كان

¹ - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 58.

² - ليدية تركي، المرجع السابق، ص 33.

³ - أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل حالة الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد 12، العدد 12، 2013، ص 22.

⁴ - إيناس الخالدي، المرجع السابق، ص 25.

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 للتطور العلمي أثرا كبيرا في المساعدة على إكتشاف مصادر جديدة للنفط، بحيث إمتدت عمليات التنقيب إلى مناطق داخل البحر¹.

أولا- التلوث البحري بسبب عمليات إستخراج النفط:

إن الجزر الصناعية التي تقام في البحر بهدف إستخراج النفط من أعماق البحار تكون سببا في حدوث التلوث البحري بالنفط، وتجدر الإشارة أن عملية إستخراج النفط من البحر يصاحبها القيام بأنشطة أخرى والتي تكون بدورها سببا في حدوث التلوث ومن بين هذه الأنشطة إنشاء المنصات البحرية لخدمة حاملات النفط، إقامة مستودعات للتخزين، مد خطوط أنابيب النفط المسال وغيرها من الأنشطة².

إن المنصات النفطية هي هياكل ضخمة تستخدم لحفر الآبار وتكون مزودة بمرافق يتم إستعمالها في عملية إستخراج النفط والغاز الطبيعي ومعالجتهما، كما تعتبر وسيلة للتخزين المؤقت للمنتجات النفطية إلى غاية وصولها إلى عملية التكرير والتسويق فيتم نقلها من هذه الهياكل إلى الساحل³.

كما أن عملية إستخراج النفط تؤثر على البيئة البحرية من خلال مختلف النفايات التي تظهر في البحر بسبب عملية الإستخراج، وتكون هذه النفايات مكونة من غازات ومواد معدنية وكيميائية وأيضا تحتوي على مواد مشعة، وقد تكون هذه النفايات إما على شكل مياه ناتجة على عملية الإستخراج أو نفايات الحفر أو غيرها⁴.

ثانيا- التلوث البحري بسبب إنفجار أنابيب النفط :

إن إنفجار أنابيب النفط بصورة طبيعية من خلال الشقوق التي تكون قريبة من حقول النفط في قاع البحار ينتج عنها تسرب نفطي، ومن أمثلة حوادث إنفجار أنابيب النفط ما يلي:

¹ - جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة، (رسالة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2009، ص 37.

² - وناسة جدي، المرجع السابق، ص 59.

³ - حنان عميور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن تسرب الزيت النفطي، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص قانون دولي عام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2019، ص 141.

⁴ - سهام زروالي، المرجع السابق، ص 102.

- حادث إنفجار الرصيف البحري سنة 1977 بحقل "أكوفيسك" ، " Akofisk " البحري في منطقة بحر الشمال النرويجي، ونتج على هذا الانفجار تسرب حوالي 22.000 طن من النفط الخام، لكن لم تترتب عليه أضرار كبيرة للدولة بفضل تعاون الدول الساحلية وجهودها ¹.
- سنة 1979 وقع حادث إنفجار لبئر نفط بحري تم حفره من طرف شركة النفط الوطنية المكسيكية على بعد 80 كيلو متر من ساحل خليج كامبيتش، وتسرب منه 475 ألف طن من النفط الخام، قبل أن يتم إغلاقه بعد 290 يوما، ورغم أن جزء من البقع النفطية تبخر بفعل أشعة الشمس إلا أن كميات كبيرة من النفط استقرت في قاع البحر وقد وصل حوالي 1% من النفط المتسرب إلى سواحل ولاية تكساس وحوالي نسبة 6% إلى الجزر المجاورة وهذا ما كان له أثر كبير على الثروة السمكية وكذا النباتات المائية ².

هناك حوادث إنفجار أخرى للآبار النفطية لكنها تتم بطريقة عمدية بهدف إلحاق ضرر بدولة معينة، وكمثال على هذه الانفجارات هجوم القوات العراقية على أحد آبار النفط في الخليج وهذا كان سببا في تدفق النفط في مياه الخليج العربي، وقدرت كمية النفط المتسرب منه حوالي 5000 برميل وبسبب ظروف الحرب تعذر إصلاح أضرار الانفجار ³.

ثالثا- التلوث البحري الناتج على عملية نقل النفط:

إن حدوث تسرب نفطي من الأنابيب المغمورة تحت المياه من الصعب إكتشافه فلا يكتشف إلا بعد مرور مدة من حدوث التسرب وهذا ما ينتج عنه تسرب كميات كبيرة من النفط ⁴. تكون عمليات نقل النفط أيضا سببا في حدوث تلوث بحري أيضا من خلال إصطدام ناقلاته بسفن أخرى وبالصخور مما ينجم عنه تسرب النفط وهذا ما يؤدي إلى هلاك

¹ - عائشة مخاباط يعقوب ، "حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 58، العدد 03، 2021، ص 169.

² - رضاء رجب عبد اللطيف محمود، المرجع السابق، ص 74.

³ - حنان عميور، المرجع السابق، 142.

⁴ - عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، "الحماية الجزائرية للبيئة البحرية من التلوث النفطي دراسة مقارنة"، مجلة دراسات البصرة، المجلد 13، العدد 30، 2018، ص 73.

الكائنات الحية البحرية ويضر بالإنسان الذي يتغذى على ما بقي حياً من هذه الكائنات¹. تقع حوادث تسرب البترول في مناطق مختلفة من العالم، وأظهرت الدراسات أن بعض المناطق معروفة بحدوث تسربات ضخمة للنفط وتعتبر منطقة خليج المكسيك من أكثر الدول التي حدثت فيها حوادث التسرب النفطي وقدرت عدد الحوادث فيها 267 حادث وتليها منطقة شمال شرق الولايات المتحدة الأمريكية التي شهدت 140 حادث، ومنطقة البحر الأبيض المتوسط 127 حادث تسرب نفطي².

رابعاً- التلوث البحري بالنفط بسبب تفريغ المواد النفطية في البحر

وهو ما يحدث في العمليات العسكرية كما حدث في حرب الخليج الثانية، وتكون عمليات تفريغ المواد النفطية أيضاً سبباً في حدوث تلوث بحري من خلال قيام الناقلات بتفريغ جزء من حمولتها بسبب وجود أعطال في الناقلات النفطية أو تعرضها لهماج الأمواج فتقوم بهذا الإجراء حتى تتمكن من مواصلة الرحلة³.

المبحث الثاني: أركان المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري

بالنفط

بسبب الصعوبات التي كان يعاني منها الأشخاص الذين لحقهم ضرر من التلوث البحري بالنفط في رفع دعوى تعويض ضد مالك السفينة، حاولت الإتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي التغلب على الصعوبات التي قد يواجهها الضحايا نتيجة للتلوث النفطي وتنص الإتفاقية في ديباجتها على أنها تدرك مخاطر التلوث الناجم عن النقل البحري للنفط في جميع أنحاء العالم والحاجة إلى منح تعويض للأشخاص الذين لحقهم الضرر بسبب التلوث الناجم عن تصريف النفط وتنص

¹ - خيرة العرابي، "أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 02 محمد بن أحمد، المجلد 03، العدد 01، 2016، 50.

² -Khaled Abdalla Mohamed Al- Tamimi, Samer Fakhri Obeidat, "The Extent to which international Petroleum companies are committed to corporate social responsibility for direct investment and its reflections on developing economies", International Journal of Economics, Commerce and Management, United Kingdom, vol 17, Issue 12, December 2016, page 725.

³ - علي مهدي علي الياسري، المرجع السابق، ص 226.

الإتفاقية أيضا على توفير مجموعة موحدة من القواعد والإجراءات الدولية لتحديد المسؤولية وتقديم تعويض مناسب¹.

وتجدر الإشارة في هذا الشأن أن المسؤولية المدنية لمالك السفينة هي مسؤولية موضوعية يكفي لقيامها إثبات العلاقة السببية بين الضرر والزيوت المتسرب أو الملقى من السفينة وهذا ما نصت عليه صراحة الإتفاقية في فقرتها الأولى من نص المادة الثالثة حيث جاء فيها " يعتبر مالك السفينة وقت وقوع الحادث أو عندما يتكون الحادث من سلسلة أحداث وقت وقوع أول حادث مسؤولا عن أي ضرر تلوث ينجم عن تسرب أو إلقاء المحروقات من سفينته إثر الحادث..."².

وبهذا فإن إتفاقية المسؤولية المدنية ألقت عبء المسؤولية وتبعة التعويض عن الأضرار التي تحدث بسبب التلوث الناجم عن تسرب أو إلقاء النفط في البحر على مالك السفينة³. وحتى تقوم المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالنفط لا بد من توفر الأركان التي نصت عليها إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها، وتتمثل في حادث التلوث (المطلب الأول)، وضرر التلوث في (المطلب الثاني).

وبما أن دراستنا متعلقة أساسا بإتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط ستكون كل العناصر والعناوين التي سيتم التطرق إليها في هذا المطلب مرتبطة فقط بنصوص هذه الإتفاقية.

المطلب الأول: حادث التلوث

إن الحلقة الأولى من سلسلة التلوث هي حادث التلوث والذي تبدأ بوقوعه وتنتهي بالضرر الذي يحدثه، فلا تنطبق أحكام المسؤولية إلا إذا كان الفعل المولد للضرر يصدق عليه وصف الحادث¹.

¹ - Sarika chetty, **Legal measures for the prevention of Oil Pollution by ships and civil liability for oil pollution Damage in South African marine and coastal waters**, (dissertation of masters), University of cape town, 2015, page 35.

² - الطيب فلوش، "دور المسؤولية المدنية في مكافحة ظاهرة التلوث البحري بالبترو"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، الجزائر، المجلد 07، العدد 01، 2021، ص 791.

³ - محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، 2008، ص 461.

وبمفهوم هذه المعاهدة لكي يكون الحادث بحريا لا بد من توفر مفهوم معين في السفينة على خلاف السفن الخاصة بنقل الأشخاص أو البضائع، ولا بد أيضا من توفر مفهوم خاص بالنسبة للمحروقات التي تحملها هذه السفينة، وحتى يعتبر الحادث الذي تتعرض له السفينة الخاصة بنقل المحروقات حادث تلوث لا بد من حدوث واقعة مادية ينتج عنها تسرب أو إلقاء المحروقات من السفينة².

الفرع الأول: صدور التلوث عن سفينة:

طبقا لما هو منصوص عليه في الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1969 والمعدلة بموجب بروتوكول سنة 1992، فإنه من الخصائص المميزة لهذه المسؤولية أن يصدر التلوث من سفينة³.

وهذا ما يتطلب منا تحديد تعريف السفينة التي تعتبر من عناصر حادث التلوث البحري.

أولا- تعريف السفينة :

عرفت المادة 01 في فقرتها 01 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لسنة 1969 السفينة بأنها " أي منشأة أو أداة بحرية أيا ما كانت، تنقل فعلا المحروقات سائبة كبضاعة ".

من خلال هذا التعريف فإن الاتفاقية تبنت مفهوما موسعا للسفينة حيث يشمل كل المنشآت والأدوات البحرية، وما يعاب على هذا التعريف عدم تحديده لمعنى الأداة البحرية وهو ما يستلزم الرجوع إلى القوانين الوطنية لمعرفة معناها، ويمكن القول مثلا أن المقصود بالأداة البحرية يشمل الزلاقات والزحافات الهوائية ويقصد بها المركبات التي تسير منزلقة

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 14.

² - خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، (أطروحة دكتوراه)، جامعة الجزائر-01، 2011، ص 169.

³ - عبد الباسط بن طيفور، مريم درويش، "المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد 05، العدد 02، 2018،

على وسادة هوائية نتيجة رد فعل الهواء الذي تدفع به محركاتها رأسيا على سطح اليابسة أو الماء¹.

من خلال المادة سابقة الذكر فإن السفينة حتى تدخل في نطاق هذه الإتفاقية لا بد أن تنقل المحروقات سائبة كبضاعة، وبالتالي إذا كانت تنقل نوع آخر من البضائع فإنها لا تدخل في مفهوم السفينة طبقا لهذه الإتفاقية.

إستبعدت إتفاقية 1969 من نطاقها ناقلات البترول الفارغة والتي لا تنقل البترول سائبا كبضاعة لحظة وقوع الحادث، وأيضا السفن الأخرى التي تنقل البضاعة والركاب والتي قد تكون سببا في حدوث تلوث ناتج عن تسرب زيت وقود التشغيل².

لقد كان حادث الناقلة الليبيرية " OLYMPIC BRAVER " هو السبب الذي دفع بالمشروع الدولي إلى تبني مفهوم جديد للسفينة غير الذي نصت عليه إتفاقية 1969، إذ لم يتم التفطن لخطورة الأضرار التي تسببها ناقلات النفط العملاقة التي تحتوي على كميات كبيرة من النفط في أحواضها دون أن تنقله كبضاعة سائبة إلا بعد هذا الحادث³.

ولهذا السبب تبني بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 تعريف جديد للسفينة، حيث نصت المادة 01 في فقرتها الأولى على أن السفينة هي: "أي مركب بحور أو مركبة بحرية من أي نوع كان تم بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائب بإعتباره بضاعة، وبشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى تعتبر سفينة فقط عندما تنقل فعلا الزيت سائبا بإعتباره بضاعة وخلال أية رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائبة".

إذ أصبحت حتى السفن المختلطة التي تنقل البترول تارة والبضائع تارة أخرى وناقلات البترول الفارغة تدخل ضمن مفهوم السفينة التي تشكل أحد عناصر حادث التلوث⁴.

¹ - سمية بلمرابط، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة امحمد بوقرة، بومرداس، 2021، ص 22.

² - فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، فرع عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر 1، 2013، ص 67.

³ - فرحات كمال تيغلت، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016، ص 18.

⁴ - خالد محمد المروني، المرجع السابق، ص 170.

الفرع الثاني: المحروقات

أما بالنسبة للمحروقات التي تحملها السفينة والتي تقوم على أساسها المسؤولية في حالة وقوع حادث فقد حددتها المادة 01 الفقرة 05 من إتفاقية 1969 حيث جاء فيها ما يلي: "يقصد بتعبير الزيت أي زيت ثقيل خاصة النفط الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيل وزيت التشحيم وزيت الحيتان، سواء نقل على متن السفينة في شكل شحنة أو في مخابئ السفينة"¹. وبهذا تكون الإتفاقية قد أخرجت من نطاقها كل المواد الأخرى التي من شأنها إحداث عملية التلوث، وباستقراء نص المادة يتضح لنا أنها حصرت نطاق تطبيق الإتفاقية في المحروقات الثقيلة فقط دون الأنواع الأخرى من المحروقات، وبالتالي إذا وقع حادث تلوث بسبب سفينة كانت تحمل مواد بترولية غير ثقيلة لا تقوم مسؤولية مالكيها بموجب إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

كانت هذه المادة محل جدل وانتقاد بسبب أن أضرار التلوث الناتجة على باقي المنتجات البترولية الخفيفة والمتمثلة في المواد النفطية المكررة خاصة الوقود، الزيت، زيت الغاز والمنتجات المخصصة للبتروكيماويات تكون سريعة وفورية أكثر من المحروقات الثقيلة كما أن خطورتها تكون أكثر تأثير على البيئة البحرية². أصبح تعريف الزيت بعد صدور بروتوكول 1992 كما يلي: "أي زيت هيدروكربوني مثل الزيت الخام، زيت الوقود، زيت الديزل الثقيل وزيت التزليق سواء أكان محمولا على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها"³. وبمقارنة هذا النص بالنص السابق لا نجد أي فرق عنه بحيث بقيت المحروقات محصورة في الزيوت الثقيلة والجديد الذي جاءت به هذه المادة فقط هو إستبعاد زيت الحوت من نطاقها.

¹ - [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - dipublico.org](http://dipublico.org/Convention%20on%20Civil%20Liability%20for%20Oil%20Pollution%20Damage)، تاريخ النشر: 2019/10/29، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني 2023/05/22، ساعة الإطلاع: 00:08.

² - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 36.

³ - المادة 01 الفقرة 05 من بروتوكول 1992 المعدل لإتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري

بالزيت، [Textes-des-Conventions f.pdf \(iopcfunds.org\)](http://iopcfunds.org/Textes-des-Conventions_f.pdf)، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني

2023/05/22، ساعة الإطلاع 01:16.

الفرع الثالث: الواقعة المادية المسببة للتلوث البحري بالنفط

يشترط لقيام المسؤولية المدنية طبقاً لنصوص إتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط أن يحدث التلوث بسبب واقعة مادية تتعرض لها السفينة، حيث عرفتها إتفاقية 1969 المادة 01 في فقرتها 08 على أنها: "كل حادث أو سلسلة من الحوادث تقع من نفس المصدر (المنشأ) مما يتسبب في التلوث"¹.

من خلال هذه المادة يمكن القول أن السفينة حتى تدخل في نطاق الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط لا بد أن تتعرض لواقعة مادية والتي تأخذ عدة صور وتتمثل في:

أولاً- إلقاء النفط:

ويطلق عليه أيضاً تفريغ النفط وقد يكون بهدف غير مشروع كما هو الأمر بالنسبة لحادثة الناقلة البنمية Rose Garden Maru التي قامت بإلقاء النفط في الشواطئ الإماراتية كما قد يكون بطريقة مشروعة تجنباً لغرق السفينة ومثال على هذه الحالة حادث ناقلة النفط الألمانية Tarpenbeck² والتي بسبب إرتطامها بإحدى السفن المساعدة في الأسطول البحري الإنجليزي تم تفريغ كمية من النفط منها تجنباً لمنع حدوث تسرب نفطي³.

ثانياً- جنوح السفن:

مثل الحوادث التي سبق الإشارة إليها (توري كانيون، إكسون فالديز، أموكو كاديز، أرجو مارشنت، ...)

¹ - [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - dipublico.org](http://dipublico.org/Convention%20on%20Civil%20Liability%20for%20Oil%20Pollution%20Damage)، تاريخ النشر: 2010/10/29، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني: 2023/05/22، ساعة الإطلاع 18:45.

² - تجدر الإشارة أن تطبيق حالة التهديد المحض بالتلوث بدا واضحاً من الناحية العملية عند وقوع هذا الحادث Tarpenbeck، أنظر محمد السيد أحمد الفقي، ص 42.

³ - مونية كرواط، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 01، 2016، 22.

ثالثا- الحريق:

فإذا اشتعلت النيران في السفينة أو في أحد معداتها فإن هذا قد يكون سببا في حدوث تسرب نفطي، ومن أشهر حوادث التلوث البحري بالنفط بسبب الحريق حادثة الناقل القبرصية Haven¹.

رابعا- التصادم والإرتطام، سوء الأحوال الجوية: وغيرها من الوقائع التي تكون سببا في حدوث تلوث بحري بالنفط.

وطبقا لنص المادة السابقة الذكر فإن حالات التهديد المحض بالتلوث لا تدخل في نطاق هذه الإتفاقية²، فهذه الحالة تعتبر حالة تهديد بالتلوث فقط وليس حادث تلوث فعلي. إختلف الأمر بعد صدور بروتوكول 1992 حيث تم إدراج حالات التهديد المحض بالتلوث ضمن الواقعة المسببة للتلوث، وتعتبر حادث أو سلسلة من الحوادث التي يكون لها نفس المصدر مما يتسبب في حدوث تلوث أو يخلق تهديدا وشيكا بالتسبب في هذا التلوث³.

المطلب الثاني: ضرر التلوث

طبقا للإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي فإن ضرر التلوث هو الركن الثاني الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية، فحادث التلوث وحده غير كاف في لقيامها وحتى تصبح الأضرار المترتبة على حادث التلوث البحري بالنفط قابلة للتعويض عنها بموجب إتفاقية المسؤولية المدنية لا بد أن تطابق ما نصت عليه هذه الإتفاقية، وأيضا لا بد أن يحدث هذا الضرر في النطاق الجغرافي المحدد وسيتم التطرق إلى ضرر التلوث ونطاقه الجغرافي في (الفرع الأول).

كما ان الإجراءات الوقائية التي يتم القيام بها لمنع حدوث التلوث أو التخفيف من الآثار المترتبة عنه تدخل ضمن نطاق الإتفاقية والبروتوكول المعدل لها لكن بشروط وقيود، كما أن الإجراءات الوقائية لا بد أن يتم القيام بها في نطاق جغرافي معين شأنها في هذا شأن ضرر التلوث وهذا ما سيتم التطرق إليه في (الفرع الثاني).

¹ - مونية كرواط ، المرجع نفسه، ص 23.

² - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 42.

³ - المادة 01 الفقرة 08 من بروتوكول 1992، [Textes-des-Conventions_f.pdf](http://iopcfunds.org/Textes-des-Conventions_f.pdf).

الفرع الأول: ضرر التلوث في حد ذاته ونطاقه الجغرافي

عرفت إتفاقية 1969 ضرر التلوث في المادة 01 الفقرة 06 بأنه: "أي خسارة أو أي ضرر واقع خارج السفينة الناقلة للمحروقات، يقع بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء ويشمل تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو أي ضرر يقع بسبب هذه الإجراءات".

أما تعريف الضرر في بروتوكول 1992 فقد عرفه بأنه: "أي خسارة أو أي ضرر خارج السفينة يسببه التلوث الناجم عن تسرب النفط أو إطلاقه من السفينة، أينما يحدث مثل هذا التسرب أو الإلقاء، على أن يكون التعويض على الضرر البيئي بخلاف الكسب الفائت بسبب هذا الضرر سيقصر على تكاليف التدابير المعقولة المتخذة فعلاً أو التي ستخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه..."

أولاً- شروط ضرر التلوث في حد ذاته وتتمثل في:

1- شروط ضرر التلوث :

حتى تنطبق أحكام إتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل لها لا بد أن يتوفر في الضرر شرطين أساسيين هما:

أ - الشرط الأول: ن يقع الضرر خارج السفينة

بموجب هذا الشرط فإن كل الأضرار التي تحدث داخل السفينة لا تدخل في مفهوم الضرر، وهذا ما يترتب عليه أن الحق في التعويض ينحصر فقط في الضرر الواقع خارج السفينة¹.

وبالتالي فإن كل الأضرار التي تحدث على ظهر السفينة لا تدخل ضمن مفهوم الضرر ويترتب على هذه المسألة أن التعويض ينحصر فقط في الأشخاص الذين لا تربطهم علاقة بالسفينة، ومن أبرز الأمثلة على وقوع ضرر التلوث خارج السفينة هو حادث ناقلة النفط اليابانية التي قامت بتزويد سفينة صيد بزيث الديزل الثقيل، لكن بخطأ من أحد أفراد طاقم السفينة الذي قام بإدخال خرطوم التزويد في حوض البضاعة بدلاً من وضعه في عنبر الوقود، وهذا ما كان سبباً في تسرب النفط إلى الشحنة وبالتالي تلوثت شحنة

¹ - فرحات كمال تيغلت، المرجع السابق، ص 45.

الأسماك التي كانت تحملها السفينة بحوالي 140 طن من الأسماك لكن لم تتسرب المحروقات إلى البحر¹.

ب - الشرط الثاني: أن يقع الضرر بسبب التلوث

إن مجال إنطباق المعاهدة حددته المادة بالأضرار الناشئة عن التلوث فقط دون غيرها من الأضرار التي قد تنشأ خارج السفينة بسبب انفجار أو اشتعال المحروقات التي تنقلها والتي تسربت في البحر².

2 - أنواع الأضرار القابلة للتعويض عنها:

كما سبق الإشارة إليه فإن نص المادة 01 الفقرة 06 من إتفاقية 1969 والتي عرفت ضرر التلوث جاءت غامضة، وبإستقراءها يتضح لنا أن الأضرار التي تحدث بسبب التلوث البحري بالزيت تكون قابلة للتعويض عنها بمعنى تدخل ضمن نطاق هذه الإتفاقية، لكن هذه المادة لم تحدد بالضبط أنواع الأضرار وهذا ما يترك لمحاكم الدول الأعضاء في الإتفاقية الحرية والمجال في تحديدها، وتتمثل الأضرار التي يمكن أن تنجم على التلوث البحري بالنفط فيما يلي:

أ - فوات الكسب: يتخذ فوات الكسب في مجال التلوث البحري بالنفط صورتين هما:

- فوات الكسب المادي: بحيث يتعرض مالك أو حائز الأموال الملوثة لحالة فوات الكسب وهذا راجع إلى إستحالة الإنتفاع بهذه الأموال وكمثال على هذه الحالة ما يلحق ممارسي نشاط الصيد البحري من فوات كسب بسبب عدم قدرتهم على إستعمال مراكب ومعدات الصيد التي تضررت جراء التلوث³.
- فوات الكسب البيئي: ويطلق عليه أيضا فوات الكسب الناتج على إتلاف البيئة وهذا النوع من الأضرار يصيب البيئة ولا يتضرر منه الإنسان بصفة مباشرة لأنه لا يصيبه في ممتلكاته، وإنما يتضرر منه بسبب إتلاف البيئة⁴.

¹ - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 85.

² - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 53.

³ - فرحات كمال تيغلت، المرجع السابق، ص 277.

⁴ - سهام زروالي، المرجع السابق، ص 115.

التلوث البحري يكون سببا في عدم تردد السائحين إلى الشواطئ وهذا ما يؤدي إلى فوات كسب يلحق بعدة أطراف كأصحاب الفنادق والمطاعم، شركات النقل وغيرها من المراكز الموجودة في المنطقة الملوثة، بل حتى الدولة قد يلحقها فوات كسب بسبب الضرائب التي كانت تدفعها لها هذه الفنادق والمطاعم وغيرها، وفي هذه الحالة يمكن للأشخاص المتضررين من التلوث تقديم إدعاء بفوات الكسب¹.

كما سبق الإشارة إليه فإن حالة فوات الكسب كضرر ناشئ على التلوث البحري بالنفط مسألة تحديده كضرر قابل للتعويض عنه بموجب نصوص الإتفاقية تركت للسلطة التقديرية للمحاكم الوطنية، لكن بعد صدور برتوكول 1992 أصبحت هذه الأضرار تدخل ضمن الأضرار القابلة للتعويض عنها وهذا طبقا لما ورد في نص المادة 01 الفقرة 06 من البروتوكول.

وبهذا فإن جميع الأماكن المتضررة من التلوث البحري بالنفط كالمطاعم والفنادق والمتاجر وغيرها من الأماكن التي لحقها فوات الكسب يكون لأصحابها الحق في المطالبة بالتعويض حتى ولو كان النظام القانوني لدولهم يشترط إرتباط فوات الكسب بضرر واقع على الملكية أو الحيازة حتى تصبح قابلة للتعويض².

ب - الضرر البيئي:

الضرر البيئي هو الضرر الذي لا تقتصر آثاره فقط على الإنسان أو ممتلكاته وإنما يصيب أيضا الطبيعة بحيث تتلوث المياه والهواء فتضرر منه الموارد والكائنات الحية من حيوانات ونباتات وحتى الجنس البشري³.

لم تنص المادة 01 الفقرة 06 من إتفاقية 1969 على قابلية الأضرار البيئية للتعويض عنها بموجب هذه الإتفاقية من عدمه فهي تركت كامل الحرية لمحاكم الدول الأطراف في الإتفاقية، ويعتبر حادث Antonio Gramsci هو السبب في إثارة مشكلة التعويض على الضرر البيئي الناتج على التلوث البحري بالنفط⁴.

¹ - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 58.

² - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع نفسه، ص 114.

³ - علي فيلاي، الإلتزامات الفعل المستحق بالتعويض، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، الجزائر، 2015، ص 289.

⁴ - سمية بلمرابط، المرجع السابق، ص 53.

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992

تعود وقائع هذا الحادث إلى سنة 1979 أين جنحت ناقلة النفط الروسية في بحر البلطيق وهذا ما أدى إلى تسرب كميات من النفط وبعد مدة من وقوع الحادث وصلت بقع النفط إلى السواحل السويدية وبعض الجزر الفنلندية¹.

وبسبب الأضرار التي نجمت على هذا الحادث رفعت الحكومة السوفيتية دعوى ضد مالك السفينة أمام محكمة "ريجا" باعتبارها المحكمة المختصة طبقا لمعيار مكان وقوع الضرر بحيث طالبته بتعويض مبالغ الإجراءات المتخذة من أجل تطهير المياه الملوثة، وكذا الأضرار التي مست بالبيئة البحرية، لكن الصندوق الدولي للتعويض رفض طلب الحكومة السوفيتية على أساس أن الضرر البيئي لا يدخل ضمن مفهوم ضرر التلوث الذي ورد في إتفاقية 1969².

ج - إجراءات إحياء البيئة البحرية:

بعد صدور بروتوكول 1992 أصبحت الأضرار البيئية قابلة للتعويض عنها لكنها أصبحت مقيدة بتكاليف إجراءات إحياء البيئة البحرية فقط ويترتب على هذا أن كل طلبات التعويض على الأضرار التي تصيب البيئة البحرية ذاتها مستبعدة من نطاق بروتوكول 1992³.

قيد المشرع الدولي إجراءات إحياء البيئة البحرية ببعض القيود وهي أن تكون إجراءات إحياء البيئة معقولة، وأن يكون التعويض محددا فقط في تكاليف الإجراءات المتخذة فعلا أو التي ستتخذ⁴.

ثانيا- النطاق الجغرافي لضرر التلوث البحري بالمحروقات:

نصت المادة 02 من إتفاقية 1969 على نطاق إنطباقها الجغرافي حيث ورد فيها ما يلي: "تنطبق هذه الاتفاقية حصرا على الضرر الناجم عن التلوث في الإقليم، بما في ذلك البحر

¹ - مونية كرواط، المرجع السابق، ص 35.

² - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 94.

³ - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 110.

⁴ - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 97.

الإقليمي¹ لدولة متعاقدة، وعلى التدابير الوقائية المتخذة لمنع هذا الضرر أو التقليل منه إلى أدنى حد².

فبمجرد وقوع الضرر الناتج على تسرب أو إلقاء النفط في المياه التي تتكون منها بحار أي دولة طرف في الاتفاقية وبحرها الإقليمي تنطبق أحكام هذه المعاهدة بغض النظر على المكان الذي حدث فيه التسرب أو الضرر³.

فطبقاً لنص المادة 02 السالفة الذكر فإن مجال إنطباق المعاهدة يتحدد بمكان وقوع الضرر بغض النظر عن مكان وقوع الحادث الذي نتج عنه تسرب أو إلقاء النفط حتى ولو وقع الحادث في منطقة البحر العالي، حيث أنه من المعروف أن حوادث التسرب أو الإلقاء تحدث في منطقة البحر العالي بينما ضرر التلوث يحدث في المياه الإقليمية أو على إقليم دولة معينة وبالتالي إذا تعرضت سفينة صيد تابعة لدولة متعاقدة لحادث في منطقة البحر العالي فإن الأضرار الناتجة عنها تكون غير قابلة للتعويض عنها طبقاً لمعاهدة 1969⁴.
لكن بعد صدور بروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية إتسع النطاق الجغرافي لضرر التلوث البحري بالمحروقات وهذا ما يتضح لنا من خلال المادة 02 من البروتوكول " تنطبق هذه الاتفاقية حصراً على :

(أ) الضرر الناجم عن التلوث

¹ - عرفت المادة 02 من إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 البحر الإقليمي حيث نصت على " تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي "، حددت المادة 03 من الإتفاقية عرض البحر الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميل بحري تقاس من خطوط الأساس والمقررة وفقاً لهذه الإتفاقية، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها في مونتيفغو باي (جامايكا)، يوم 10 ديسمبر سنة 1982، دخلت حيز النفاذ سنة 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي، رقم 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، الجمهورية الجزائرية، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ،

² - Público - dipublico.org، تاريخ النشر: 2010/10/29، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني: 2023/05/22، ساعة الإطلاع 20:00.

³ - إيمان الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقاً للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، المكتب

الجامعي الحديث للنشر، الإسكندرية، 2014، ص 88.

⁴ - محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 127.

- 1- في إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك البحر الإقليمي ؛
- 2- في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المتعاقدة المنشأة وفقاً للقانون الدولي أو، إذا كانت دولة ما لم ينشئ الطرف المتعاقد تلك المنطقة في منطقة تقع خارج البحر الإقليمي لتلك الدولة ومتاخمة له، التي تقررها تلك الدولة وفقاً للقانون الدولي ولا تتجاوز 200 ميل بحري من الخطوط و القاعدة التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي ¹.
- على خلاف ما جاء في إتفاقية 1969 التي حددت النطاق الجغرافي لضرر التلوث في بحار أي دولة طرف في الإتفاقية أو بحرها الإقليمي فإن هذا النطاق إتسع ليشمل المنطقة الإقتصادية الخالصة²، وتحدد طبقاً لما نصت عليه المادة.

الفرع الثاني: الإجراءات الوقائية ونطاقها الجغرافي

إذا تعرضت سفينة ناقلة لشحنة من المحروقات لحادث بحري فإن الدولة الساحلية يقع على عاتقها إلزام باتخاذ الإجراءات الضرورية بهدف تفادي تسرب المحروقات، بحيث تقوم السلطات البحرية للدولة الساحلية بإصلاح الإعطاب التي تعرضت لها السفينة كسد الشقوق في هيكل السفينة، أو قطرها إلى مرفأ قريب لإصلاحها، لكن في الحالة التي تتسرب فيها المحروقات من السفينة فإن هذا الوضع يحتاج إتخاذ تدابير أخرى بهدف إحتواء المياه الملوثة وتجنب وصولها إلى الشواطئ كوضع الحواجز العائمة حول السفينة³.

أولاً - تعريف الإجراءات الوقائية وشروطها :

عرفت المادة 01 الفقرة 07 من بروتوكول 1992 التدابير الوقائية بأنها: " أي تدابير معقولة يتخذها أي شخص بعد وقوع الحادث لمنع أو تقليل الضرر الناجم عن التلوث ".
من خلال إستقراء هذه المادة يتضح لنا أن التدابير الوقائية حتى تكون قابلة للتعويض عنها لا بد أن تتوفر فيها الشروط التالية:

¹ - [Textes-des-Conventions_f.pdf \(iopcfunds.org\)](https://www.iopcfunds.org/Textes-des-Conventions_f.pdf) ، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني 2023/05/22.

² - منطقة من البحر متميزة بتاخم البحر الإقليمي للدولة وتمتد إلى ما يزيد على مائتي ميل بحري من خط الأساس العادي أو مجموع خطوط الأساس المستقيمة، بشرى عمائدية، " الحقوق السيادية للدولة الساحلية وفق إتفاقية 1982 (المنطقة الإقتصادية الخالصة نموذجاً) "، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة، الجزائر، المجلد 10، العدد 02، 2023، ص 540.

³ - فرحات كمال تيغلت، المرجع السابق، ص 287.

1 - الشرط الأول: زمن الإجراءات الوقائية:

طبقا لبروتوكول 1992 لا بد من القيام بالإجراءات الوقائية بعد وقوع حادث التلوث البحري بالنفط، وبالتالي إذا تم إتخاذ هذه التدابير قبل الحادث فهي تخرج من نطاق هذه الإتفاقية.

وزمن الإجراءات الوقائية ترجع أهمية تحديده في قيام عنصر الزمن بتحديد الإجراءات والتدابير المتخذة التي تدخل ضمن نطاق بروتوكول 1992، ونص هذا الأخير على تحديد زمن الإجراءات عندما عرف حادث التلوث، وهذا التعريف يشمل الحادث الذي لا يترتب عليه حدوث تلوث وإنما يحدث تهديد بالتلوث، وبالتالي التدابير الوقائية التي يتم القيام بها في هذه الحالة مرتبطة بعلاقة سببية بحادث التلوث وبمجرد إنقطاع هذه الرابطة لا يتم التعويض عنها¹.

2 - الشرط الثاني: أن تكون التدابير الوقائية معقولة :

بحيث تكون تكاليف هذه التدابير قابلة للتعويض عنها وغير مكلفة لدرجة كبيرة، وضعت الإتفاقية هذا الشرط بهدف ضبط تدخل الشخص الذي يقوم بإتخاذ التدابير الوقائية لأنه قد يتخذ إجراءات يمكن أن تكون مكلفة ولا يمكن السيطرة عليها بسبب حالة الإستعجال والفوضى التي تحدث أثناء وقوع الحادث، وبالتالي يكون هذا الشرط ضمان هام على عدم تحمل كل آثار التدابير الوقائية ولو كانت مفرطة².

والهدف من التدابير الوقائية له أهمية كبيرة ومزدوجة في حوادث التلوث البحري بالنفط فمن خلاله يتم التمييز بين الإجراءات الوقائية وإجراءات الإنقاذ أو عمليات المساعدة ذلك أن حادث التلوث يمكن أن يتسبب في إمكانية حدوث خلط فلا بد من التمييز بينهما لإختلاف أساس التعويض بينهما³.

ثانيا - الأضرار الناجمة على التدابير الوقائية:

إن التدابير الوقائية لا تخلو من الأخطار فالشخص الذي يقوم بهذه التدابير قد يتسبب في بعض الأضرار التي يكون مردها نقص تجربته وهذا ما يجعل تدخله غير ضروري، وقد يتسبب في أضرار لا تقل خطورتها على الأضرار التي يتسبب فيها ضرر التلوث، وكمثال على

¹ - مونية كرواط، المرجع السابق، ص 44.

² - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 117.

³ - محمد السيد احمد الفقي، المرجع السابق، ص 78.

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992

هذه الحالة الأضرار التي تسببها المواد الكيماوية التي يتم إستعمالها لتفكيك بقع الزيت على سطح البحر على مستثمرة لتربية السمك، ونظام التعويض على أضرار التلوث البحري بالمحروقات يشمل حتى الأضرار والخسائر التي تسببها الإجراءات أو التدابير الوقائية¹.

ثالثا - النطاق الجغرافي للإجراءات الوقائية :

نصت المادة 02 الفقرة 02 من بروتوكول 1992 على النطاق الجغرافي للتدابير الوقائية حيث ورد فيها " ... التدابير الوقائية، حيثما اتخذت، لمنع هذا الضرر أو التقليل منه إلى أدنى حد "

يتضح لنا من خلال إستقراء هذه المادة أن التدابير الوقائية تدخل ضمن نطاق الإتفاقية إذا تم القيام بها في أي مكان سواء كانت في البحر الإقليمي، المنطقة الإقتصادية الخالصة أو أي منطقة أخرى من مناطق البيئة البحرية.

خاتمة:

من خلال ما سبق عرضه وكإجابة على التساؤلات التي سبق طرحها في الإشكالية يمكن القول أن الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط نظمت مسؤولية مالك السفينة التي تكون سببا في حدوث التلوث البحري من خلال نصها على الأركان التي تقوم عليها هذه المسؤولية، وحددت شروطها فبمجرد توفر الأركان المتطلبة لقيام هذه المسؤولية تقوم مسؤولية مالك السفينة.

أما بالنسبة للنتائج التي تم التوصل إليها من خلال هذه الدراسة يمكن إجمالها في النتائج التالية:

- البيئة البحرية عرضة للعديد من الملوثات ويعتبر التلوث البحري بالنفط واحدا منها، وينجم على هذا الأخير أضرار خطيرة على البيئة البحرية وعلى صحة الإنسان على حد سواء، وتتعدد مصادر التلوث البحري بالنفط فقد يكون بسبب السفن دون ناقلات النفط، أو بسبب ناقلات النفط وقد تكون الصناعة الإستخراجية من البحر هي السبب في حدوث التلوث البحري.

¹ - فطيمة بلقاسم، المرجع السابق، ص 127.

- وبسبب خطورة الأضرار التي يحدثها التلوث البحري بالنفط فإن الشخص الذي يتسبب في حدوثه يلتزم بتقديم تعويض للمتضررين من التلوث لهذا وجدت عدة إتفاقيات في هذا المجال ومن بينها الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري لسنة 1969 والمعدلة بموجب بروتوكول 1992 حيث نصت على النظام القانوني لمسؤولية مالك السفينة والذي تعتبر مسؤوليته مسؤولية موضوعية، وحتى تقوم مسؤوليته المدنية لا بد من توفر أركان معينة وتتمثل في حادث التلوث وطبقا للإتفاقية محل الدراسة حتى يكون الضرر قابلا للتعويض عنه بموجب نصوصها لا بد أن يتوفر في السفينة والنفط الذي تحمله مفهوم معين ، كما يجب أن تتعرض هذه السفينة لواقعة مادية معينة والتي تأخذ بدورها عدة صور.

- الركن الثاني الذي تقوم عليه المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالنفط وهو ضرر التلوث وطبقا لما جاء في نصوص الإتفاقية لا بد أن تتوفر في هذا الضرر شروط معينة فيجب أن يحدث خارج السفينة وأن يقع الضرر بسبب التلوث وليس لأي سبب آخر، وحتى يدخل ضرر التلوث ضمن نطاق الإتفاقية لا بد أن يحدث في نطاق جغرافي حددته الإتفاقية في بحار أي دولة طرف أو بحرها الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة فيها وبالتالي إذا وقع الضرر في مكان آخر فإنه يخرج من نطاق الإتفاقية.

- تم التطرق في هذه الدراسة أيضا إلى التدابير الوقائية والتي تدخل ضمن ضرر التلوث وهي جملة من الإجراءات التي يتم القيام بها بهدف منع حدوث التلوث أو التقليل من أثاره الضارة ، والتدابير الوقائية شأنها شأن ضرر التلوث لا بد أن تتوفر فيها جملة من الشروط وللإشارة فإن الإتفاقية لم تحدد نطاق جغرافي معين للقيام بهذه التدابير وإنما هذه التدابير تدخل في نطاق الإتفاقية بغض النظر على المكان الذي تتخذ فيه وبالتالي تكون قابلة للتعويض عنها.

وكإقتراحات يمكن تقديمها بخصوص موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط يمكن القول أن الإتفاقية لم يتم تعديلها منذ وقت طويل لذلك وفي ظل التطورات التي شهدها العالم والتي ترتب عليها بالضرورة تطور في أنواع السفن فلا بد من تعديل نصوص الإتفاقية بما يتماشى مع التغيرات الحاصلة، حتى يتحقق الهدف الأساسي الذي

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992 وضعت من أجله هذه الإتفاقية وهو منح تعويض عادل لكل متضرر من التلوث البحري بالنفط.

قائمة المصادر والمراجع:

أولا / قائمة المصادر:

أ- الاتفاقيات:

- 1- إتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر الأبيض المتوسط، الموقع عليها في برشلونة، يوم 16 فبراير 1976، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم، رقم 80-14، المؤرخ في 08 ربيع الأول عام 1400 الموافق 26 يناير سنة 1980، الجريدة الرسمية، الجزائر، الصادرة بتاريخ 11 ربيع الأول عام 1400 هـ.
- 2- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها في مونتيفغو باي (جامايكا)، يوم 10 ديسمبر سنة 1982، دخلت حيز النفاذ سنة 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي، رقم 96-53، المؤرخ في 02 رمضان عام 1416 الموافق 22 يناير 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية، الجمهورية الجزائرية، العدد 06، الصادرة بتاريخ 04 رمضان 1416 هـ.
- 3- الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 30 أيار/ 1996، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم، 98 - 123 المؤرخ في 21 ذي الحجة عام 1418 الموافق 18 أبريل سنة 1998، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الإتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 25، الصادرة بتاريخ 29 ذو الحجة عام 1418 هـ.

ب - القوانين:

- 1- القانون، رقم 03-10، المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية، الجزائر، العدد 43، الصادرة بتاريخ 20 جمادى الأولى عام 1424 هـ، 20 يوليو سنة 2003 م.

ثانيا / قائمة المراجع:

أ- الكتب:

- 1- إيمان الجميل، المالك والمجهز للسفن البحرية وفقا للتشريع الوطني والإتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، المكتب الجامعي الحديث للنشر، الإسكندرية، 2014.
- 2- إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، 2012.

3- رضا، رجب عبد اللطيف محمود، الحماية الدولية للبيئة البحرية من التلوث النووي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.

4- علي فيلاي، الإلتزامات الفعل المستحق بالتعويض، الطبعة الثالثة، موفم للنشر، الجزائر، 2015.

5- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.

6- العربي بوكعبان، الوافي في القانون البحري، درا هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2020.

7- محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، 2008.

8- محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.

9- هالة صلاح ياسين الحديثي، المسؤولية المدنية الناجمة عن تلوث البيئة، الطبعة الأولى، جبهة للنشر والتوزيع، عمان، 2003.

ب- الرسائل الجامعية:

1- جمال واعلي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث دراسة مقارنة، (رسالة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، 2009.

2- حنان عميور، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن تسرب الزيت النفطي، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص قانون دولي عام، جامعة منتوري، قسنطينة، 2019.

3- خالد محمد المروني، التحديد القانوني لمسؤولية مالك السفينة، (أطروحة دكتوراه)، جامعة الجزائر- 01، 2011.

4- سهام زروالي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري الناجمة عن نقل البضائع الخطرة - دراسة مقارنة-، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص قانون خاص، جامعة أمحمد بوقرة بومرداس، الجزائر، 2018.

5- سمية بلمرابط، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بوقود السفن الزيتي، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص عقود ومسؤولية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2021.

6- فريد مقاني، حماية البيئة البحرية في التشريع الجزائري، (أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه)، تخصص فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، 2021.

7- فرحات كمال تيغلت، المسؤولية المدنية المترتبة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في ظل إتفاقية بروكسل لعام 1969، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، تخصص قانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، الجزائر، 2016.

8- فطيمة بلقاسم، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، فره عقود ومسؤولية، جامعة الجزائر 1، 2013.

المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992

- 9- ليدية تركي، المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2017.
- 10- وناسة جدي، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، (مذكرة لنيل شهادة الماجستير)، تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2007.

ج- المقالات في المجلات:

- 1- أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل - حالة الجزائر"، مجلة الباحث، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، المجلد 12، العدد 12، 2013، ص 27-19.
- 2- أحمد محمد أحمد الزين، "حماية البيئة المائية"، مجلة العلوم القانونية والاقتصادية، جامعة عين شمس، مصر، المجلد 59، العدد 02، يوليو، 2017، ص 807-828.
- 3- بشرى عماديدة، "الحقوق السيادية للدولة الساحلية وفق إتفاقية 1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة نموذجا"، مجلة الحقوق والعلوم السياسية جامعة خنشلة، الجزائر، المجلد 10، العدد 02، 2023، ص 537-552.
- 4- خيرة العربي، "أسباب تلوث البيئة البحرية والساحلية في الجزائر والحماية القانونية لها"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران 02 محمد بن أحمد، الجزائر، المجلد 03، العدد 01، 2016، ص 38.
- 5- الطيب فلوش، "دور المسؤولية المدنية في مكافحة ظاهرة التلوث البحري بالبترو"، مجلة الدراسات القانونية المقارنة، جامعة حسية بن بوعلي الشلف، الجزائر، المجلد 07، العدد 01، 2021، ص 787-807.
- 6- عائشة مخباط يعقوب، "حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والسياسية، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، المجلد 58، العدد 03، 2021، ص 162-187.
- 7- عماد فاضل ركاب المالكي، عقيل حمزة كاظم، "الحماية الجزائرية للبيئة البحرية من التلوث النفطي (دراسة مقارنة)"، مجلة دراسات البصرة، المجلد 13، العدد 30، 2018، ص 59-116.
- 8- عبد السلام منصور الشوي، "الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث"، المجلة العلمية لقطاع كليات التجارة، جامعة الأزهر، مصر، المجلد 10، العدد 01، يناير 2013، ص 421-536.
- 9- عبد الباسط بن طيفور، مريم درويش، "المسؤولية البيئية الناتجة عن التلوث النفطي"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، المجلد 05، العدد 02، 2018، ص 155-178.

- 10- علي المهدي علي الياسري، "أحكام المسؤولية المدنية عن التلوث البيئي الناشئ عن الشركات النفطية"، مجلة الجامعة العراقية، الجامعة العراقية، العدد 53، ص 224.
- 11- مريم حلايمية، "حادثه توري كانيون والقواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار"، مجلة الدراسات القانونية، جامعة يحي فارس المدية، الجزائر، المجلد 8، العدد 2، 2022، ص 818-844.

هـ- مواقع الانترنت:

- 1- [Torrey Canyon: The world's first major oil tanker disaster - SAFETY4SEA](#) تاريخ النشر: 2019/10/03، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني : 2023/04/30 ، ساعة الإطلاع 01:13.
- 2- [Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage - dipublico.org](#) تاريخ النشر: 2019/10/29، تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني 2023/05/22، ساعة الإطلاع : 00:08
- 3- [Textes-des-Conventions f.pdf \(iopcfunds.org\)](#) تاريخ الإطلاع على الموقع الإلكتروني 2023/05/22، ساعة الإطلاع 01:16.

د-المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- Khaled Abdalla Mohamed Al- Tamimi, Samer Fakhri Obeidat, "The Extent to which international Petroleum companies are committed to corporate social responsibility for direct investment and its reflections on developing economies", International Journal of Economics, Commerce and Management, United Kingdom, vol 17, Issue 12, December 2016.
- 2- Steven Edward Farnworth, **Liability for Pollution Damage from Offshore Oil Spills: The CLC and Fund Conventions, the EU's Environmental Liability Directive and their implications for New Zealand Law**, (doctoral thesis), The University of Waikato.
- 3- Sarika chetty, **Legal measures for the prevention of Oil Pollution by ships and civil liability for oil pollution Damage in South African marine and coastal waters**, (dissertation of masters), University of cape town, 2015.