

دور نظام الوقاية في سلامة الأنشطة البترولية البحرية في التشريع الجزائري

The role of the prevention system in the safety of offshore petroleum activities in Algerian legislation

غزيوي هنده

Ghazioui Henda

مخبر النقل البحري والموانئ في الجزائر جامعة سكيكدة - الجزائر -

Laboratory of Transport and Port Activities Law University of Skikda - Algeria-

h.ghazioui@univ-skikda.dz

تاريخ النشر

Publication date

31/05/2024

تومي فاروق *

Farouk Toumi

Fa.toumi@univ-skikda.dz

تاريخ القبول للنشر

Acceptance date

01/05/2024

تاريخ الاستلام

Submission date

25/11/2023

ملخص:

تناقش هذه الورقة البحثية مدى فعالية نظام الوقاية الجزائري المتعلق بسلامة الأنشطة البترولية البحرية، خصوصا وأن هذه الصناعة تعرف العديد من المخاطر ولها تأثيرات مختلفة على البيئة البحرية، وعرفت العديد من الحوادث الخطيرة، حيث تم مناقشة مضمون نظام الوقاية والتدابير والالتزامات والحقوق التي نص عليها، المطبقة في المنشآت البترولية البحرية وعلى العاملين على متن هذه المنشآت، وتحديد ما إذا كانت هذه التدابير والالتزامات والحقوق لها فعالية في مواجهة المخاطر الناجمة عن الأنشطة البترولية البحرية، وضمان سلامة المنشآت البترولية البحرية والعاملين على متنها.

الكلمات المفتاحية: نظام الوقاية؛ الصحة والسلامة المهنية؛ الأنشطة البترولية البحرية؛ المنشآت البترولية البحرية؛ المحروقات البحرية.

Abstract:

This research paper discusses the effectiveness of the Algerian prevention system related to the safety of offshore petroleum activities. This industry faces numerous risks and has various impacts on marine environments, with several serious incidents having occurred. The content of the prevention system, measures, commitments, and rights stipulated are examined, as applied to offshore petroleum facilities and personnel aboard these facilities. The paper aims to determine whether these measures, commitments, and rights are effective in addressing the risks associated with offshore petroleum activities and ensuring the safety

* المؤلف المراسل

of both the facilities and the personnel aboard them.

Key words: prevention system, Occupational Health and Safety, offshore petroleum activities, offshore oil installations, offshore hydrocarbons.

مقدمة:

تواجه أنشطة التنقيب واستكشاف المحروقات البحرية واستغلالها تحديات فنية وبيئية، وعلى الرغم من هذه التحديات، فإن عمليات واستكشاف واستغلال المحروقات البحرية آخذة في الارتفاع على مستوى العالم، ولم تكن هذه العمليات خالية من الحوادث حتى مع التطور التكنولوجي واستخدام التقنيات المتطورة، حيث عرفت العديد من الحوادث الخطيرة كانهجار منصة مونتارا في بحر تيمور سنة 2009، وحريق المنصة ديب ووتر هورايزون في خليج المكسيك سنة 2010، لقد أثارت هذه الحوادث الأخيرة مخاوف جدية أكثر من أي وقت مضى بشأن سلامة أنشطة التنقيب واستكشاف المحروقات البحرية واستغلالها، هذه الحوادث هي في الغالب نتيجة عدم مراعاة معايير السلامة.

لقد أصبحت قضايا السلامة ومنع التلوث العرضي الناتج عن عمليات النفط والغاز البحرية أمرا أساسيا في أعقاب سلسلة الحوادث الأخيرة، حيث أدخلت بعض الدول تغييرات على شروط الترخيص بالعمليات البحرية واللوائح المتعلقة بالصحة والسلامة والبيئة، وهي تسعى من وراء ذلك إلى تعزيز نظام الوقاية لضمان سلامة الأنشطة البترولية البحرية.

يهدف نظام الوقاية من التلوث الناجم عن الأنشطة البترولية البحرية إلى تحقيق مستوى أمثل من سلامة العمليات والأنشطة البترولية البحرية، من أجل تجنب حدوث المخاطر البترولية أو الحد من عواقبها.

اهتمت الجزائر باعتبارها دولة ساحلية مطلة على البحر المتوسط، على غرار العديد من الدول المتوسطية باستكشاف واستغلال جرفها القاري ومنطقتها الاقتصادية الخالصة، حيث أجرت العديد من الدراسات الجيولوجية والجيوفيزيائية على جرفها القاري، وعملت على تهيئة الإطار القانوني، فأصدر المشرع الجزائري العديد من القوانين والتنظيمات التي تنظم الأنشطة البترولية وكذلك المتعلقة بالصحة والسلامة المهنيين وحماية البيئة.

تناقش هذه الورقة البحثية الإطار القانوني الذي كرسه المشرع الجزائري لسلامة الأنشطة البترولية البحرية من خلال تقييم فعالية النظام الوقائي لمنع التلوث الناجم عن هذه الأنشطة، خصوصا والجزائر مقبلة على الدخول في الصناعة البترولية البحرية، ولم تكتسب بعد الخبرة

الكافية، هذا ما يدفعنا إلى طرح التساؤل التالي: ما مدى فعالية نظام الوقاية من التلوث الناجم عن نشاطات استكشاف واستغلال المحروقات البحرية في التشريع الجزائري؟

لمناقشة هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهج التحليلي من خلال تحليل الاتفاقيات الدولية والنصوص التشريعية التي نظمت الموضوع، والمنهج المقارن كضرورة اقتضتها نوع الدراسة لمعرفة تجارب التشريع المقارن والاستفادة منها، وتم تقسيم الدراسة لمحورين أساسيين يشكلان في أصلهما نظام الوقاية لسلامة الأنشطة البترولية البحرية، فتطرقنا في المحور الأول لسلامة المنشآت البترولية البحرية، وفي المحور الثاني لسلامة العاملين على متن المنشآت البترولية البحرية.

المبحث الأول:

سلامة المنشآت البترولية البحرية له دور فعال في منع التلوث أثناء تنفيذ العمليات البترولية البحرية تعتبر الأعطال التقنية من أهم أسباب وقوع الحوادث، فسلامة المنشآت البترولية البحرية لها أهمية خاصة في الصناعة البترولية البحرية. والمقصود بالسلامة البحرية (sécurité maritime) هو: مجموع التدابير الوقائية التي تهدف إلى حماية المنشآت البحرية ضد مخاطر الحوادث البحرية، والأحداث الكبرى مثل: الاصطدام، الانفجار، الانهيار، الحريق... إلخ.¹ كما تعرف أيضا بأنها: مجموعة الإجراءات والتدابير الوقائية والدفاعية المتخذة للتصدي ومنع المخاطر الواقعة أو المحتمل وقوعها على البيئة والملاحة البحريتين، وما له علاقة بذلك كالسفن والمنشآت البحرية ورجال البحر، ... إلخ.²

تعرف السلامة في الموسوعة العربية العالمية بأنها: (التدابير الوقائية التي يتخذها الإنسان لمنع الحوادث)³. فالوقاية وتجنب الحوادث البترولية البحرية والتصرف غير المشروع للمحروقات في البحر يقتضي تدخل المشرع في جميع مراحل العمليات البترولية، بوضع معايير وقواعد واضحة ودقيقة تمكن من ضمان تنفيذ الأنشطة البترولية في سلامة تامة مع المحافظة على البيئة، والتي تبدأ بتطبيق التدابير الضرورية المتعلقة بالسلامة أثناء بناء المنشآت وصيانتها (مطلب أول)، واحترام تدابير السلامة وحماية البيئة أثناء تنفيذ العمليات البترولية (مطلب ثاني).

المطلب الأول: تطبيق القواعد المتعلقة بالسلامة أثناء بناء المنشآت البحرية وصيانتها

تطبيق قواعد السلامة أثناء بناء المنشآت البحرية يكون باحترام القواعد المتعلقة بالتصميم والبناء والتجهيز (فرع أول)، وإقامة منطقة السلامة حول المنشآت البحرية بعد وضعها حيز الخدمة (فرع ثاني).

الفرع الأول: احترام القواعد المتعلقة بالتصميم والبناء والتجهيز

يرتبط احترام القواعد الدولية والمعايير المتعلقة بتصميم وبناء وتجهيز المنشآت البحرية بسلامة العمليات البترولية، ورغم التطور الذي وصلت إليه صناعة المحروقات البحرية، لا يوجد لوقتنا الحالي مدونة أو نص عالمي ملزم بشأن المعايير والمبادئ التوجيهية المتعلقة ببناء وتشغيل المنشآت البحرية المستخدمة في استكشاف واستغلال المحروقات البحرية،⁴ باستثناء القواعد والمعايير التي وضعتها المنظمة الدولية البحرية (IMO) سنة 1979، أو ما تسمى بمدونة مودو (MODU)،⁵ حيث تضمنت القواعد المتعلقة ببناء وتجهيز وحدات الحفر المتنقلة في البحر، وتهدف هذه المدونة إلى توفير معايير دولية لتصميم وبناء وحدات الحفر البحرية المتنقلة وتدابير السلامة الأخرى لتقليل المخاطر التي تتعرض إليها هذه الوحدات والعاملين على متنها، وعلى البيئة،⁶ وضمان مستوى من الأمان والسلامة يعادل المستوى المنصوص عليه في الاتفاقية الدولية للسلامة الأرواح في البحر لعام 1974، والاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966. تطبق أحكام هذه المدونة على وحدات الحفر البحرية المتنقلة، فعرفت بأنها كل سفينة قادرة على القيام بعمليات الحفر لاستكشاف واستغلال المحروقات السائلة والغازية أو الكبريت أو الملح،⁷ وبذلك فلا تسري أحكامها على المنشآت البترولية البحرية الثابتة.

تضمنت مدونة مودو (MODU) أحكاما تفصيلية لبناء وتشديد وحدات حفر بحرية عالية السلامة، إلا أنها أحكام توجيهية غير ملزمة، ففي غياب هيئة تقنية دولية لتحديد معايير السلامة المشتركة لجميع المنصات في العالم، يبقى تصميم وبناء وتجهيز هذه المنشآت يتم وفقا للمعايير التي تضعها الشركات البترولية،⁸ وتبقى مسألة تفتيشها ومراقبتها من صلاحية الدول التي تتم العمليات البترولية في مناطقها البحرية. وقد عرفت مدونة مودو (MODU) عدة تعديلات كان آخرها سنة 2022، حيث اعتمدت هذه التعديلات في اجتماع لجنة السلامة البحرية (MSC) بموجب القرار 505 (105) بتاريخ 2022/04/28.

بالرجوع لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي تعد الإطار القانوني الدولي لاستكشاف واستغلال المحروقات البحرية، نجد أنها منحت الدول الساحلية الحق في إقامة منشآت بحرية في منطقتها الاقتصادية الخالصة لاستغلال جرفها القاري، دون أن تقدم أي معايير عالمية لتصميم وبناء وتجهيز هذه المنشآت، غير أنها ألزمت الدول أثناء ممارستها لهذا الحق على ضمان سلامة العمليات البحرية، باتخاذ كافة التدابير اللازمة لتنظيم تصميم وبناء المنشآت وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها.⁹

وعلى الصعيد الإقليمي نجد البرتوكول لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الجرف القاري يشترط قبل منح الترخيص أو تجديده أن يتم التأكد من أن المنشآت قد تم بناءها طبقا للمعايير والممارسات الدولية،¹⁰ فيما أوجبت المادة 15فقرة 01 و02 من البروتوكول البحري الدولة الساحلية الطرف في العقد باتخاذ تدابير السلامة المتعلقة بتصميم المنشآت وبناءها ووضعها ومعداتها ووضع العلامات وتشغيلها وصيانتها، كما يتعين على الدولة الطرف المتعاقد التأكد من أن المشغل لديه في المنشآت، في جميع الأوقات، معدات وأجهزة كافية، وفي حالة عمل جيدة لمنع ومكافحة التلوث العرضي وحماية الأرواح البشرية، ويجب أن يكون المشغل قادراً على تسهيل الاستجابة السريعة لحالة الطوارئ باستخدام أفضل التقنيات المتاحة الفعالة بيئياً والمناسبة اقتصادياً.¹¹ كما ينبغي أن تكون المنشأة آمنة وصالحة للغرض الذي تستخدم من أجله، ومصممة لتحمل الظروف الجوية الصعبة في البحر، والزلازل وظروف البحر واستقراره وعمق المياه، ووضع نظام مراقبة أمر ضروري لضمان تنفيذ نشاطات المحروقات بأكثر الطرق أماناً في جميع الأوقات،¹² ومع ذلك فالتحدي الأكبر يكمن في مدى تنفيذ وتطبيق معايير السلامة لتحقيق أهدافها، وهو التقليل والحد إلى أبعد مدى ممكن من الحوادث والتلوث.

وأما اتفاقية أوسبار (OSPAR)¹³ فتلزم الدول الأطراف بتبني برامج وتدابير تحتوي عند الاقتضاء على حدود زمنية لتنفيذها، وتأخذ في الاعتبار على استخدام أحدث التطورات والممارسات التكنولوجية المصممة لمنع التلوث والقضاء عليه بشكل كامل، هذه الأحكام تخلق مجالا لتكييف واستخدام التكنولوجيات الجديدة التي يمكن أن تضمن السلامة في ظل الظروف التشغيلية السائدة في البحر.

وبالعودة إلى التشريع الجزائري نجد أن القانون المنظم للمحروقات والقانون المنظم للنشاطات المنجمية، لاسيما الباب العاشر منه والمتعلق بالأحكام المنظمة للمنشآت البحرية، لم يقدم قواعد ومعايير تتعلق بتصميم وبناء وتجهيز المنشآت البترولية البحرية.

فيما أشارت المادة 06 من القانون 19-13 المتعلق بالمحروقات في سياق ضمان سلامة العمليات البترولية على وجوب مراعاة تطبيق أفضل التقنيات والممارسات الدولية عند إنجاز نشاطات المحروقات قصد الوقاية والحد من المخاطر ذات الصلة وتسييرها،¹⁴ والملاحظ على هذا النص أنه غير واضح وتنقصه الدقة كونه ورد بشكل عام ودون تفصيل أو تحديد لأفضل

التقنيات والممارسات الدولية المطبقة في نشاطات المحروقات التي يقصدها المشرع، والتي تسهل فيما بعد عمل الهيئات والسلطات المكلفة بالرقابة والتفتيش.

وأما المادة 162 فقرة 01 من القانون المتعلق بالمنجم فنصت على خضوع المنشآت والتجهيزات البحرية للقوانين والتنظيمات المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر، والتي توجب على الدول ضمان أمن وسلامة المنشآت البحرية والعاملين على متنها¹⁵.

وفي غياب معايير وقواعد تقنية محددة وملزمة تطبق على نشاطات المحروقات، يكون تطبيق أحسن المعايير والممارسات الدولية من قبل الشركات البترولية الأجنبية متوقف على إرادة هذه الشركات التي تسعى إلى الحصول على الامتيازات والشهادات الرسمية، وتعزيز مصداقيتها ومكانتها إضافة إلى تحسين صورتها في سوق الصناعة البترولية، ومع ذلك يبقى إدراج وتضمين التشريعات المنظمة لنشاطات المحروقات المعايير الفنية المطبقة لسلامة العمليات البترولية أمر ضروري، نظرا لأن القانون يهدف إلى تغطية جميع الظروف والحالات لاسيما تلك التي لا تتمثل فيها الشركات البترولية لمعايير السلامة.

الفرع الثاني: إنشاء منطقة السلامة.

يعد إنشاء منطقة السلامة حول المنشآت البترولية أحد أكثر الطرق فعالية لضمان سلامتها وسلامة الملاحة البحرية خاصة من حوادث الاصطدام،¹⁶ منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 الدولة الساحلية الحق في إقامة منطقة سلامة حول منشآتها النفطية التي تشتغل في جرفها القاري ومنطقتها الاقتصادية الخالصة، ولها أن تتخذ التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة البحرية وسلامة منشآتها البترولية، فنصت في المادة 60 فقرة 04 على أنه: (للدولة الساحلية عندما تقتضي الضرورة ذلك، أن تقيم حول هذه الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات مناطق سلامة معقولة لها أن تتخذ فيها التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات).

وحددت الاتفاقية عرض منطقة السلامة بأن لا تتجاوز مسافة 500 متر حولها مقيسة من كل نقطة من نقاط طرفها الخارجي، ويمكن إنشاء مناطق أوسع إذا سمحت بذلك المعايير الدولية المقبولة أي القواعد الدولية العرفية وأوصت بذلك المنظمة الدولية المختصة هي المنظمة الدولية البحرية¹⁷، وقد يعتمد تحديد مسافة منطقة السلامة وطبيعة تدابير الحماية في هذه المنطقة على نوع وطبيعة المنشأة البحرية، فقد تخضع المنشآت البترولية البحرية لأهميتها الاستراتيجية لترتيبات أمنية عالية المستوى وقد تحتاج لمناطق سلامة أكبر¹⁸.

ويشترط لإنشاء مناطق السلامة حول المنشآت البترولية البحرية ألا يؤدي ذلك إلى إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بها بأنها ضرورية للملاحة الدولية، فيجب ألا يؤدي ممارسة الدولة الساحلية لهذا الحق إلى انتهاك أو تدخل غير مبرر في الملاحة أو الحقوق والحريات الأخرى في أعالي البحار.

لم تحدد الاتفاقية نوع المنصات البترولية - المنصات الثابتة أو المتنقلة- التي يمكن حمايتها من خلال إنشاء مناطق سلامة، فحسب هذه الاتفاقية يجب أن تكون مناطق السلامة مرتبطة بشكل معقول بطبيعة ووظيفة الجزر الاصطناعية أو المنشآت أو التركيبات، أي أن إنشاء مناطق السلامة يكون فقط متى كان ذلك ضروريا لضمان سلامة الملاحة والمنشآت البترولية.¹⁹ كما توجب الاتفاقية جميع السفن احترام مناطق السلامة المقامة حول المنشآت البترولية، وأن تطبق المعايير الدولية المقبولة للملاحة في جوار المنشآت ومناطق السلامة.²⁰

وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية عدة من قرارات تتعلق بسلامة وحماية المنشآت البترولية البحرية، لا سيما فيما يتعلق بمناطق السلامة حول هذه المنشآت، من بين هذه القرارات نجد القرارين A.621 (15) و A.671(16)، حيث تضمن القرار (15) A.621 تدابير منع التعدي على مناطق السلامة حول المنشآت أو الهياكل البحرية، وقدم عدداً من التوصيات تتعلق بتنظيم الملاحة كمرور السفن بالقرب من المنشآت النفطية وأنظمة الدولة الساحلية المتعلقة بتشغيل واستخدام المنشآت البحرية، غير أنه لم يعتمد أي توصية بشأن الحد الأقصى لمناطق السلامة،²¹ وأما القرار A.671(16) الذي اعتمد في 19 أكتوبر 1989 ويتعلق بمناطق السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت والهياكل البحرية، فقد قدم عدداً من التوصيات للحكومات والدول الساحلية ودول العلم تتعلق بمناطق السلامة وسلامة الملاحة حول المنشآت البحرية والتي وردت في ملحق هذا القرار.²²

المشرع الجزائري بدوره وعلى غرار أغلب الدول الساحلية اعتمد منطقة السلامة، حيث نصت المادة 163 من قانون المناجم على امكانية إحاطة المنشآت البترولية البحرية بمنطقة أمن تمتد على مسافة خمسمائة (500) متر ابتداءً من كل جانب خارجي لهذه المنشآت والآليات، ومنع الدخول إلى هذه المناطق إلا بموجب رخصة تمنح من السلطات المختصة بالنسبة للأشخاص الذين ليست لهم علاقة بنشاط المنشآت، وقصد ضمان الحماية الضرورية لهذه المنشآت والتجهيزات وضمان حماية للملاحة الجوية، يمكن حظر التحليق فوق المنشآت ومناطق السلامة²³، ولا يسمح بالتحليق ودخول مناطق السلامة إلا للسفن والطائرات المرخص لها

بالدخول والتي لها علاقة بخدمات المنشآت البترولية البحرية كتزويد هاته الأخيرة بالمؤونة، والمعدات، ونقل العمال ولجان الرقابة والتفتيش من البر²⁴.

كما تكون الدولة الساحلية مسؤولة عن نشر المعلومات الضرورية لمنشئاتها البترولية البحرية حفاظا على سلامة الملاحة البحرية، ويتم ذلك عن طريق الاخطارات الإذاعية والتحذيرات للبحارة، ويجب أن تظهر منصات التشغيل الثابتة في خرائط التنقل البحرية²⁵، حيث أوجبت إ.أ.م.ق.ب لسنة 1982 الدول الساحلية تقديم الاشعار اللازم عن إقامة المنشآت والتركيبات ويجب الاحتفاظ بوسائل دائمة للتنبيه إلى وجودها²⁶، حيث تؤدي الإشارات البحرية دور كبير في تفادي الاصطدامات البحرية، وهي وسيلة مهمة وضرورية لحماية المنصات البترولية البحرية وسلامتها وسلامة الملاحة البحرية²⁷.

ونص المشرع الجزائري على أن مسؤولية ضمان استمرار جودة الإشارة البحرية في المنشأة وعملها تقع على عاتق كل مالك أو مستغل للمنشأة أو تجهيز، أو كل شخص يقوم بأشغال البحث أو الاستغلال على متنها، كما يقع على عاتقه نفقات الإشارة في كل الحالات، وفي حالة عدم الامتثال من قبل المالك أو المشغل وعدم الاستجابة للإعذار الموجه لهم من قبل السلطة الإدارية المختصة، تقوم هاته الأخيرة اتخاذ الإجراءات اللازمة لوضع أو تصليح الإشارة على نفقة المالك أو المستغل، مع امكانية متابعتهم قضائيا²⁸.

غير أن الدولة تواجه صعوبات وعوائق قانونية عند التنفيذ والتدخل ضد السفن الأجنبية في حالة حدوث انتهاكات لقوانين الدولة الساحلية ولوائحها على الجرف القاري فيما يتعلق بحماية وأمن المنشآت البحرية، لأن القانون الدولي للبحار لا يحتوي على أي أحكام صريحة تتناول الصعود على متن السفن الأجنبية وحجزها عند ارتكابها انتهاكات، كدخولها لمناطق السلامة المقامة حول المنشآت البترولية دون رخصة.

المطلب الثاني: السلامة أثناء تنفيذ العمليات البترولية

يتم التأكد من أن تنفيذ العمليات البترولية سيتم في ظل احترام تدابير ومتطلبات السلامة وحماية البيئة، بمناسبة دراسة طلبات التراخيص الضرورية التي تطلبها الشركات البترولية الأجنبية لتنفيذ الأنشطة البترولية (فرع أول)، إضافة إلى الزيارات الدورية التي تقوم بها الهيئات المكلفة بالرقابة والتفتيش إلى المواقع والمنشآت للتأكد من تطبيق معايير السلامة وحماية البيئة أثناء تنفيذ العمليات (فرع ثاني).

الفرع الأول: ضرورة الحصول على السندات المنجمية والتراخيص الضرورية

يتطلب ممارسة نشاطات استكشاف واستغلال المحروقات في الجرف القاري والمنطقة الاقتصادية الخالصة الحصول على تراخيص مختلفة في كل مرحلة من مراحل العمليات البترولية، تصدرها السلطات المختصة في الدولة الساحلية، ونميز في ذلك نوعين من التراخيص: تراخيص الاستغلال الخاصة بمنشآت نشاطات المحروقات (أولا)، والسندات المنجمية والتراخيص التي تمنح الحق لممارسة نشاطات المحروقات (ثانيا).

أولا: تراخيص الاستغلال الخاصة بمنشآت نشاطات المحروقات

نصت المادة 156- من القانون 13-19 المتعلق بالمحروقات على أنه: (يشترط للشروع في استغلال المنشآت والهياكل المتعلقة بنشاطات المحروقات الحصول مسبقا على رخصة استغلال صادرة عن الوزير أو الوالي المختص إقليميا...). بموجب هذا النص يشترط الحصول على رخصة استغلال مسبقا قبل البدء في استغلال للمنشآت والهياكل المتعلقة بالمحروقات، وقد حددت المادة 02 فقرة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 319-21 المتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كفاءات الموافقة على دراسة المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها، المنشآت المتعلقة بنشاطات المحروقات المعنية برخصة الاستغلال بأنها مجموع الوحدات التي تسيّر نشاطات المحروقات في البر أو البحر، والتي من بينها المنصات البترولية البحرية.²⁹

وأما قرار الترخيص فهو ذلك السند الإداري أي القرار الإداري الصادر عن الوزير المكلف بالمحروقات بالنسبة للمنشآت المدرجة في الجدول (أ) من الملحق الأول بالمرسوم أعلاه، أو الوالي المختص إقليميا للمنشآت المدرجة في الجدول (ب) من الملحق الثاني بالمرسوم، وبثبت قرار الترخيص أن المنشأة أو الهيكل المعني يوافق المتطلبات والشروط المتعلقة بصحة وسلامة الأشخاص والأمن الصناعي وحماية البيئة المنصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما.³⁰

ويحدد في قرار الترخيص المتطلبات التي من شأنها الوقاية من التلوث والأضرار والأخطار التي تطرحها منشأة أو هيكل في البيئة، وتخفيفها و/أو إزالتها و/أو تعويضها.³¹

يتم إرسال طلب رخصة استغلال منشأة أو هيكل تابع لنشاطات المحروقات المدرج في الجدول (أ) من الملحق الأول بالمرسوم، إلى سلطة ضبط المحروقات لدراسته وتقديم توصية للوزير حول منح الرخصة اللازمة،³² وأما طلب التراخيص المتعلقة باستغلال منشأة أو هيكل

تابع لنشاطات المحروقات المدرج في الجدول (ب) من الملحق الأول بالمرسوم، فيتم إرسالها إلى الوالي المختص إقليميا من أجل الدراسة والترخيص.³³

ويشترط قبل منح الرخصة أن تستوفي ما يلي³⁴:

- الموافقة على دراسة أو مذكرة التأثير على البيئة، التي تم إعدادها والمصادقة عليها، والتي تهدف إلى تحديد إدماج مشروع ضمن بيئته مع تحديد الآثار المباشرة و/أو غير المباشرة للمشروع وتقييمها والتحقق من تكفل المشروع المعني بالمتطلبات المتعلقة بحماية البيئة.

- الموافقة على دراسة أو مذكرة الأخطار التي تم إعدادها والمصادقة عليها، والتي تهدف إلى تحديد المخاطر المباشرة أو غير المباشرة التي تعرض الأشخاص والممتلكات والبيئة للخطر من جراء نشاط منشآت وهيكل المحروقات.

- الحصول على تراخيص الشروع في الإنتاج أو التوصيل بالتوتر، وقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 21-257 كفاءات وإجراء الحصول على ترخيص الشروع في الإنتاج والتوصيل بالتوتر للمنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات،³⁵ فيما عرفت المادة 03 منه الشروع في الإنتاج بأنه عملية إدخال المحروقات والمنتجات البترولية و/أو أي منتج ناجم عن عملية التحويل على مستوى المنشآت والهياكل بهدف تجريب سيرها. وأما التوصيل بالتوتر فهو عملية إدخال الطاقة الكهربائية على مستوى منشآت وهيكل المحروقات بغرض تجريب سيرها.

- نتائج التحقيق العمومي المنفذ، والغرض منه إبلاغ الجمهور ومشاركهم، ومراعاة مصالح الغير عند إعداد القرارات التي يمكن أن يكون لها تأثير على البيئة.

وبعد حصول المستغل على رخصة الاستغلال فهو ملزم بتقديم مخطط التسيير البيئي ونظام الأمن لسلطة ضبط المحروقات للموافقة عليها.³⁶

ثانيا: السندات المنجمية والتراخيص التي تمنح الحق لممارسة نشاطات المحروقات

وهي السندات والتراخيص التي تمنح لطالب الترخيص المؤسسة الوطنية أو الشركات الأجنبية، لممارسة نشاطات المحروقات في رقعة معينة، ويشترط قبل البدء في الأشغال الموافقة على مذكرة أو دراسة التأثير على البيئة ومذكرة أو دراسة الأخطار وفتح تحقيق عمومي.

1- رخصة التنقيب: عرفت المادة 02 فقرة 60 من القانون 13/19 التنقيب بأنه: «التنقيب وهي الأشغال التي تسمح بالكشف عن المحروقات لاسيما عن طريق استعمال طرق جيولوجية وجيوفيزيائية، بما فيها إنجاز أشغال الحفر الطبقي...».

وتختص الوكالة الوطنية لتأمين موارد المحروقات (النفط) بمنح رخص التنقيب بموجب المادة 42 مطة 10 من القانون 13/19، بغرض القيام بأعمال التنقيب في مساحة معينة لمدة سنتين (2) قابلة للتجديد مرة واحدة لمدة أقصاها سنتين (2)، وأما عن شروط وإجراءات الحصول عليها فتحدد من قبل وكالة النفط، بعدما كانت منظمة بالمرسوم التنفيذي رقم 294/07 الذي يحدد إجراءات وشروط منح رخصة التنقيب عن المحروقات³⁷، وبما أن وكالة النفط مازالت لم تصدر بعد شروط وإجراءات منح رخصة التنقيب، فتبقى الشروط المنصوص عليها في المرسوم 294/07 سارية.

ويشترط في طالب الرخصة توفر القدرات التقنية والمالية وهو أمر ضروري للقيام بنشاطات التنقيب عن المحروقات، كما يجب أن يكون طالب رخصة التنقيب حائز على لشهادة التأهيل الأولى، بالإضافة إلى اكتتاب التزام بإنجاز برنامج الأشغال بالميزانية المقررة، حيث تقوم الشركة المنقبة بإجراء عمليات التنقيب وفقا لبرنامج العمل السنوي والميزانية المقررة.

وعليه فإن الفائدة التي تمنحها رخصة التنقيب لصاحبها، هي امكانية القيام بصفة غير حصرية بدراسات جيولوجية وجيوفيزيائية، وعند الاقتضاء عمليات الحفر، للبحث عن مؤشرات وجود المحروقات في المساحة التي يتم التنقيب فيها، وهي لا تخول المنقب أي حق في إبرام عقد المحروقات، أو التصرف في المنتجات المكتشفة في حالة اكتشاف محروقات³⁸.

2- عقد المحروقات: وهو العقد الخاص بنشاطات المنع والمبرم بين الأطراف المتعاقدة (المؤسسة الوطنية وأحد الشركات البترولية الأجنبية) بموجب الشروط المحددة في قانون المحروقات.

يتم إبرام عقود المحروقات على إثر إعلان المنافسة المنظم من قبل الوكالة الوطنية لتأمين موارد المحروقات (النفط)، كما يمكن إبرامه عن طريق التفاوض المباشر³⁹، بعد الحصول على قرار الإسناد الذي تمنحه وكالة النفط⁴⁰.

وحددت مدة عقد المحروقات لمساحات البحث والاستغلال بثلاثون (30) سنة، وبالنسبة لعقود المحروقات المتضمنة مكنا أو عدة مكامن مكتشفة بخمسة وعشرون (25) سنة، ابتداء من تاريخ دخول العقد حيز التنفيذ، ويمكن أن يمدد العقد في الحالتين لمدة لا تتجاوز العشرة (10) سنوات⁴¹.

تتضمن مدة العقد لمساحات البحث والاستغلال فترتين: فترة البحث، وفترة الاستغلال.

فترة البحث وهي محددة بمدة لا يمكن أن تتجاوز سبع (07) سنوات من تاريخ دخول العقد حيز التنفيذ، يمكن أن تتضمن هذه الفترة مرحلة واحدة أو عدة مراحل، يحدد عقد المحروقات المدة وبرنامج الأشغال الأدنى لكل مرحلة وكذلك شروط الانتقال من مرحلة إلى أخرى، ويمكن تمديد فترة البحث بناء على طلب الأطراف المتعاقدة.⁴²

وأما فترة الاستغلال فتبدأ بتاريخ تبليغ الموافقة من طرف وكالة النفط على مخطط تطوير مساحة الاستغلال، وتنتهي بتاريخ نهاية عقد المحروقات.

وتكتسي عقود المحروقات المبرمة إما صيغة عقد مشاركة أو، عقد تقاسم الإنتاج أو، وعقد خدمات ذات مخاطر.

3- امتياز المنبع: يقصد بامتياز المنبع القرار الذي تمنح بموجبه وكالة النفط، المؤسسة الوطنية الحق في ممارسة نشاطات البحث و/أو الاستغلال في رقعة معينة، ويحدد حقوقها والتزاماتها.⁴³ فيمكن للمؤسسة الوطنية ممارسة نشاطات المنبع وحدها بموجب امتياز منبع تمنحه إياها وكالة النفط، لمدة أولية قدرها 30 سنة،⁴⁴ يمنح امتياز المنبع لغرض البحث والاستغلال أو لغرض استغلال المكامن المكتشفة، ويرفع طلب امتياز المنبع إلى الوزير المكلف بالمحروقات، الذي يقدم التماسا بالموافقة عليه في مجلس الوزراء.⁴⁵

لا يرتب امتياز المنبع أي التزام تمويل أو ضمان تمويل على الدولة، وهي غير مسؤولة بأي حال من الأحوال عن الأعمال والأحداث الناجمة عن ممارسة هذه النشاطات، كما لا يمكن لأي شخص تقديم مطالب مباشرة أو غير مباشرة ضد الدولة أو وكالة النفط، بسبب أية أضرار أو عواقب، مهما كانت طبيعتها، ناجمة عن عمليات المنبع و/أو أدائها.⁴⁶

كما تقع النفقات الضرورية لتنفيذ امتياز المنبع على عاتق المؤسسة الوطنية التي تضمن تجنيد الموارد الفنية والمالية والتجهيزات الضرورية، وتلتزم أثناء أداء عمليات المنبع بالمقاييس والمعايير المقبولة عموماً في صناعة المحروقات، بما يضمن المحافظة على المكامن والاسترجاع الأمثل والمستدام للمحروقات، وعليها أن تزود بانتظام سلطة ضبط المحروقات بالمعلومات المتحصل عليها في إطار عمليات المنبع، وبالتقارير المطلوبة في الشكل ووفق الدورية التي تقرها سلطة ضبط المحروقات.⁴⁷

الفرع الثاني: خضوع المنشآت البترولية البحرية للرقابة والتفتيش

بعد الحصول على جميع التراخيص والسندات اللازمة، يبدأ تنفيذ عمليات التنقيب والبحث عن المحروقات واستغلالها، والتي يجب أن تمارس في ظل احترام أفضل الممارسات من

أجل الوقاية من أية مخاطر أو أضرار قد تلحق بالأشخاص أو بالأموال أو بالمنشآت أو بالبيئة⁴⁸، وخلال فترة إنجاز العمليات تخضع المواقع والمنشآت البترولية لمختلف عمليات التفتيش والرقابة من طرف الهيئات المختصة في الدولة المضيفة.

تشتترط بعض التشريعات المقارنة إخضاع المنشآت البترولية البحرية لرقابة تقنية قبل البدء في العمليات، ومن ذلك ما نص عليه قانون المناجم الفرنسي في المادة 4-162 L على أن يكون الحصول على ترخيص بداية أشغال الاستكشاف والاستغلال خاضع لإنجاز برنامج التحقق المستقل للمنشآت، والذي يتضمن تقييم تقني للمنشآت، ويشترك في إنجازه المشغل ومالك المنشأة⁴⁹، ويرسل إلى السلطة الإدارية المختصة للموافقة عليه، ويتم تنفيذ عمليات التحقق من قبل هيئة خارجية أو داخلية مستقلة عن مالك المنشأة أو المشغل⁵⁰، وقد جاءت هذه الأحكام استجابة لمتطلبات التوجيه الأوروبي 30-2013 UE المتعلق بسلامة نشاطات استغلال المحروقات في البحر⁵¹.

بينما المشرع الجزائري اعتمد هذا النوع من الرقابة بمناسبة دراسة طلب ترخيص استغلال منشأة أو هيكل تابعة لنشاطات المحروقات، حيث أنه وبعد الحصول على تراخيص الشروع في الإنتاج تخضع المنشآت والهيكل التي تم الانتهاء من بناءها إلى زيارة لجنة المحروقات للتحقق من مطابقتها مع الوثائق الموجودة في ملف الطلب ومتطلبات الموافقة المسبقة⁵².

وأما زيارات الرقابة والتفتيش بعد البدء في تنفيذ أشغال التنقيب والبحث عن المحروقات واستغلالها، فتتولى الهيئات المختصة في الدول المضيفة القيام بزيارات تفتيشية للتحقق من أن الشركة الأجنبية المشغلة للمنشأة تمتثل لقواعد السلامة، ويتم ذلك وفق برنامج يحدد مسبقا، حيث تخول تشريعات الدول الساحلية هيئات إدارية مختصة للقيام بزيارات تفتيشية للمنشآت البترولية المتواجدة في جرفها القاري ومنطقتها الاقتصادية الخالصة، ويكون مراقبة احترام قواعد السلامة على المنشآت البترولية ومراقبتها مرة واحدة على الأقل عند وصولها إلى مكان الحفر، تتبعها عمليات رقابة وتفتيش أخرى بشكل منتظم أثناء تنفيذ العمليات⁵³، حيث يختص أعوان مديرية البيئة والتهيئة والإسكان (DREAL) في فرنسا وتحت مسؤولية الوالي المختص إقليميا بصلاحيات المراقبة الإدارية لاستغلال المحروقات البحرية، ويمكنهم في جميع الأوقات زيارة جميع المنشآت البترولية المفتوحة للجمهور والغير مفتوحة (وهي المنشآت التي تستخدم عادة قاعدة الحياة حيث تضم المراقد والمطاعم، قاعات التمرير، إلخ)⁵⁴.

المشرع الجزائري بدوره نص في المادة 171 من قانون المناجم الجزائري على أنه يمكن لأعوان الدولة المؤهلين القيام بمعاينة المنشآت والتجهيزات في أي وقت، كما يمكنهم معاينة الوسائل المستعملة في استغلال الموارد الطبيعية للجرف القاري، وخص القانون رقم 13-19 سلطة ضبط المحروقات ولجان المحروقات الإقليمية المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-257 صلاحية مراقبة وتفتيش المنشآت والهياكل أثناء تنفيذ نشاطات التنقيب والبحث عن المحروقات واستغلالها، حيث ألزم هذا الأخير لجنة المحروقات المتواجدة في إقليمها المنشآت وهياكل المحروقات المذكورة في الملحق أ، بإعداد وتنفيذ برنامج مراقبة، ويرسل سنويا إلى سلطة ضبط المحروقات، كما ترسل لها أيضا محاضر المراقبة بعد كل مراقبة⁵⁵، وتتولى سلطة ضبط المحروقات صلاحية السهر على احترام التنظيم في مجال الصحة والأمن الصناعي والبيئة والوقاية من المخاطر الكبرى وتسييرها، كما تسهر على تطبيق القواعد الفنية التي تضمن سلامة المنشآت والوقاية من المخاطر على الصحة وسلامة الأشخاص وحماية البيئة وتسييرها⁵⁶.

المبحث الثاني:

سلامة العاملين على متن المنشآت البترولية البحرية

تعد السلامة المهنية أحد الركائز التي يقوم عليها النظام الوقائي في الصناعة البترولية البحرية، فالمنشآت البترولية البحرية التي يمارس على متنها النشاطات البترولية من قبل العمال، ويستعملون في ذلك آلات وأجهزة وأدوات مختلفة يصدر عنها مؤثرات بيئية يكون لها انعكاسا سلبيا على صحة العمال، فالعاملين على متن المنشآت البترولية البحرية هم أول من يتأثر بالتلوث الذي تصدره الآلات والأجهزة، والحوادث التي يمكن أن تقع، بالإضافة إلى الأخطاء البشرية التي أصبحت من بين الأسباب الرئيسية للوقوع الحوادث، كحادثة انفجار المنصة *Deepwater Horizon* سنة 2011 في خليج المكسيك، حيث أثبتت التحقيقات في أن الخطأ البشري هو أحد الأسباب الرئيسية للحادثة، وصعوبة العمل هي أحد أسباب الأخطاء البشرية⁵⁷. ولتفادي مثل هذه الحوادث والحد من المخاطر الناجمة عن الأنشطة البترولية البحرية يجب على صاحب العمل الالتزام بالصحة والسلامة المهنية للعاملين على متن المنشآت البترولية (مطلب أول)، مع ضرورة احترام التدابير الوقائية للصحة والسلامة المهنتين على متن المنشآت البترولية البحرية (مطلب ثاني).

المطلب الأول: الالتزام بالصحة والسلامة المهنية على متن المنشآت البترولية البحرية

يقصد بالصحة والسلامة المهنية توفير ظروف عمل آمنة ومناسبة لكل من العامل وأداة العمل، ويتم ذلك من خلال تقديم خدمات وقائية واحتياطات كفيلة لحماية الفرد من مخاطر العمل التي تنتج من جراء ممارستهم لعمل معين.⁵⁸

إن ضمان الصحة والسلامة المهنيين هو التزام فرضته ظروف العمل والعيش الصعبة والخطيرة على متن المنشآت البترولية البحرية، ويكون صاحب العمل أو المشغل ملزما بضمان صحة وسلامة العاملين على متن هذه المنشآت من خلال التدابير الوقائية المتخذة داخل أماكن العمل.

الفرع الأول: خصوصية ظروف العمل والعيش على متن المنشآت البترولية البحرية

يمارس عمال المنشآت البترولية البحرية عملهم في البيئة البحرية، كالبحارة الذين يعملون على متن السفينة، غير أن المنشآت تبقى ثابتة في موقع معين في البحر طيلة مدة استغلال الحقل البترولي، ليتم نقلها بعد نضوب الحقل إلى موقع آخر، أو إزالتها.⁵⁹

تعد صناعة المحروقات البحرية كواحدة من أكثر الصناعات خطورة على المستوى العالمي، حيث يتميز العمل على متن المنشآت البترولية البحرية بطول ساعات العمل، ومساحات العمل المحدودة والضيقة، والظروف البيئية والمعيشية الصعبة، فعمال المنشآت البترولية البحرية يمكنهم على متن المنشأة أثناء ممارستهم لعملهم، وفي أوقات الراحة بعد انتهاء مداومة العمل، فهم يعيشون في مكان ضيق بعيد عن عائلاتهم ومعرضون للمخاطر المتنوعة (كالمخاطر الكيماوية، ومخاطر الحرائق والانفجارات)، ويتعين على عمال المنشأة التعامل مع مثل هذه الظروف التي تهدد صحتهم وسلامتهم أثناء عملهم ومكوّنهم على متن المنشأة.

العمل على متن المنشآت البترولية البحرية منظم بفترات عمل في البحر متبوع بفترة راحة (إجازة) في البر، ويختلف النظام المعتمد في تنظيم ساعات العمل من دولة إلى أخرى، إما أن يكون عدد أسابيع العمل في البحر أكبر من عدد أسابيع الإجازة في البر، أو أن يكون عدد أسابيع الإجازة في البر أكبر من عدد أسابيع العمل في البحر، أو أن تكون مدة العمل في البحر مساوية لمدة الإجازة في البر، وهذا الأخير هو النظام الأكثر استخداما.⁶⁰

يقسم العاملين على متن المنشآت البترولية البحرية إلى فرق يعملون بنظام التناوب، فتكون هناك فترات عمل في النهار وفترات عمل في الليل دون انقطاع، وتختلف مدة العمل اليومي على متن المنشأة حسب طبيعته وأهميته، حيث يبلغ متوسط ساعات العمل اليومي

المعمول به عموماً بـ: (12) اثنا عشرة ساعة في اليوم، أي (168) مائة وثمانية وستون ساعة في الأسبوعين، و(216) مائتان وستة عشرة ساعة في ثلاثة أسابيع، ويطبق نظام العمل التناوبي حسب الفرق،⁶¹ فيما يعمل بعض العمال الذين يشغلون وظائف رئيسية معينة (240) مئتان وأربعون ساعة خلال (15) يوماً، أي بمعدل 17 ساعة يومياً.⁶²

ففي بريطانيا مثلاً، النظام المطبق على عمال المنشآت البترولية العاملة في بحر الشمال هو أسبوعين عمل على متن المنشأة البحرية تتبعها أسبوعين إجازة في البر، وهي تتجه نحو تطبيق نظام أسبوعين عمل في البحر تليها ثلاثة أسابيع إجازة في البر، أي زيادة مدة الإجازة في البر لأهميتها بالنسبة للعامل.⁶³

إن ظروف العمل الصعبة على متن المنشآت البترولية البحرية، والعمل لساعات طويلة في اليوم، تجعل العمال يعيشون تحت ضغط شديد وتصيبهم بالتعب، وهي العوامل التي يمكن أن تكون مصدراً للمخاطر المهنية، فمع مرور الوقت تؤدي إلى ارتكاب الأخطاء البشرية، فحالة الحبس والعزلة التي يعيشها العاملين على متن المنشآت البحرية، إضافة إلى التعب وقلة النوم واضطرابه يمكن أن تولد الإجهاد والإرهاق لدى العاملين بحيث يصعب عليهم أداء مهامهم على أحسن وجه، بالإضافة إلى الأمراض الناتجة بسبب الظروف البيئية والجغرافية، والمشاكل النفسية الناتجة خصوصاً بسبب العيش في مكان ضيق ومعزول في البحر.⁶⁴

كما أن العمل لساعات طويلة يؤثر على صحة العمال وسلامتهم، لذلك توصي منظمة العمل الدولية التركيز على توفير الظروف المعيشية الملائمة والمرحجة خارج أوقات العمل حتى يتمكن العمال من الراحة التامة التي تمكنهم من الاسترجاع.

الفرع الثاني: مضمون الالتزام بالصحة والسلامة المهنية

يعد موضوع الصحة والسلامة المهنيين أحد الاهتمامات الرئيسية لمنظمة العمل الدولية (OIT)، وأصدرت في هذا السياق العديد من الاتفاقيات، كالاتفاقية الدولية رقم 155 المتعلقة بالصحة والسلامة المهنيين وبيئة العمل، اعتمدها المؤتمر العام للمنظمة في دورته 67 في 03 جوان 1981، ودخلت حيز التنفيذ في 11 أوت 1983، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 59-06 المؤرخ في 11 فيفري 2006، تضمنت هذه الاتفاقية المفاهيم الأساسية للسلامة والصحة المهنيين، وتطبق على جميع فروع النشاط الاقتصادي.⁶⁵

إن الحفاظ على السلامة المهنية يقتضي وضع قواعد تفرض من خلالها التزاماً على الهيئة المستخدمة بحماية العامل لتفادي تلك المخاطر المحيطة بالعمل، فالمستخدم أو صاحب العمل

ملزم بتوفير الوقاية الصحية والسلامة المهنية للعامل، ويتم ذلك بتحسين ظروف العمل من خلال التدابير الوقائية المتخذة داخل أماكن العمل، وهو أحد الالتزامات الأساسية المترتبة على علاقة العمل القائمة على أساس عقد العمل، حيث نصت المادة 03 من القانون رقم 07-88 المتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل،⁶⁶ - وهي الأحكام التي تطبق على جميع المؤسسات المستخدمة مهما كان نوع النشاط الذي تمارسه - بأنه: (يتعين على المؤسسة المستخدمة ضمان الوقاية الصحية والأمن للعمال) والالتزام المؤسسة المستخدمة في هذه الحالة هو التزام ببذل العناية، حيث يفرض على المؤسسة المستخدمة استخدام جميع الوسائل الممكنة والضرورية بكل حكمة واجتهاد، في ظل احترام المبادئ العامة للوقاية، لضمان صحة وسلامة العمال.

بالرجوع إلى التشريع المقارن نجد المشرع الفرنسي في المادة 1-4121 من قانون العمل ألزم المستخدم على اتخاذ التدابير الضرورية لضمان السلامة والحماية للصحة البدنية والعقلية للعمال، وهو كذلك التزام ببذل عناية وليس بتحقيق نتيجة، غير أن الاجتهاد القضائي لمحكمة النقض الفرنسية في عدة قرارات صادرة عن الغرفة الاجتماعية اعتبرت التزام المستخدم المتعلق بالصحة والسلامة المهنيين هو التزام بتحقيق نتيجة، لاسيما فيما يتعلق بالأمراض المهنية، وأن خرق هذا الالتزام من قبل المستخدم يعد خطأ غير مبرر في مفهوم المادة 1-425 من قانون الضمان الاجتماعي ويترتب عليه مسؤوليته المدنية.⁶⁷

وفي قرار آخر لمحكمة النقض الفرنسية اعتبرت أنه مادام صاحب العمل ملزما بالالتزام بتحقيق نتيجة فيما يتعلق بحماية صحة وسلامة العمل فيجب عليه أن يضمن فعاليتها.⁶⁸

واعتبر الفقه الفرنسي في تعليقه على هذه القرارات القضائية، أن النتيجة المتوقعة للالتزام التي قصدها القضاء هي النتيجة المتوقعة من وراء التدابير الوقائية المتخذة من قبل صاحب العمل، والتي تم اتخاذها حسب الطريقة والمتطلبات التي حددتها المادتين 2-4121 و 3-4121 من قانون العمل الفرنسي، والنتيجة المتوقعة للالتزام صاحب العمل ستكون بوضع سياسة وقائية منتظمة ومكتملة.⁶⁹

فيما اعتبرت محكمة العدل الأوروبية أن التزام السلامة المفروض على صاحب العمل، لا يعني أنه ملزم بضمان بيئة عمل خالية من الخطر، فهذا الالتزام يغطي فقط المخاطر المتوقعة والتي يمكن تجنبها، فهو ليس التزاما مطلقا.⁷⁰

فالناتجة المتوقعة للالتزام السلامة تتمثل في اتخاذ صاحب العمل التدابير الوقائية، والحرص على تكوين العمال وإعلامهم، وتوفير الوسائل والألبسة الخاصة بالعمل، ...إلخ، فالمقصود ليس ضمان عدم إصابة العامل جسدياً أو نفسياً، وإنما التطبيق الفعلي للتدابير الوقائية في مكان العمل، لمنع الأخطار التي يمكن توقعها أو التقليل منها قدر الإمكان.

وفي قطاع الصناعة البترولية البحرية التي تعرف العديد من الأخطار التي مازالت غير معروفة بعد، يحرص المشغل (الشركة البترولية الأجنبية) على تبني أعلى وأفضل المعايير التقنية وإجراءات السلامة المتاحة في صناعة النفط البحرية، لإثبات امتثاله لمتطلبات الوقاية والسلامة.

المطلب الثاني: التدابير الوقائية للصحة والسلامة المهنيين على متن المنشآت البترولية البحرية.

يتطلب ضمان صحة وسلامة العاملين على متن المنشآت البترولية البحرية، احترام تدابير وقواعد السلامة المتعلقة بالمنشآت البترولية نفسها، لأنها تشكل مكان العمل بالنسبة لهؤلاء العمال، وعلى صاحب العمل في هذه الحالة الامتثال للقواعد العامة المنظمة للصناعة البترولية البحرية.

لم يخص المشرع الجزائري قواعد وقائية خاصة بالصحة والسلامة في الصناعة البترولية، وإنما وضع قواعد عامة تطبق على جميع المؤسسات المستخدمة وفي جميع القطاعات، هذه القواعد تضمنها القانون رقم 88-07 المتعلق بالوقاية الصحية والأمن وطب العمل، بينما خصصت بعض التشريعات المقارنة قواعد خاصة بالصحة والسلامة المهنية في الصناعة البترولية، ومن ذلك التشريع الفرنسي الذي خص الصناعات الاستخراجية فيما يتعلق بالصحة والسلامة المهنية بقواعد خاصة، تضمنها المرسوم رقم 80-331 المتعلق باللائحة العامة للصناعات الاستخراجية،⁷¹ حيث تضمنت اللائحة العامة للصناعات الاستخراجية في فرنسا (RGIE) الخطوط الرئيسية لتنفيذ الالتزام بالسلامة المهنية التي تؤثر بشكل خاص على المشغل البترولي.

تتضمن التدابير الوقائية للصحة والسلامة المهنيين على متن المنشآت البترولية البحرية، تدابير متعلقة بأمكان العمل والسكن، إضافة إلى إعلام وتكوين العاملين على متن هذه المنشآت (فرع ثاني).

الفرع الأول: التدابير المتعلقة بأمكان العمل والسكن

نصت المادة 04 فقرة 01 من القانون 88-07 المذكور أعلاه على أنه: (يتعين على الهيئة المستخدمة السهر على أن تكون محلات وأماكن العمل ومحيطها وملحقاتها وتوابعها، بما في ذلك

كل أنواع التجهيزات نظيفة بصورة مستمرة، وأن تتوفر فيها شروط الوقاية الصحية الضرورية لصحة العمال، كما يجب أن يستجيب جو العمل إلى شروط الصحة والراحة والوقاية الصحية، وعلى وجه الخصوص التهوية وتجديدها، والتشمس والإضاءة والتدفئة والحماية من الغبار والأضرار الأخرى وتصريف المياه القذرة والفضلات).

إن السهر على نظافة أماكن العمل وملحقاتها هو التزام على عاتق الهيئة المستخدمة، ويتحقق ذلك بالتنظيف الجيد ومسح أرضية الأماكن المخصصة للعمل بانتظام، وتنظيف الجدران والسقوف، وإعادة الدهن والصيانة والتغليف كلما لزم الأمر، كما يجب على الهيئة المستخدمة تهوية الأماكن المخصصة للعمل، إما عن طريق التهوية الميكانيكية أو التهوية الطبيعية الدائمة أو التهوية المختلطة، وضمان الحجم الأدنى من الهواء لكل شاغل طبقا للمقاييس التي حددها التنظيم⁷².

كما يجب الحرص على ضمان الإضاءة الكافية في أماكن العمل ومناطق المرور والشحن والتفريغ والمنشآت الأخرى، وتتخذ الهيئة المستخدمة جميع التدابير لضمان حماية العمال من البرد وتقلبات الجو، كما تعمل على استخراج الدخان وغاز الاحتراق الذي تطرحه وسائل التدفئة ودفعه إلى الخارج⁷³.

كما يجب على الهيئة المستخدمة الحفاظ كافة الضجيج التي يتحملها العمال في مستوى يتلاءم مع صحتهم، مستعملة التقنيات الحديثة من أجل عزل الضوضاء أو التخفيف من الضجيج أو كتم الأصوات، ويتعين عليها تزويد العمال الذين تتعرض أماكن عملهم لدرجة حرارة منخفضة جدا أو عالية جدا بتجهيزات الحماية الخاصة⁷⁴.

وأما في فرنسا، وبالرجوع إلى اللائحة العامة للصناعات الاستخراجية (RGIE)، يعتمد ضمان الحفاظ على سلامة مكان العمل احترام تدابير الصحة والسلامة المهنية، فقبل بدء العمل يقوم المشغل بإعداد وثيقة تسمى (وثيقة السلامة والصحة)، من أجل تحديد وتقييم المخاطر التي يمكن أن يتعرض لها العمال،⁷⁵ تقسم وثيقة السلامة والصحة إلى جزئين، الأول مخصص لتحليل المخاطر ويكون شامل قدر الإمكان، والهدف هو تحديد المخاطر الداخلية على حد سواء أي المخاطر المرتبطة بالأنشطة، والخارجية المرتبطة على الخصوص بالظروف الجوية والمحيطات، والجزء الثاني يتضمن التدابير المتخذة للقضاء على المخاطر أو التخفيف من حدتها أو عن طريق الحد من آثار الحادث العرضي، ويجب أن تثبت وثيقة السلامة والصحة أن المشغل قد اتخذ

جميع تدابير السلامة ذات الصلة، والفعالة في المواقف العادية والخطرة، بما يتوافق مع الحاجة لوضع مخطط للتدخل.⁷⁶

يجب أن تثبت الوثيقة بأن صاحب العمل قد امتثل لتعليمات اللائحة العامة للصناعات الاستخراجية (RGIE) وبالتالي تنفيذ التزامه بضمان الصحة والسلامة.

ويرفق مع وثيقة الصحة والسلامة ملف يحتوي على جميع التعليمات المرتبطة بتنفيذ العمل من قبل العمال، وبالأخص دليل تشغيل لكل جهاز، قواعد الإخلاء الطارئ لأماكن العمل.

وزيادة على ذلك بالنسبة لنشاطات المحروقات في البحر والتي يفترض أن تكون فيها العزلة في البحر لمدة يمكن أن طويلة فإن صاحب العمل (المشغل) ملزم بتوفير سكن لائق ومناسب للعمال ويكون بعيد عن المناطق الخطرة.⁷⁷

الفرع الثاني: إعلام وتكوين العمال.

تعد مسألة إعلام العمال وتكوينهم أحد التدابير البالغة الأهمية في مجال الوقائية والصحية والأمن، حيث عرفت اهتمام المشرع الجزائري واعتبرها واجب تضطلع به الهيئة المستخدمة، وألزمها بوضع برنامج سنوي للتعليم والتكوين تشارك في وضعه لجنة الوقاية الصحية والأمن، وطبيب العمل، غير أنه ترك لها حرية تحديد مضمون هذا البرنامج.⁷⁸

يهدف تعليم العمال وتكوينهم في مجال الوقاية من الأخطار المهنية إلى تنبيههم بمواقع وأنواع الأخطار التي يمكن أن يتعرضوا لها، وإلى تدابير الوقاية الواجب اتخاذها لضمان أمنهم وسلامتهم، كما يهدف تعليم العمال وإعلامهم إلى شرح الأخطار المهنية للعمال وتحسيسهم بها، وتدابير الوقاية الواجب اتخاذها لتفادي هذه الأخطار، وقواعد المرور داخل المؤسسة وتحديد مخارج منافذ النجدة لاستعمالها في حالة الخطر.⁷⁹

وفي فرنسا، أهتم المشرع الفرنسي بإعلام العمال وتكوينهم من خلال اللائحة العامة للصناعات الاستخراجية (RGIE)، حيث ألزم صاحب العمل بضرورة إعلام العمال على المخاطر المهنية التي يمكن أن يتعرضوا لها، ويصاحب الإعلام ضرورة التكوين والذي من خلاله يتم إعلام العمال بالمخاطر وتدابير السلامة التي يجب مراعاتها لتجنب حدوث هذه المخاطر، ويمكن الوصول إلى هذه المعلومات كذلك من خلال الاطلاع على وثيقة الصحة والسلامة ومرفقاتها.⁸⁰

ولا يقتصر التزام صاحب العمل (المشغل) على إعلام العمال الدائمين فقط، بل يشمل حتى العمال المتعاقدين الذي يعملون مع شركات المناولة، حيث ألزمت اللائحة العامة للصناعات

الاستخراجية المشغل بالتأكد من أن العمال المتعاقدين مع شركات المناولة قد تلقوا بالفعل تعليمات السلامة التي يتعين عليهم تنفيذها⁸¹.

ويتم تكوين العمال وتدريبهم كلما دعت إلى ذلك الضرورة، لاسيما أثناء التوظيف أو النقل، أو التعيين في وظيفة أخرى تتطلب مهارات جديدة، أو إدخال أو تغيير معدات العمل، كما يجب تكييف التكوين مع التغيرات والتطورات التي تعرفها المخاطر بسبب التطور التكنولوجي. وبالنسبة للأنشطة التي تنجز في البحر، يجب أن يكون كل عامل قد أتم تدريباً على مكافحة الحرائق والبقاء في البحر، وتدريبات الإخلاء في حالة الخطر... إلخ⁸².

يتضح مما سبق أن التدابير المتعلقة بالصحة والسلامة المهنية التي نص عليها المشرع الجزائري هي أحكام عامة تطبق على جميع القطاعات والأنشطة، وكان أفضل لو أضاف المشرع تدابير أو قواعد صارمة حول الصحة والسلامة المهنية خاصة بالنشاطات التي تكون فيها نسبة المخاطر عالية، كأنشطة استكشاف واستغلال المحروقات في البحر، التي تصنف كأحد أخطر الأنشطة التي تشكل خطراً على البيئة البحرية والعاملين على متن المنشآت البحرية، كما هو معمول به في التشريعات المقارنة التي لها خبرة طويلة في الصناعة البترولية البحرية، كالمشرع الفرنسي الذي وضع أحكاماً وقواعد عامة تضمنتها اللائحة العامة للصناعات الاستخراجية (RGIE)، وخص فيها كل قطاع معين بالقواعد التي تخصه حسب خصوصية كل نشاط.

كما أن المشرع الجزائري في تنظيمه للمنشآت البحرية لم يخصص أحكاماً خاصة بتنظيم علاقات العمل على متنها، بالرغم من كونها تضم طاقماً بشرياً من العمال متعدد الاختصاصات والوظائف، تجمع بين الأعمال المتعلقة بأنشطة المحروقات والتي تتطلب مهندسين وفنيين وعمالاً مختصين للتحكم في الآلات والمعدات على سطح المنشأة، وإلى غواصين لتنفيذ الأشغال في قاع البحر، وعمال آخرون يسهرون على توفير الخدمات كالإطعام ومتطلبات العيش، وإذا كانت المنشأة البترولية متنقلة فهي تحتاج إلى طاقم بحري متكون من قبطان وبحارة لقيادتها ونقلها موقع إلى آخر.

وأمام هذا الفراغ القانوني تطبق عليها الأحكام العامة التي تحكم علاقات العمل، فعقود العمل على متن المنشآت البترولية البحرية ينظمها القانون رقم 90-11 المتعلق بعلاقة العمل⁸³، والاتفاقيات الجماعية المبرمة مع الهيئات الاجتماعية، بينما إذا كانت المنشأة قابلة للعموم وخضعت لإجراءات الترخيم ورخص المرور أي تستجيب لخصائص السفينة⁸⁴ فعقود العمل بالنسبة للطاقم البحري (الربان والبحارة) هي علاقة عمل بحرية، حيث أخضع القانون رقم 90-11 هذه

الفئة من العمال أي البحارة أو رجال البحر بمقتضى المادة 04 منه إلى تنظيم خاص، حيث نصت على أنه: «تحدد عند الاقتضاء أحكام خاصة، تتخذ عن طريق التنظيم، النظام النوعي لعلاقات العمل التي تعني مسيري المؤسسات ومستخدمي الملاحة الجوية والبحرية ومستخدمي سفن الصيد التجارية والصيد البحري ...»، وقد صدر في هذا الصدد المرسوم التنفيذي رقم 102/05 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري، أو الصيد البحري.⁸⁵

إضافة إلى ذلك فقد صادقت الجزائر على اتفاقية العمل البحري (MLC) لسنة 2006، وتم ذلك سنة 2015،⁸⁶ حيث تعتمد هذه الأخيرة في تكييفها للعمل البحري على معيارين، طبيعة مكان العمل ما إذا كانت سفينة أم لا، ومدة الصعود على متن السفينة.

وأما المشرع الفرنسي فيصنف العاملين في البحر إلى ثلاث (03) فئات رئيسية، واعتمد في ذلك على معيار النشاط الممارس على متن السفينة وهم:⁸⁷

- الفئة الأولى تتمثل في رجال البحر البحارة وهم: "رجال البحر العاملين بأجر أو لحسابهم الخاص الذين يقومون بنشاط مرتبط مباشرة بتشغيل السفينة." وحدد المرسوم قائمة الأنشطة والوظائف التي تسمح بتكييف أصحابها كبحارة.

- الفئة الثانية وهم رجال البحر الآخرين من غير البحارة وتشمل: "جميع الأفراد العاملين بأجر أو بغير أجر الذين يمارسون على متن السفينة نشاطا مهنيا بأي صفة كانت".

- الفئة الثالثة وهم الأفراد الآخرين من غير رجال البحر.

فيما اعتبرت المادة R.5511-3 من قانون النقل الفرنسي صنف الأفراد العاملين على متن المنصات البترولية البحرية في أنشطة إعداد الطعام وتقديمه، للأفراد العاملين في نشاطات تركيب وبناء وحدات الإنتاج تحت البحر، وحفر الآبار في حقول البترول والغاز، والعمال المستخدمين على المنصات أو الجزر الاصطناعية أو المنشآت البحرية في فئة رجال البحر غير البحارة⁸⁸، كما استبعدت المادة R.5511-4 من قانون النقل الفرنسي فئات كثيرة من الأفراد العاملين على المنصات البترولية من فئة رجال البحر، وصنفتهم في فئة العمال الآخرين من غير رجال البحر، وأوردت المادة قائمة بالنشاطات المهنية التي تمارس على متن السفن والمستبعدة من فئة رجال البحر، ومنهم الأفراد العاملين والتقنيين والمهندسين العاملين على متن السفن التي تمارس نشاطات الاستكشاف والاستغلال.⁸⁹

يتضح أن هناك تشابه كبير بين الأفراد العاملين على متن السفينة، ونظرائهم العاملين على متن منشأة بترولية بحرية، من حيث مكان ممارسة النشاط وهو البحر، فالعاملين على متن المنصات البحرية حتى وإن كانت ثابتة طيلة فترة نشاطها، يواجهون بدورهم مخاطر البحر من (أمواج عالية، رياح قوية، تيارات بحرية)، بالإضافة إلى الضجيج الذي تصدره الآلات، والمواد الكيماوية المستعملة، ومخاطر الحوادث العرضية كالحريق والانفجار، فهم أيضا بحاجة لحماية عالية خلال مدة مكوثهم على متن المنصة البحرية على غرار رجال البحر.

وعدم تخصيص المشرع الجزائري لأحكام خاصة باستغلال المحروقات البحرية وتنظيم علاقات العمل على متن المنشآت البترولية البحرية، يعود بالأساس إلى كون صناعة المحروقات البحرية في الجزائر لم تصل بعد إلى مرحلة النضج التي شهدتها في بعض دول العالم كخليج المكسيك وبحر الشمال، وهو ما يجعل من الضروري تداركه مستقبلا خصوصا وأن الجزائر قد شرعت في عمليات التنقيب على المحروقات البحرية، وتم منح رخصة تنقيب لكل من شركتي إيني الإيطالية وتوتال الفرنسية.

الخاتمة:

لقد اتضح لنا من خلال هذه الدراسة أن الهدف من نظام الوقاية في الحفاظ على سلامة الأنشطة البترولية البحرية هو من منع الحوادث وتجنب وقوع أي خطر محتمل ناتج عن أنشطة استكشاف واستغلال المحروقات في البحر، وفعالية نظام الوقاية تعتمد على تحقيق هذا الهدف، وفي حالة وقوع حادث بترولي بحري بسبب عطل أو خلل فني أو بشري في سلامة الموقع البترولي فلا يتحقق هذا الهدف.

إن تحقيق أهداف نظام الوقاية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الحوادث البترولية، يتطلب احترام القواعد والمعايير الفنية المعمول بها في صناعة المحروقات البحرية، وحتى يكون نظام الوقاية فعالا يجب أن يساهم قدر الإمكان في تجنب الأعطال الفنية والأخطاء البشرية، وهو ما يتطلب إجراءات فعالة من قبل المشرع بدمج المعايير والقواعد الفنية في التشريعات الوقائية لإعطائها القوة الإلزامية، فإذا لم تكن هناك معايير وقواعد محددة لها طابع إلزامي، فلا يمكن إجبار الشركات البترولية الأجنبية على الالتزام بها، رغم اهتمام هذه الأخيرة بالجانب البيئي وتطبيقها وامتثالها للمعايير البيئية، إلا أن ذلك يبقى غير كاف.

كما اتضح أن سلامة الأنشطة البترولية البحرية هي التزام يقع على عاتق صاحب العمل أو المشغل، الذي يجب عليه التأكد من سلامة المنشآت البترولية والعاملين على متنها، فالوقاية

من الحوادث هي مسؤولية تقع بالدرجة الأولى على عاتق صاحب العمل، وهو بذلك ملزم بتوفير كل وسائل الحماية المكرسة قانوناً، وإعلام العمال وتكوينهم.

وقد أبرزت هذه الدراسة بعض الاقتراحات والتوصيات نوجزها فيما يلي:

- ضرورة تخصيص أحكام تتضمن قواعد ومعايير تتعلق بتصميم وبناء وتجهيز المنشآت البترولية البحرية، ومنح سلطة ضبط المحروقات صلاحية الرقابة والسهر على تطبيقها.
- ضرورة تخصيص أحكام ضمن قانون المحروقات تنظم نشاطات استكشاف واستغلال المحروقات في البحر.
- ضرورة تشديد الأحكام والشروط المتعلقة بحماية البيئة البحرية عند منح التراخيص واشتراط تقديم دراسات التأثير على البيئة ودراسة المخاطر إضافة إلى إعلام الجمهور من خلال التحقيق العمومي قبل منح أي رخصة في جميع مراحل العمليات البترولية.
- ضرورة إصدار المشرع تدابير أو قواعد صارمة حول الصحة والسلامة المهنية خاصة بأنشطة استكشاف واستغلال المحروقات في البحر، باعتبارها نشاطات تكون فيها نسبة المخاطر عالية، كما هو معمول به في فرنسا ودول بحر الشمال وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية.
- ضرورة تخصيص تشريع ينظم علاقات العمل على متن المنشآت البترولية البحرية وإدراجها ضمن العمل البحري، لصعوبة ظروف العمل وخطورته، إضافة إلى أخطار البحر التي يواجهها العاملين على متن هذه المنشآت، على غرار بعض التشريعات المقارنة التي خصصت أحكاماً خاصة تنظم مختلف علاقات العمل على متن المنشآت البحرية.

وبصفة عامة كرأي شخصي: أقترح التوقف أو على الأقل إرجاء مشاريع استغلال المحروقات في البحر في الوقت الحالي، لما تسببه من أضرار كبيرة على البيئة البحرية والأحياء البحرية هذا من جهة، ومن جهة أخرى تحتاج هذه الاستثمارات إلى رؤوس أموال ضخمة وتكنولوجيا متطورة، وهو ما يدفع الدولة اللجوء إلى الشركات البترولية الأجنبية لتنفيذ هذه المشاريع والقبول بشروطها، إضافة إلى صعوبة التحكم في الحوادث التي يمكن أن تقع كالحرائق والتسربات النفطية، وفي المقابل زيادة المشاريع الاستثمارية في عمليات التنقيب والبحث عن المحروقات في البر، وتوسيع نشاطات الاستكشاف ظل توفر مساحات شاسعة لم تكتشف بعد، والتوجه نحو مشاريع استغلال الطاقات المتجددة وخاصة الطاقة الشمسية.

الهوامش:

- 1 رأي عبد النور، الجوانب القانونية لاستغلال المحروقات في البحر، أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 1،
نوقشت في 02/03/2019، ص 154.
- 2 غربي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 02،
2017، ص 37.
- 3 <http://www.998.gov.sa/Ar/Aviation/AviationSafety/Pages/saftyconcept.aspx>
تاريخ الزيارة 04-05-2023.
- 4 رأي عبد النور، مرجع سابق، ص 162.
- 5 IMCO Resolution A.414(XI) adopted on 15 November 1979, code for the construction and equipment of mobile offshore drilling unit (MODU).
- 6 Chapitre 01, Article n° 1.1 Code modu.
- 7 Chapitre 01, Article n° 1.3.1 Code modu
- 8 رأي عبد النور، مرجع سابق، ص 161.
- 9 المادة 194 فقرة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، صادقت عليها الجزائر بموجب
المرسوم الرئاسي رقم 96/53 مؤرخ في 22/01/1996، ج ر عدد 09. لم يتضمن مرسوم التصديق على
نص الاتفاقية.
- 10 بروتوكول حماية البحر المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع
البحر وترتيبه التحتية، هو أحد بروتوكولات اتفاقية برشلونة لسنة 1976، اعتمد سنة 1994 ودخل حيز
النفاذ في سنة 2011، الجزائر مازالت لم توقع عليه بعد.
- 11 المادة 15 فقرة 01 و 02 من البروتوكول البحري.
- 12 الفقرة أ من الملحق السادس للبروتوكول البحري.
- 13 اتفاقية حماية البيئة البحرية في شمال شرق الأطلسي (OSPAR) سبتمبر سنة 1992، وهي اتفاقية
إقليمية خاصة بالدول الواقعة شمال شرق المحيط الأطلسي دخلت حيز النفاذ في 25 مارس 1998.
- 14 قانون رقم 13-19 مؤرخ في 11 ديسمبر 2019 ينظم نشاطات المحروقات، ج ر عدد 79.
- 15 المادة 161 من القانون رقم 05/14 مؤرخ في 24 فيفري 2014 يتضمن قانون المناجم، ج ر عدد 18.
- 16 Hossein ESMAEILI, *The Legal Regime of Offshore Oil Rigs in International Law*,
PHD Thesis, University of new south wales, Sydney, 1999, P153.
- 17 انظر المادة 60 فقرة 05 من إ.أ.ق.ب لسنة 1982.
- 18 Mikhail KASHUBSKY, Anthony MORRISON, *Security of offshore oil and gas facilities: exclusion zones and ships' routeing*, *Australian journal of maritime and ocean affaires*, University of Wollongong, Australia, vol 5 (1), 2013, P 02.
- 19 انظر المادة 60 فقرة 07 والمادة 78 فقرة 02 من إ.أ.ق.ب لسنة 1982.

- 20 انظر المادة 60 فقرة 06 من إ.أ.ق.ب لسنة 1982.
- 21 Resolution A.621(15) adopted on 19 november 1987, Measures to prevent infringement of Safety zones around offshore installations and structures.
- 22 Resolution A.671(16) adopted on 19 october 1989, Safety zones and safety navigation around offshore installations and structures.
- 23 انظر المادة 163 من القانون رقم 14-05 المتعلق بالمناجم.
- 24 سماعين فاطمة، النظام القانوني للمنصات النفطية، أطروحة دكتوراه، جامعة وهران 02، 2017، ص 194.
- 25 Hervé MONIN, La sécurité et la sureté des plates-formes offshore, mémoire de master II, université AIX MARSEILLE III, 2011, p 30.
- 26 انظر المادة 60 فقرة 03 من إ.أ.ق.ب لسنة 1982.
- 27 سماعين فاطمة، مرجع سابق، ص 194.
- 28 انظر المادة 165 من القانون رقم 14-05 المتعلق بالمناجم.
- 29 المرسوم التنفيذي رقم 319/21 مؤرخ في 2021/08/14 يتعلق بنظام الترخيص باستغلال المنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات وكذا كفاءات الموافقة على دراسة المخاطر المتعلقة بنشاطات البحث ومحتوياتها، ج ر عدد 64
- 30 انظر المادة 05 فقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 319/21، المرجع نفسه.
- 31 انظر المادة 05 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 319/21، المرجع نفسه.
- 32 انظر المادة 07 فقرة 01 من المرسوم التنفيذي رقم 319/21. والمادة 44 فقرة 08 من القانون 13-19.
- 33 انظر المادة 07 فقرة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 319/21، المرجع نفسه.
- 34 انظر المادة 156 من القانون 13-19. والمادة 06 من المرسوم التنفيذي رقم 319/21، المرجع نفسه.
- 35 المرسوم التنفيذي رقم 257-21 مؤرخ في 13 جوان 2021 يحدد كفاءات وإجراء الحصول على ترخيص الشروع في الإنتاج والتوصيل بالتوتر للمنشآت والهياكل التابعة لنشاطات المحروقات، ج ر عدد 48.
- 36 انظر المادة 18 من المرجع نفسه.
- 37 المرسوم التنفيذي رقم 294/07 يحدد إجراءات وشروط منح رخصة التنقيب عن المحروقات، ج ر عدد 62.
- المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 354/13 المؤرخ في 2013/10/26، ج ر عدد 54.
- 38 انظر المواد 02 و 06 من المرسوم التنفيذي 297/07 المعدل والمتمم، مرجع سابق.
- 39 انظر المواد 90، 91 من القانون رقم 13-19، مرجع سابق.
- 40 قرار الإسناد: هو ذلك القرار الذي تمنح بموجبه وكالة ألفت للأطراف المتعاقدة، الحق في ممارسة نشاطات البحث و/أو الإستغلال في رقعة معينة.
- 41 انظر المواد 56 و 57 من القانون رقم 13/19 المتعلق بالمحروقات، مرجع سابق.

- 42 انظر المواد 56 و 58 من القانون رقم 13/19 المتعلق بالمحروقات، المرجع نفسه.
- 43 انظر المادة 02 مطلة 11 من القانون رقم 13/19، مرجع سابق.
- 44 انظر المادة 74 من المرجع نفسه.
- 45 انظر المواد 24 فقرة 02. 65 من المرجع نفسه.
- 46 انظر المادة 69 من المرجع نفسه.
- 47 انظر المواد رقم 55، 68، 70 من المرجع نفسه.
- 48 انظر المادة 151 من المرجع نفسه.
- 49 Voir l'article n° L 162-4 du code minier français.
- 50 Voir l'article n° L 162-6-2 du code minier français.
- 51 Directive 2013/30/UE parlement européen et du conseil du 12/06/2013, relatives à la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer modifiant la directive 2004/35/EU. JOUE du 28/06/2013.
- 52 انظر المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 21-257، مرجع سابق.
- 53 Jacques BEALL et Alain FERETTI, De la gestion préventive des risques environnementaux: la sécurité des plateformes pétrolières en mer, Avis conseil économique sociale et environnemental, les éditions des journaux officiels, Paris, Mars 2012, p 19.
- 54 Imelda TUELLE-PAMBO, L'exploitation-production offshore des hydrocarbures, Presse Universitaires d'Aix-Marseille, France, 2018, P284.
- 55 انظر المادة 26 من المرسوم التنفيذي رقم 21-257، مرجع سابق.
- 56 انظر المواد 43 فقرة 03 و 04 من القانون 13/19، مرجع السابق.
- 57 Imelda TUELLE-PAMBO, op.cit,P 225.
- 58 حرايرية عتيقة، الصحة والسلامة المهنية في الجزائر من التشريع إلى التطبيق، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، جامعة البليدة 02، العدد 17، جوان 2017، ص ص 136-147.
- 59 سماعين فاطمة، مرجع سابق، ص 133.
- 60 Imelda TUELLE-PAMBO, op.cit, P 226.
- 61 Ibid, P226. Voir aussi: ص 136. مرجع سابق، سماعين فاطمة،
- 62 ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, La sécurité du travail dans les installations pétrolières en mer et questions connexes, Genève, 1993, p 24.
- 63 Imelda TUELLE-PAMBO op.cit, P226.
- 64 A.SNEDDON, K.MEARN, R.FLIN , Stress, fatigue, situation awareness and safety in offshore drilling crews, Safety science, vol 56, july 2013, pp 80-88.
- 65 الاتفاقية الدولية رقم 155 المتعلقة بالسلامة والصحة المهنتين وبيئة العمل، المعتمدة بمجنيف في 22 جوان 1981، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-59 مؤرخ في 11 فيفري 2006، ج ر عدد 07 لسنة 2006.

66 قانون رقم 07-88 مؤرخ في 26 جانفي 1988 يتعلق بالوقاية الصحية وطب العمل، ج ر عدد 04 لسنة 1988.

67 Cour de Cassation, Chambre sociale, du 28 février 2002, 00-10.051, Publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007045241>.

68 Cour de Cassation, Chambre sociale, du 28 février 2006, 05-41555, Publié au bulletin, <https://www.legifrance.gouv.fr/juri/id/JURITEXT000007050360>.

69 Imelda TUELLE-PAMBO, op.cit, P 236.

70 CJUE, Cour, 14 juin 2007, Commission / Royaume-Uni, C-127/05, Disponible sur: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/fr/ALL/?uri=CELEX:62005CJ0127>

71 Décret n° 80-331 du 7 mai 1980 portant règlement général des industries extractives, <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000520737>

72 المواد 02 و 06 من المرسوم التنفيذي رقم 05-91 مؤرخ في 19 جانفي 1991 يتعلق بالقواعد العامة للحماية التي تطبق على حفظ الصحة والأمن في أماكن العمل، ج ر عدد 04.

73 انظر المواد 13 و 14 من نفس المرسوم.

74 انظر المواد 15 و 17 من نفس المرسوم.

75 Imelda TUELLE-PAMBO, op.cit, P 240. Voir aussi : Article n° 04 Titre «Règles générales» et article n° 03 Titre «Recherche par forage» RGIE.

76 Article n° 03 Titre «Recherche par forage» RGIE.

77 Imelda TUELLE-PAMBO, op.cit, P 241. Voir aussi : Article n° 16 Titre «Recherche par forage» RGIE.

78 انظر المواد من 19 إلى 22 من القانون رقم 07-88 مرجع سابق. انظر أحكام المرسوم التنفيذي رقم

02-427 مؤرخ في 07-12-2002 يتعلق بشروط تنظيم تعليم العمال وإعلامهم وتكوينهم في ميدان الوقاية من الأخطار المهنية، ج ر عدد 82.

79 انظر المادة 02 و 07 من المرسوم التنفيذي رقم 02-427، المرجع نفسه.

80 Article n° 12 Titre «Règles générales» RGIE.

81 Article n° 15 Titre «Entreprises extérieures» RGIE.

82 Article n° 11 Titre «Règles générales» RGIE.

83 القانون رقم 11/90 مؤرخ في 1990/04/21 المتضمن علاقة العمل، ج ر عدد 17.

84 انظر المادة 162 فقرة 02 و 03 من قانون المناجم الجزائري.

85 المرسوم التنفيذي رقم 05-102 المؤرخ في 2005/03/26 المتعلق بالنظام النوعي لعلاقات عمل

المستخدمين الملاحين لسفن النقل البحري أو التجاري أو الصيد البحري، ج ر عدد 22.

86 صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260 مؤرخ في 2015/10/07، ج ر عدد 05 بتاريخ 2016/01/15.

87 Voir L'art n° L.5511-1,3° et Art n° R.5511-2 et Art n° L.5511-1,4° du Code de transports français.

88 Art n° R.5511-3 du Code de transports français.

89 Art n° R.5511-4 du Code de transports français.