



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة د. مولاي الطاهر - سعيادة -
كلية الحقوق و العلوم السياسية
قسم الحقوق



عنوان المذكرة

مسؤولية مالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات في إطار التشريعات الجزائرية و الدولية

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في القانون تخصص النظام القانوني لحماية البيئة

تحت إشراف الدكتور:
حمداوي محمد

من إعداد الطالبة:
العربي آسيا

أعضاء لجنة المناقشة

الدكتور ساسي محمد فيصل.....رئيسا
الدكتور حمداوي محمد.....مشرفا و مقرا
الأستاذ باسود عبد المالك.....عضوا مناقشا
الأستاذ دويني مختار.....عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2015/2014

المقدمة:

تشكل البيئة البحرية بمواردها الحية و غير الحية قاعدة إستراتيجية حيوية، أكدت ولازالت تؤكد دورها المهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، من هنا تنشأ العلاقة الوثيقة بين آفاق وتوجهات التنمية والاستثمار من جهة، ومقتضيات حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من جهة أخرى.

ولقد كان للحركة المتزايدة في عمليات نقل المحروقات من مواقع الإنتاج والتكرير إلى الأسواق العالمية عبر الناقلات العملاقة، أثر سلبي على البيئة البحرية من خلال ما تم رصده من حوادث متكررة لانسكاب وتسرب المحروقات في البحار و المحيطات وما ينجم عنها من أضرار خطيرة على البيئة البحرية والإنسان على حد سواء.

وبداية هذا الحرص والاهتمام بالبيئة البحرية لم يأتي من عدم، فقد كان لحادثة الناقله الليبيرية "توري كانيون" الفضل في دق ناقوس الخطر، إذ أن هذه الناقله تسببت في وقوع كارثة حقيقية بسبب تسرب آلاف الأطنان من المحروقات منها، مما أدى إلى إلحاق أضرار جسيمة بالبيئة البحرية، حيث وصل التلوث بالمحروقات إلى السواحل الانجليزية والفرنسية، مما دعا المملكة البريطانية المتحدة إلى إعلان حالة الطوارئ وأخذت قرارا بقصف الناقله بعد إنقاذ الطاقم البحري المتواجد على متنها، ومن ثم قامت بمحاصرة التلوث بالمحروقات الذي تطلب جهدا بشريا وماديا ضخما.

ونظرا لأهمية البيئة البحرية وخطورة تلوثها، سارعت المحافل الدولية إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية والإقليمية من جهة، وسعت الدول إلى إرساء نصوص وقواعد هذه الاتفاقيات في تشريعاتها الداخلية تماشيا مع المصلحة الدولية العامة التي تؤكد على ضرورة مواجهة التلوث البحري و الحفاظ على البيئة البحرية.

ومشكلة التلوث البحري بالمحروقات تعتبر من المشكلات المعقدة والخطيرة التي تواجه الإنسانية، خصوصا مع ازدياد درجة التقدم العلمي و التكنولوجي التي مست حركة النقل البحري على المستوى الدولي، مما أدى تطورها بصورة كبيرة لتغطي حوالي 90% من سوق الشحن القارية البينية، و لا تكمن ميزة النقل البحري في السرعة بل في قدرته على تغطية مناطق واسعة من العالم.¹

¹ محمد حمداوي ، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق، فرع قانون دولي عام، جامعة الجبالي ليايس، سيدي بلعباس، 2014-2015، ص 7 .

وتتعدد مصادر التلوث بالمحروقات، إذ أن الكوارث قد تحدث نتيجة لاصطدام ناقلات المحروقات أو جنوحها أو تعرضها لعطب مما يؤدي إلى انسكاب وتسرب المحروقات هذا من جهة، وقد تنجم بسبب تصريف مياه الاتزان أو مياه تنظيف صهاريج السفن بعد اختلاطها ببقايا المحروقات وإلقائها في عرض البحر من جهة أخرى، كلها تؤدي لا محالة إلى الإخلال بالنظام البيئي للبيئة البحرية، وهذا ما استدعى اهتمام المجتمع الدولي بما يشمل من دول ومنظمات دولية وجمعيات علمية وبيئية.

ولعل أول بادرة لمعالجة هذا المشكل، كانت بانعقاد أول مؤتمر دولي بمدينة واشنطن عام 1926، حيث حضرته 13 دولة بحرية، توج في نهاية المطاف بإقرار اتفاقية دولية خاصة بمعالجة تلوث المياه القابلة للملاحة بالنفط، غير أن الدول لم توقع و لم تصادق عليه، الأمر الذي منع الاتفاقية من دخول حيز النفاذ و لم يكتب لها الوجود¹، ولكن تلتها العديد من الاتفاقيات منها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث بالمحروقات المعروفة باتفاقية لندن لعام 1954، والتي تعتبر أول اتفاقية ظهرت إلى حيز الوجود، ثم الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969.... الخ²

وتعتبر الجزائر من أهم الدول المنتجة و المصدرة لهذه المادة الأولية الخام، إلى جانب امتلاكها لأطول شريط ساحلي بحوالي 1200 كلم و المطل على البحر الأبيض المتوسط والذي يعتبر نقطة وصل بين الجزائر والدول الأخرى من ناحية، وله أهمية اقتصادية وتجارية كبيرة من ناحية أخرى، إذ يشكل قطاع المحروقات الركيزة الأساسية في الاقتصاد الجزائري، حيث يمثل حوالي 60% من الميزانية العامة، و30% من الناتج الإجمالي المحلي و97% من إجمالي الصادرات³.

والجزائر تملك أسطولاً بحرياً كبيراً يتكون من 38 سفينة، منها 18 ناقلة نفطية لنقل المواد البترولية، الغاز المميع و المواد الكيماوية، وذلك من خلال موانئها الاثني عشر (12) منها ثلاثة (3) مخصصة لتصدير المحروقات، مثل ميناء أرزيو و بجاية و سكيكدة، فمن بين 10.000 سفينة التي تمر عبر البحر الأبيض المتوسط سنوياً، يوجد منها 1300 ناقلة محروقات تدخل إلى الموانئ الجزائرية⁴، و لكن ظاهرة التلوث البحري بسبب ناقلات المحروقات وما ينجم عنها من أضرار بسبب تفريغ المحروقات في مياه البحر أو حوادث الناقلات باتت تهدد المياه الإقليمية الجزائرية.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 11.

² يوسف عطاري، القانون الدولي و تلوث البيئة البحرية بالنفط، دراسات، علوم الشريعة و القانون، المجلد 33، العدد، 2006، ص 74، على الموقع الإلكتروني <http://journals.ju.edu.jo/DirasatLaw/article/viewFile/1365/1356>

³ <http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D8%B1>

⁴ فاطمة سماين، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون تخصص القانون البحري، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، 2009-2010، ص 3

وترجع المهددات المحتملة لمنطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث بالمحروقات إلى اعتبارين مهمين و هما: استيعاب المنطقة لاحتياطات ضخمة من المحروقات والأنشطة الاستثمارية والصناعية المتعلقة بها من جهة، و وقوع منطقة البحر الأبيض المتوسط عموما و الجزائر خصوصا في مسارات حركة النقل للموارد البترولية و مشتقاتها من جهة أخرى.

لذلك كان لا بد على دولة ساحلية كالجزائر أن تولي أهمية للمجال البحري، و هذا ما يبدو من خلال حرصها على بذل الجهود الميدانية الممكنة لمكافحة هذه الظاهرة و الوقاية منها، نظرا لأن البحر الأبيض المتوسط يصنف من ضمن البحار شبه المغلقة التي تعتبر الأكثر عرضة لمضار التلوث بالمحروقات من حيث طبيعتها، و نظرا لقلّة التيارات المائية أو انعدامها مما يجعل درجة تركيز الملوثات مرتفعة، و هذا يفضي إلى هلاك و انقراض العديد من الكائنات التي تعيش فيه، و التي تعتبر موردا اقتصاديا معتبرا للجزائر أيضا.

ولقد قامت اللجنة الوطنية " تل بحر " بالكشف عن إحصائيات سجلت عبور حوالي 100 مليون طن من المحروقات في السنة بجوار السواحل الجزائرية، في حين يتم شحن 50 مليون طن في السنة من الموانئ الوطنية، و يقدر الحجم الضائع من هذه المحروقات خلال عملية الشحن بنحو 10 آلاف طن في السنة، و حجم ما تصبه كبريات الناقلات في عرض البحر من مياه الاتزان و الصوابير بنحو 12 ألف طن في السنة، كما أعلنت هذه اللجنة عن سوء تجهيزات الموانئ الجزائرية و عدم كفاية محطات إزالة الصوابير، هو الواقع الذي يثير قلقا متزايدا من تلوث محتمل جراء تسرب المحروقات أو مشتقاتها بما يهدد أمن الشريط الساحلي الجزائري¹.

ولقد تجاوزت الجزائر كارثة كبرى حدثت على سواحل ولاية سكيكدة بتاريخ 31 يناير 2003، إثر جنوح ثلاث ناقلات نفطية في شاطئ بن مهدي، وهي ناقلة Keymar القبرصية، و ناقلة Val Bruna الإيطالية، و ناقلة L'Alliance Spirit من البهاماس، وكان ذلك نتيجة للرياح القوية التي ضربت المنطقة والتي بلغت سرعتها حوالي 100 إلى 130 كلم/سا.²

أمام تردي وضع البيئة البحرية بسبب أخطار التلوث و مضاره، و أمام اتساع دائرة الأضرار و ازدياد عدد المتضررين من هذا التلوث، كان من الضروري وضع حد أو على الأقل الوقاية من ناحية، و من ناحية أخرى كان لا بد أن تلقى المسؤولية على احدهم، فالتلوث البحري بالمحروقات لم يأتي من عدم.

¹ "ناقلات نפט أجنبية تهدد السواحل الجزائرية بالكارثة " مقال منشور في جريدة جزايرس بتاريخ 2012 /10 /17 على الموقع الإلكتروني : <http://www.djazairss.com/eldjadida/20705>
² سماعيل فاطمة، المرجع السابق، ص 3.

أهمية الدراسة:

تتأتى أهمية الدراسة في موضوعنا (مسؤولية مالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات في إطار التشريعات الجزائرية و الدولية) من الترابط المطروح فيه بين التلوث الذي يصيب البيئة البحرية بسبب النقل البحري للمحروقات عبر السفن من جانب، ومسؤولية مالك السفينة عن هذا التلوث من جانب آخر.

إن البحث في مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات تكتسي أهمية لا تخفى في ظل العناية الكبيرة التي توليها لها الدول من جهة، ولمواجهة التلوث البحري بالمحروقات من جهة أخرى، وذلك على الصعيدين الدولي والوطني.

كما تنبع أهمية البحث أيضا من ضرورة مساءلة مالك السفينة عن أضرار وجرائم التلوث البحري التي تحدث بسبب سفينته (صب أو إلقاء المحروقات ... الخ)، وإمكانية الحصول على التعويضات و كفايتها.

إشكالية الدراسة:

تكمن إشكالية البحث في ما هي طبيعة مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريعات الجزائرية والتشريعات الدولية؟ وإلى جانب ذلك تثار تساؤلات حول مفهوم التلوث البحري ومصادره؟

أسباب الدراسة:

تتمثل الأسباب التي دعنتي إلى اختيار هذا الموضوع في ما يلي:

1. زيادة حالات الإضرار بالبيئة البحرية و ما تحويه من كائنات حية بسبب ازدياد حركة النقل، وعدم مراعاة الجانب البيئي أمام التسابق نحو تحقيق التنمية التكنولوجية والاقتصادية، والهيمنة على التجارة العالمية وعلى الدول الفقيرة.
2. تردي الوضع البيئي يوما عن يوم بالرغم من الجهود الدولية في سبيل إرساء قواعد ونصوص تحمي البيئة وتغرم المسؤول عن التلوث بهدف تعويض المتضررين وإصلاح البيئة.
3. اهتمام دولة الجزائر بقضايا البيئة البحرية والكوارث التي تحدث فيها، وتنظيمها لملتقيات ومناورات في سبيل وضع استراتيجيات تضمن حماية البيئة من أخطار التلوث من جهة، ومحاسبة المسؤول عن التلوث من جهة أخرى.

4. بالرغم من الاهتمام الذي تظهره الجزائر إزاء البيئة البحرية إلا أنها لا تزال غير مضطلة على إمكانيات متطورة وكافية، حتى تكفل لها حماية سواحلها كونها من ضمن الدول المصدرة لمادة المحروقات.
5. النقص والقصور في الجانب القانوني أو بالأحرى تقصير المشرع في وضع قواعد قانونية واضحة ودقيقة تعالج مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى ما يأتي:

1. بيان ماهية البيئة البحرية و مفهوم التلوث البحري مع التركيز على التلوث بالمحروقات باعتباره يدخل في مجال الدراسة وبه تتحدد مسؤولية مالك السفينة وأهم القوانين التي عالجت هذا النوع من التلوث.
2. دراسة التشريعات الدولية والجزائرية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات.
3. دراسة التشريعات المتعلقة بمواجهة جرائم التلوث البحري بالمحروقات لغرض التوصل إلى استنتاجات عن مدى إمكانية مساءلة مالك السفينة جزائيا عنها من جهة، وعن مدى كفاية النصوص العقابية التي جاءت في هذا الصدد من جهة أخرى.
4. تقديم اقتراحات للمشرع الوطني لمعالجة أوجه القصور في التشريعات ذات الصلة، سواء تعلق الأمر بجرائم التلوث البحري بالمحروقات، أو بالمساءلة الجزائية لمالك السفينة مقارنة بالمسؤولية المدنية التي حازت اهتماما دوليا وداخليا كبيرين.

صعوبات الدراسة:

تكمن الصعوبات في هذا الموضوع من حيث أن موضوع حماية البيئة من الموضوعات التي لم تلقى اهتماما كبيرا إلا في العقود الأخيرة. أما بخصوص مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري فإن القوانين والاتفاقيات التي جاءت في هذا الشأن لم تلقى صدى إلا مع بداية الستينات.

كما تكمن الصعوبة الثانية في نقص الدراسات الحديثة في مجال مسؤولية مالك السفينة عن جرائم التلوث البحري، وما يترتب عنها من جزاءات، بالإضافة إلى قلة وعدم كفاية النصوص القانونية العقابية التي نظمها المشرع الجزائري من أجل معاقبة مالك السفينة.

المنهج المتبع:

سنعتمد في بحثنا على المنهج التحليلي وذلك من خلال تحليل التشريعات ذات الصلة، سواء الدولية منها، والمتمثلة في الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات المعدلة لها، أو تلك المتعلقة بالتشريعات الجزائية، لغرض بيان جوانبها الإيجابية والسلبية في معالجتها لموضوع مسؤولية مالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات.

كما سنعتمد أيضا على المنهج المقارن وذلك من خلال مقارنة التشريعات الدولية بالتشريعات الجزائية ومدى توافقهما من عدمه، بالإضافة إلى اعتماد المنهج التاريخي الذي سيكون له دور تحديد الأسباب التاريخية لظهور المعاهدات والتي تتمثل في حوادث أدت بالمشرع الدولي والوطني على حد سواء إلى إيجاد نصوص قانونية تعالج مظاهر التلوث البحري بالمحروقات في المستقبل، أو تعمل على الوقاية منها، بما يستجيب لمقتضيات الحياة السليمة والنظيفة والحفاظ على البيئة البحرية.

الخطة المتبعة:

ستتوزع الدراسة على مبحث تمهيدي وفصلين وخاتمة، حيث سنقوم في المبحث التمهيدي بتعريف البيئة البحرية والتلوث البحري بالمحروقات، ونسلط الضوء في الفصل الأول على المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات في ظل التشريع الدولي والجزائري، حيث نتعرض من خلاله إلى تبيان طبيعة وأسس وشروط وخصائص المسؤولية المدنية لمالك السفينة في إطار التشريعات الجزائية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969 وتعديلاتها.

بينما نخصص الفصل الثاني للمسؤولية الجنائية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريعات الجزائية، حيث نتعرض من خلاله إلى دراسة الأركان القانونية لجرائم التلوث البحري، ومن ثم الجزاءات المترتبة على مالك السفينة التي تنقل المحروقات في حالة ارتكابه لجريمة التلوث البحري، وسندرج في الخاتمة أبرز ما سيتم التوصل إليه من استنتاجات واقتراحات في مسار بحثنا.

المبحث التمهيدي: الإطار المفاهيمي لتلوث البيئة البحرية بالمحروقات

بما أن البيئة هي الوسط الطبيعي الذي يشمل سائر الكائنات الحية وغير الحية من ماء و هواء و تربة، إضافة إلى ما يشيده الإنسان من منشآت ثابتة وأخرى متحركة مثل المنشآت العائمة، فإن هذا الوسط سيبقى دوماً مجالاً خصباً لنشاطات الإنسان المختلفة.

وأمام سعي الإنسان الدائم من أجل تحقيق أكبر كسب ممكن والوصول إلى الرفاهية، فإن أعماله تلك لا تخلو من الأخطار التي قد تلحق أضراراً وخيمة بالبيئة، ومن أخطرها التلوث البحري بالمحروقات الذي اكتسب طابعاً عالمياً نظراً لما للبيئة البحرية من أهمية غذائية واقتصادية وتجارية بالنسبة للإنسان، مما يؤدي تلويثها -في غياب الجانب الوقائي- إلى القضاء على التنوع البيولوجي والإخلال بالتوازن الأيكولوجي.

وما يهمننا في بحثنا هذا هو مفهوم البيئة البحرية من أجل الخوض في أخطر أنواع التلوث ألا وهو التلوث البحري بالمحروقات والذي يصنف ضمن أخطر الملوثات العالمية.

وبناء عليه سأقسم هذا المبحث التمهيدي إلى ثلاث مطالب، أتناول في المطلب الأول مفهوم البيئة البحرية، وأخصص المطلب الثاني لمفهوم التلوث البحري بالمحروقات ومصادره، بينما أعرض في المطلب الثالث آثار التلوث البحري بالمحروقات وأهمية مكافحته.

المطلب الأول : مفهوم البيئة البحرية

تكتسي البيئة البحرية أهمية بالغة في حياة الإنسان باعتبارها مصدر رزقه ورفاهيته، كما تعتبر محور هذه الدراسة، ومن ثم سأقوم بتقسيم هذا المطلب إلى فرعين، حيث أتطرق في الفرع الأول إلى تعريف البيئة بصفة عامة، ومن ثم أخصص الفرع الثاني للتعريف بالبيئة البحرية على الخصوص، وهو كالآتي بيانه.

الفرع الأول : تعريف البيئة

تعتبر البيئة الوسط الحيوي الذي يعيش فيه الإنسان، وهي كل ما يحيط بالإنسان من كائنات حية وغير حية وماء وهواء وتربة. وكلمة "بيئة" كلمة قديمة وحديثة ، أما كونها قديمة فلأن العرب عرفوها واستخدموها في ألفاظهم بمعنى الموضع الذي ينزل فيه الإنسان، سواء كان دارا أو ساحة أو شاطئ بحر؛ في المدن أو في الأرياف أو في البراري... الخ؛ وأما كونها حديثة، فلأنها نالت من اهتمام الدول و الهيئات حضا كبيرا وما من وقت يمر إلا ونسمع أحاديث وأخبارا عن البيئة وأهميتها، و وجوب العمل على سلامتها وحفظ نظافتها ومنع تلويثها¹.

وانطلاقا من ذلك سنتطرق إلى مفهوم البيئة من خلال تحديد التعريف اللغوي والاصطلاحي والقانوني لها.

البيئة لغة هي كلمة مشتقة من الفعل "بأ" "باء" "بيوء"، فنقول تبوأت منزلة في الناس أي أخذت و اتخذت مكانة عند القوم و تعني أيضا الإحاطة بالشيء² . وتعرف كذلك على أنها مكان الإقامة أو المنزل أو المحيط³ لقوله تعالى: (**وَ الَّذِينَ تَبَوَّءُوا الدَّارَ وَ الْإِيمَانَ مِن قَبْلِهِمْ يُحِبُّونَ مَن هَاجَرَ إِلَيْهِمْ...**)⁴ و قوله تعالى: (**وَ ادْخُرُوا إِذْ جَعَلَهُمْ خُلَفَاءَ مِن بَعْدِ نوحَ، وَ بَوَّأَهُمْ فِيهِ الْأَرْضَ فَتَّخِذُونَ مِمَّن شَاءُوا قُورًا وَ تَمْتَحِنُونَ** من الجبال بيوتًا، فادْخُرُوا آلَاءَ اللَّهِ وَلَا تَعْتُوا فِيهِ الْأَرْضَ مُفْسِدِينَ)⁵، وأيضا قوله تعالى: (**...أَن تَبَوَّءُوا لِقَوْمَكُمَا بِمِصْرَ بِيُوتًا...**)⁶، بمعنى اتخذوا لقومكما بيوتًا.

وبالنظر لقواميس اللغة العربية فهي تعرفها بأنها " المحيط، الوسط الذي يعيش فيه الإنسان، الظواهر والعوامل المؤثرة في الإنسان"⁷، وهي أيضا: " مجموع العناصر الطبيعية والاصطناعية التي تحيط بالإنسان والحيوان والنبات، وتشكل محيطه الطبيعي، وتعني المنزل والحال"⁸.

¹ حسن عبد الغني أبو غدة، "حق البيئة على الإنسان"، مقال منشور على الموقع الإلكتروني :

www.islamselect.net/mat/78031

² احسان علي محاسنة، البيئة و الصحة العامة، بدون طبعة، دار الشروق للنشر و التوزيع، عمان، 1991، ص 17 .

³ ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، بدون طبعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 39.

⁴ سورة الحشر، الآية رقم 9.

⁵ سورة الأعراف، الآية رقم 74.

⁶ سورة يونس ، الآية رقم 87.

⁷ مرشد الطلاب، المرشد الجزائرية للنشر و التوزيع، 2005 ، ص 58.

⁸ معجم المعاني الجامع، <http://www.almaany.com/ar/dict/ar->

[/ar/%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9](http://www.almaany.com/ar/dict/ar-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9)

أما القاموس الفرنسي لاروس **LAROUSSE** فقد عرفها بأنها: " المحيط وما يجاوره، مجموعة العوامل الفيزيائية والكيميائية أو البيولوجية، الطبيعية والصناعية، التي تحيط بالإنسان والحيوان والنبات"¹.

أما اصطلاحاً فعرفت البيئة على أنها الوسط الذي يعيش فيه الكائن الحي ويستمد منه غذاءه و يؤثر و يتأثر به، فهي كل ما يحيط بالإنسان من عوامل طبيعية، و ظواهر اجتماعية وأنظمة اقتصادية وإدارية وسياسية ودينية وثقافية وقيم وعادات وتقاليد وعلاقات إنسانية². وهناك من يعتبر البيئة جميع العوامل الحية وغير الحية التي تؤثر على الكائن الحي بطريق مباشر أو غير مباشر وفي أي فترة من فترات حياته³.

كما يرى بعض الباحثين أن البيئة هي ذلك الإطار الذي يحيا فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته ويمارس فيه علاقته مع بني البشر⁴.

وقد وضع المختصون في علوم الطبيعة تعريفاً علمياً مفاده بأنها مجموع الظروف والعوامل الخارجية التي تعيش فيها الكائنات الحية وتؤثر في العمليات الحيوية التي تقوم بها⁵.

ومن خلال التعريفات السابقة يمكن أن نضع تعريفاً جامعاً وتقريبياً للبيئة مفاده أنها مجموعة العوامل الطبيعية الحية وغير الحية من جهة، ومجموعة العوامل الاصطناعية والمتمثلة فيما شيده الإنسان من منشآت ثابتة أو متحركة من أجل ضرورات حياته وتنميته وتطوره.

أما مفهوم البيئة في الاصطلاح القانوني فنستشفه من خلال التعريفات التي وردت في التشريعات الداخلية وبعض نصوص الاتفاقيات والمواثيق الدولية المتعلقة بحماية البيئة، ونقتصر على ذكر بعض منها كالآتي:

¹ LE PETIT LAROUSSE, édition 2009, lettre E , page 375

« **ENVIRONNEMENT** :Ce qui entoure. Constitue le voisinage de ; Ensemble des éléments physiques, chimiques ou biologiques, naturels et artificiels, qui entourent un être humain, un animal ou un végétal. »

² علي تاج الدين فتح الله تاج الدين، ضيف الله بن هادي الراجحي، التلوث و البيئة الزراعية، بدون طبعة، دار النشر العلمي والمطابع، الرياض، 1998، ص 4

³ منى القاسم، التلوث البيئي و التنمية الاقتصادية، الطبعة الثانية، الدار المصرية، مصر، 1994 ، ص 35.

⁴ أحمد عبد الرحيم السايح، أحمد عبده عوض، قضايا البيئة من منظور إسلامي، بدون طبعة، مركز الكتاب ، القاهرة، 2004، ص 20.

⁵ محمود حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، بدون طبعة، النسر الذهبي للطباعة، بيروت، 2002، ص 7.

تعريف البيئة في النصوص الدولية: أقر المؤتمر الدولي للبيئة المنعقد في مدينة ستوكهولم عام 1972 تعريفا للبيئة مفاده أنها مجموعة من النظم الطبيعية والاجتماعية والثقافية التي يعيش فيها الإنسان والكائنات الأخرى، والتي يستمدون منها زادهم، ويؤدون فيها نشاطهم¹.

أما في التشريعات الداخلية فقد عرفها المشرع الفرنسي ضمن المادة الأولى من القانون الصادر في 10 جويلية 1976 المتعلق بحماية الطبيعة بأنها مجموعة من العناصر التي تتمثل في الطبيعة، الفصائل الحيوانية والنباتية، الهواء، الأرض، الثروة المنجمية والمظاهر الطبيعية المختلفة². وعرفها المشرع المصري بأنها: المحيط الحيوي الذي يشمل الكائنات الحية وما يحتويه من موارد وما يحيط بها من هواء وماء وتربة وما يقيمه الإنسان من منشآت³.

أما بخصوص المشرع الجزائري فإنه لم يضع تعريفا دقيقا للبيئة مقارنة بالمشرع المصري أو الفرنسي، واقتصر على مكونات البيئة فنص في المادة 7/4 من القانون المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة على ما يلي: تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان بما في ذلك التراث الوراثي، وأشكال التفاعل بين هذه الموارد، وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية⁴.

من خلال مقارنة التعريفات السابقة يتضح أنها متقاربة من حيث المحتوى، إلا أنها من حيث الصياغة والدقة فإن تعريفات البيئة في القوانين والنصوص المذكورة أعلاه جاءت واضحة ودقيقة مقارنة بالقانون الجزائري، ومع ذلك فمدلول البيئة لا يخرج عن مجموعة من العناصر التي يمكن حصرها في صنفين هما:

الأول: يتمثل في البيئة الطبيعية المتكونة من ماء وهواء وتراب وما تحتها من مصادر الطاقة والمعادن، بالإضافة إلى الكائنات الحية بجميع أنواعها⁵.

¹ أحمد عبد الرحيم السايح، أحمد عبده عوض، المرجع السابق، ص 18.

² عبد الغني حسونة، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013، ص 14.

³ المادة الأولى من قانون البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994، الصادر في الجريدة الرسمية رقم 05 بتاريخ 1994/02/03، المعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009، الجريدة الرسمية عدد 9 مكرر المؤرخة في 1 مارس 2009.

⁴ المادة 4 من القانون رقم 03-10 المؤرخ في 2003/07/19، و المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد 43، الصادرة بتاريخ 2003/07/20، ص 10.

⁵ علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية في القانون الجزائري، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2008، هامش 2، ص 6.

الثاني: هو كل ما استحدثه الإنسان من منشآت بالإضافة إلى النظم الاجتماعية الموروثة عن الأجيال السابقة¹.

الفرع الثاني : تعريف البيئة البحرية و أهميتها

تعتبر البيئة البحرية جزءا مهما من البيئة إذ تشكل أكبر نسبة من المسطحات المائية على وجه الأرض وهي تشغل 71 % من مساحة الكرة الأرضية، ولها أهمية كبيرة في حياة الإنسان فهي تمده بالغذاء و تساهم في الحفاظ على التنوع البيولوجي وعلى التوازن الإيكولوجي، ناهيك عن أهميتها الاقتصادية والتجارية والاستكشافية، جعلت الإنسان يسعى لاستغلالها بثتى الطرق الممكنة من أجل سد حاجاته بالدرجة الأولى، ثم بعد ظهور الثورة الصناعية وبداية التنافس على استغلال الموارد الطبيعية ونقلها عبر البحر، صارت البيئة البحرية تشكل مصدرا رئيسيا لتحقيق التنمية على جميع المستويات الاقتصادية والصناعية وغيرها.

ومصطلح البيئة البحرية واسع وشامل حيث أنه يجمع بين مصطلحي البيئة والبحر ويعرف هذا الأخير بأنه: " مسطحات من المياه المالحة التي تجمعها وحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدروجرافي واحد، أو بأنه مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً طبيعياً"².

وعرفه الدكتور ماجد راغب الحلو البحر بأنه: " الوسط الطبيعي المناسب لحياة كثير من الكائنات التي خلقها الرحمن لخدمة الإنسان"³، لقوله تعالى: (وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حَبًا كَثِيرًا وَنَضِيبًا وَمِنْهُ يَخْرُجُ الْكَلْبُومُ)⁴.

ويعتبر البحر الوسط الملائم لسير السفن باعتباره طريقا عظيم الفائدة من طرق المواصلات في العالم، و ذلك تحقيقا لخير الناس لقوله تعالى: (وَ تَرَى الْفُلَّكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ)⁵، و قوله تعالى أيضا: (وَ مِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِيهِ الْبَحْرُ كَالْأَنْهَارِ)⁶، ويقصد بها السفن التي تجوب البحر.

¹ - سفيان بن قري ، النظام القانوني لحماية البيئة في الجزائر، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة الوطنية للقضاء، دفعة 2004-2005، ص 5.

² أحمد عبد المنعم المزين، "البيئة البحرية"، مقال منشور بتاريخ 10 مارس 2011، على الموقع الإلكتروني: <http://kenanaonline.com/users/DrMezayn/posts/230408>

³ ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 209.

⁴ سورة النحل، الآية رقم 14.

⁵ سورة النحل، الآية رقم 14.

⁶ سورة الشورى، الآية رقم 32.

فضلا عن أن البيئة البحرية للدول الساحلية تشمل البحر الإقليمي، المنطقة المجاورة، المنطقة الاقتصادية، الجرف القاري وأعالي البحار¹، وهي التقسيمات التي حددتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982²

المطلب الثاني : مفهوم التلوث البحري بالمحروقات ومصادره

بما أن المحروقات التي تتسرب أو تُلغظ من السفن الناقلة للنفط في البحر تعتبر من أكبر الملوثات البحرية العالمية على الإطلاق، فإنه يجدر بنا البحث في مفهوم التلوث البحري بالمحروقات كمدخل لمعالجته في التشريعات الدولية و الجزائرية، و سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، حيث نتطرق في الفرع الأول للتعريف بالتلوث البحري بالمحروقات، وأما الفرع الثاني فنخصصه لمصادره.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري بالمحروقات

التلوث لغة هو التلطيخ ومنه التلوث الذي معناه ترميغ اللقمة في الإهالة (الإدام) ولوث ثيابه بالطين، و لوث الماء أي كدره³، وقد ورد في اللغة الفرنسية عند " روبير " يلوث تعني polluer أي يلطخ و يوسخ، وسخ الشيء أي رده خطرا و جعله غير سليم أو عكر ولوث الماء أو الهواء إذ جعله معيبا، وهو عكس ينقي épurer أو يصفى⁴؛ ولقد تنبأ القرآن الكريم بهذا التلوث عن يد الإنسان بقوله تعالى: (ظَمَرَ الْفَسَادَ فِي الْبَرِّ وَ الْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي كَسَبُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ)⁵ ومعناه ذلك الفساد المادي المتمثل في التلوث⁶، ولو أن البعض يرى أن لفظ الفساد أشمل وأوسع من لفظ التلوث إذ معناه الاضطراب الذي يلحق البيئة.⁷

¹ عبد القادر الشخيلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة و القانون و الإدارة و التربية و التعليم، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، 2009، ص 37.

انظر أيضا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53-96 المؤرخ في 22/01/1996، جريدة رسمية عدد 6 الصادرة في 24/01/1996.

² راجع على الترتيب المواد 2، 33، 57، 76، و الجزء السابع المتعلق بأعالي البحار ص 69، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

³ محمد بن زعيمة، حماية البيئة (دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية و القانون الجزائري)، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير فرع الشريعة و القانون، جامعة الجزائر، 2002-2003، ص 26.

⁴ بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة دكتور مولاي طاهر، سعيدة، 2009-2010، ص 10.

⁵ سورة الروم، الآية رقم 41.

⁶ ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 41.

⁷ بشتة مختارية، التنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث بمصادر برية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة الجبلالي ليايس، سيدي بلعباس، 2012-2013، ص 29.

ولقد أقرت منظمة التعاون والتنمية تعريفا للتلوث لاقى قبولا عاما وكاد يجمع شتات الاختلاف مفاده: " قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد أو طاقة إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثارا ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر أو تماس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه الاستخدام المشروع للبيئة"¹.

في حين أن مؤتمر استوكهولم المنعقد في عام 1972 عرف التلوث على أنه: "تدخل الأنشطة الإنسانية في موارد وطاقات البيئة، بحيث تعرض تلك الموارد والطاقات صحة الإنسان أو رفاهية أو مصادر الطاقة للخطر، أو تجعلها في وضع يحتمل معه تعرضها للخطر بشكل مباشر أو غير مباشر"².

أما المشرع الجزائري فقد تناول تعريفا لمصطلح التلوث ضمن القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة في نص المادة 8/4 مفاده: " التلوث: كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرّة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية".

أما التلوث البحري فقد جاءت في شأنه مجموعة من التعريفات نذكر منها ما يلي:

عرف مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية المنعقد في روما في ديسمبر 1970 التلوث البحري بأنه: " التلوث الناتج عن إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كالأضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على الصحة الإنسانية وعرقلة النشاطات البحرية بما فيها صيد الأسماك وإفساد مزايا البحر عوضا عن استخدامها والحد من الفرص في مجالات الترفيه"³.

كما أن مؤتمر استوكهولم للبيئة البحرية في عام 1972، واتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث التي أبرمت عام 1976 في برشلونة، والاتفاقية الإقليمية لحماية بحر البلطيق من التلوث عام 1974، مع بعض المنظمات الدولية مثل منظمة الأغذية والزراعة (FAO) ومنظمة الصحة العالمية (WHO)، ومنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (UNESCO)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) والمجموعة المشتركة للخبراء تبينوا نفس التعريف للتلوث البحري، والمضمون

¹ أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقيات الإقليمية و المعاهدات الدولية، بدون طبع، منشأة المعارف، الاسكندرية، بدون سنة نشر، ص 29.

² عبد القادر الشخيلي، المرجع السابق، ص 47.

³ جوزيف ناجي، " التلوث البحري- الجزء الأول"- مقال منشور على الموقع الرسمي للهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية في مصر بتاريخ 3 يوليو 2011، على الموقع الإلكتروني <http://www.gafred.org/posts/286167>

يخلص إلى الآتي: " أي نشاط يتسبب به الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة، ينتج عنه إدخال أية مواد كيميائية أو بيولوجية أو مصادر للطاقة لهذه المياه، أو إحداث أي تغيير في صفات المياه، مما يترتب عليها عاجلاً أم آجلاً، آثاراً ضارة للإنسان أو الكائنات الحية أو الممتلكات الاقتصادية، أو إعاقة الأنشطة البحرية، بما في ذلك صيد الأسماك، أو إفساد صلاحية المياه للاستخدام، أو الحد من قيام مرافق ترفيهية على شواطئ البيئة المائية"¹.

كما أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سايرت التعريفات التي جاء بها فقهاء القانون الدولي ونصوص الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المختصة في هذا المجال، حيث نصت الاتفاقية في المادة الرابعة بأن تلوث البيئة البحرية يعني: " 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 بالمواد الحية والحياة البحرية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار و إعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدام المشروعة للبحار، والحط من نوعية قابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح."

وعرفت اتفاقية هيلسنكي لعام 1974 التلوث البحري بأنه: " قيام الإنسان بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بتصريف مواد أو طاقة في البيئة البحرية، ويترتب على ذلك آثار ضارة بصحة الإنسان أو بالموارد البحرية، أو الأحياء البحرية أو عرقلة الاستخدامات المشروعة للبحر"².

وقد اتفقت جميع التعريفات على أن التلوث البحري يكون نتيجة نشاط أو فعل الإنسان المباشر أو غير المباشر، الذي يتسبب في إدخال مواد على البيئة البحرية من شأنها إحداث تغيير في تركيبته الفيزيولوجية، والتأثير سلباً على الكائنات البحرية التي تعيش فيه وحتى على الإنسان وعلى صحته وسلامته، ومن خلال ما سبق يتضح أن التلوث البحري يقوم على ثلاث أركان، وهي³ :

- 1- إحداث تغيير في الوسط البحري.
- 2- أن يحدث التغيير بفعل الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة.
- 3- أن يكون من شأن هذا التغيير إلحاق ضرر حال أو مستقبل بالبيئة البحرية.

¹ " مفهوم البيئة البحرية"، مقال منشور بتاريخ 13 /04 /2009 على الموقع الإلكتروني:

<http://www.byto.com/vb/showthread.php?t=34682>

أنظر أيضاً أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 3.

² زين ميلوى، " التلوث البحري و أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، مقال منشور في مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الأول، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة، 2013، ص 39.

³ أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 30.

وبهذا ينطبق مفهوم التلوث البحري بأركانه الثلاث على التلوث الذي يحدث من جراء تسرب المحروقات (النفط أو الزيت) فيقصد به وصوله أو وصول أحد مشتقاته إلى مياه البحار و اختلاطه بها¹، إذ أن المحروقات تعتبر أكبر ملوث للبحار والمحيطات خصوصا في العصر الحديث، نظرا لتسرب ملايين الأطنان منها إلى مياه البحر بسبب عمليات النقل البحري للمحروقات التي قد تنتهي أحيانا بكوارث حقيقة، سواء بسبب اصطدام السفن ببعضها البعض، أو اصطدامها بأجسام صلبة كالصخور أو بالمنشآت و المنصات المقامة على البحر مثلا، وهو ما يؤدي لا محالة إلى حدوث أضرار خطيرة تتمثل في تلويث مساحات شاسعة من البحر، وقد عرفت اتفاقية بروكسل لعام 1996 المحروقات بأنها: "تعني جميع المحروقات الثابتة ولا سيما البترول الخام وزيت الوقود وزيت الديزل الثقيلة وزيت التشحيم وزيت البلين المنقولة كلها على ظهر السفينة كحمولة أو في عنابر هذه السفينة"².

الفرع الثاني : مصادر التلوث البحري بالمحروقات

للتلوث مصادر متعددة، فبالإضافة إلى مصادر تلوث البيئة البحرية بصفة عامة، تمثل المحروقات أحد المصادر الرئيسية لتلوث البيئة البحرية. ونذكر في هذا الصدد أهم هذه المصادر³:

1. التلوث الناجم من مصدر بري: لا شك في أن المياه السطحية التي تتدفق إلى المحيطات والبحيرات الكبيرة في العالم تحمل معها فضلات المنتجات من نشاطات الإنسان التي يمارسها على اليابسة، وهذه الفضلات التي تحمل إلى البحر عن طريق الرياح، أو عن طريق تصريفها مباشرة في البحر على شكل مخلفات سائلة أو صلبة، تمثل مصدرا للملوثات الموجودة في البيئة البحرية، ولا يمكن حل هذه المشكلة عن طريق الرقابة الدولية فقط، وإنما لابد من اتخاذ إجراء صحيحي من قبل الدول المعنية.
2. التلوث الناجم عن نشاط الإنسان على سطح المحيط (مثل تجارب الأسلحة النووية، أو الألعاب والرياضات التي تقام على سطح المحيط).
3. التلوث الناجم عن استغلال الإنسان لثروات البحر(من خلال التنقيب عن المحروقات وموارد الطاقة الأخرى في أعماق البحار والمحيطات).

¹ ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 213.

² أنظر المادة 5 من الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، و التي صادقت عليها الجزائر بالأمر رقم 72-17 مؤرخ في 7 يونيو 1972، جريدة رسمية عدد 53 الصادرة بتاريخ 4 يوليو 1972.

³ يوسف محمد عطاري، المرجع السابق، ص 74.

4. التلوث الناجم عن السفن (تصريف مخلفات الصرف الصحي و النفايات).
5. التلوث من الجو(من خلال إلقاء الطائرات لمواد ملوثة إلى البحار والمحيطات).

ولسنا بصدد الدخول في تفاصيل مصادر التلوث البحري بصفة عامة، لأننا ذكرنا من البداية أن الغرض هنا هو معالجة التلوث البحري بالمحروقات كأحد المصادر الرئيسية لتلوث البيئة البحرية.

لذا سنقتصر على ذكر أهم مصادر التلوث البحري الناتج عن عملية تسرب المحروقات المشحونة في السفن، التي قد تتدخل في إحداثها عدة عوامل أو أسباب، تتراوح بين الأفعال الإرادية أو حوادث جنوح واصطدام السفن، كما أنها قد تكون مقصودة أو غير مقصودة.

أولاً: الأفعال الإرادية أو المتوقعة

وهي تتمثل في مجموعة من العمليات التي يتكرر حدوثها كل يوم على مدار العام، وينبع منها خطر وضرر حقيقيين على البيئة البحرية، منها:

- إلقاء مياه الاتزان من السفن: وهي تعتبر من ضمن الأسباب الرئيسية في تلويث البيئة البحرية بالمحروقات، ويحدث ذلك نتيجة قيام ناقلات المحروقات الفارغة أثناء رحلتها إلى ميناء الشحن بملء نحو 30% من حجم مستودعاتها بمياه البحر للحفاظ على توازنها، مما يؤدي إلى اختلاط كمية المحروقات المتبقية مع الماء وعند التفريغ يخرج الماء المختلط بها¹، قد لا يبدو حجم التلوث كبيراً إذا صدر من ناقلة محروقات واحدة ولكن مقارنة مع العدد الكبير للناقلات التي تفعل ذلك، فإن كمية المحروقات الملقاة مع الماء لا يمكن الاستهانة بها.
- عمليات شحن وتفريغ المحروقات: يتم الشحن والتفريغ من الناقلات بواسطة طوافات عائمة على بضعة كيلومترات من الميناء، ومما قد يؤدي إلى تسريب كميات من النفط الخام في مياه البحر.²
- عمليات غسيل صهاريج الناقلات: وهي تتمثل في عمليات تنظيف وإزالة الترسبات الزيتية من صهاريج الناقلات، وتتم هذه العملية في البحر مباشرة وترمى النفايات

¹ إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطي الملاحي في القانون الدولي، الطبعة الأولى، دار مكتبة الحامد، عمان، 2012، ص 25.

² سماعيل فاطمة، المرجع السابق، ص 32.
أنظر أيضاً إيناس الخالدي، المرجع السابق، ص 25.
كلمة المحروقات لها عدة تسميات منها النفط والبتترول والزيت.

فيه¹، وهذه العمليات لا يجب الاستهانة بخطورتها نظرا للعدد الهائل للناقلات التي تقوم بهذه العمليات بصفة مستمرة على مدار العام.

ثانيا: حوادث التلوث من السفن

إن أخطر وأكبر حالات التلوث تنجم عن حوادث ناقلات المحروقات والتي تكون نتيجة التصادم والجنوح، ولقد بدأ الاهتمام الحقيقي بحوادث التلوث من جانب الأطراف البحرية المعنية بالتشريع والقضاء² على إثر حادثة جنوح السفينة " توري كانيون" في مارس عام 1967، بالقرب من السواحل البريطانية، حيث تسرب منها 120 ألف طن من المحروقات في البحر، فلوثت مساحة امتدت إلى 320 كيلومترا من السواحل الإنجليزية ووصل إلى السواحل الفرنسية³.

ثالثا: مصادر التلوث البحري بالمحروقات من حيث القصد:

وهي تنحصر من حيث القصد في نوعين: التلوث العمدي والتلوث غير العمدي.

- **التلوث العمدي:** ويتحقق ذلك بانصراف إرادة الإنسان إلى تلويث البيئة البحرية عن طريق قيامه بمجموعة من الأفعال التي قد تكون مشروعة أو غير مشروعة، منها⁴:
 - تفريغ الزيت من السفينة بغرض تأمين سلامة السفينة أو تجنب حدوث عطب أو يقصد إنقاذ أرواح البحارة.
 - إغراق السفينة أو تفريغ حمولتها عمدا، وذلك بغرض الحصول على التأمين.
 - تصريف مياه تنظيف خزانات البترول في الناقل عمدا، دون احترام الضوابط المتبعة للوقاية من حدوث التلوث.
- **التلوث غير العمدي:** وهو ذلك التلوث الذي يصيب البيئة البحرية بدون تدخل إرادة الإنسان في إحداثه، وقد يحدث ذلك نتيجة لتصادم وجنوح السفن الناقلات للمحروقات، أو بسبب حدوث عطب في السفينة لا يمكن تجنبه فيؤدي إلى تسرب الزيت، أو بسبب الحوادث الطارئة الناتجة عن انفجار أو غرق ناقلات النفط.⁵

¹ جوزيف ناجي، المرجع السابق، على الموقع الإلكتروني <http://www.gafred.org/posts/286167>

² أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 37.

³ ماجد راغب الطلو، المرجع السابق، ص 213.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 38.

⁵ أنظر كذلك ايناس خالدي، المرجع السابق، ص 27.

⁵ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 39 ، أنظر أيضا: ايناس خالدي، المرجع السابق، ص 27.

المطلب الثالث : آثار التلوث البحري بالمحروقات و أهمية مكافحته

تعتبر ظاهرة تلوث البحار بالمحروقات من المشكلات الهامة والخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بأسره، وتحدث آثارا ضارة على الإنسان والبيئة البحرية نفسها وعلى مصالح المتعاملين فيها، وعليه ارتأينا تقسيم المطلب إلى فرعين، نتطرق في الأول إلى آثار التلوث البحري بالمحروقات، وفي الفرع الثاني نتناول أهمية مكافحته.

الفرع الأول : آثار التلوث البحري بالمحروقات

تنعكس آثار وسلبيات التلوث البحري بالمحروقات على كل من الإنسان والبيئة البحرية وغيرها من الكائنات الأخرى مما يؤدي إلى تهديد صحة وسلامة كل واحد منها.

أولا : آثار التلوث البحري بالمحروقات على الإنسان

- يمثل تلوث البحار بالمحروقات (النفط) خطورة لا شك فيها بالنسبة لسكان السواحل والمصطافين، فضلا عن شعوب البلاد التي تعتمد على هذه المياه في الشرب بعد تطهيرها وتحليتها¹.
- يهدد صحة الإنسان ويعوق الأنشطة البحرية بما فيها صيد الأسماك والأنشطة السياحية، أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال، أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها²، مما يؤثر سلبا على الاقتصاد الوطني للدول الساحلية.
- يؤدي تلوث البحار إلى حدوث تسمم للكائنات البحرية، ويتحول جزء من النفط (المحروقات) إلى كرات صغيرة تلتهمها الأسماك، مما يؤثر سلبا على السلسلة الغذائية³، وذلك ينعكس سلبا على حياة الإنسان وصحته بعد تناولها، خصوصا وأن مركبات المحروقات تحتوي على مواد متسرطنة.
- كما أن النفط الملقى أو المتسرب في مياه البحر تتشكل منه كتل قطرانية سوداء، تقذف بها الأمواج في الغالب على مقربة من الشواطئ متناثرة فوق سطح الماء، مما يضر بالمصطافين و رواد الشواطئ⁴.

¹ ماجد راغب الطلو، المرجع السابق، ص 210.

² عبد القادر الشبخلي، المرجع السابق، ص 109، انظر أيضا: أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 31.

³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 55.

⁴ ماجد راغب الطلو، المرجع السابق، ص 213.

ثانيا : آثار التلوث البحري بالمحروقات على البيئة البحرية و الكائنات الأخرى

- يشكل التلوث بالمواد البترولية خطرا على المياه حيث يكون طبقة رقيقة فوق سطح الماء تسمى بالمد الأسود "Marées noire"، حيث تمنع هذه الأخيرة اختراق الهواء وثاني أكسيد الكربون والضوء إلى الماء¹، مما يجعل البحر الملوث وسطا خصبا لانتشار المكروبات التي تقضي على حياة الكائنات البحرية.
- كما أن التلوث بالمحروقات يؤدي إلى هلاك النباتات البحرية والشعب المرجانية من جهة، وتقلص الحياة البيولوجية بسبب نفوق البيض للعديد من الكائنات البحرية من جهة أخرى، بل وأصبح الانقراض يهدد العديد من الكائنات البحرية حتى الدقيقة منها التي تعيش في هذه المساحات المائية الملوثة²، مثل البلانكتون³.
- نفوق العديد من الحيوانات والطيور التي تتغذى على الأسماك، خصوصا تلك التي تعيش على مقربة من الساحل مثل طيور النورس والبطريق وغيرها.
- وصول المحروقات الملوثة إلى قاع البحر، بسبب قدرة بعض الحيوانات على التغذية بالزيت المتسرب في البحر ثم تفرزه على شكل فضلات، مما يؤدي إلى زيادة كثافته و سقوطه إلى قاع البحر واختلاطه برواسب القاع⁴.
- عزوف الناس عن شراء الأسماك أو الأطعمة البحرية خوفا من الأمراض، وذلك لأنها أصبحت غير ملائمة للاستهلاك بسبب تلوثها، وتقدر إحصائيات برنامج الأمم المتحدة للبيئة بأنه بقي فقط (5%) من المناطق المعروفة بإنتاج المحاريات وقادرة على إنتاج أطعمة بحرية آمنة وصالحة للاستهلاك⁵.
- كما أن التخلص الطبيعي من المحروقات التي ترمى في البحر ليس من الأمور السهلة، إذ أن اللتر الواحد من الزيت قد يؤدي إلى استهلاك الأكسجين الموجود في 400 ألف لتر من ماء البحر، وذلك حتى تتم عملية الأكسدة بواسطة البكتيريا البحرية

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 56.

² عبد القادر الشخلي، المرجع السابق، ص 117.

³ البلانكتون أو العوالق هي مجموعة من الكائنات الحية التي تعيش في المياه العذبة والمالحة. تعيش في كثير من الأحيان معلقة، مثل : الأمشاج، اليرقات، و حيوانات غير قادرة على سباحة ضد التيار (القشريات الصغيرة، العوالق و قناديل البحر) والنباتات المجهرية والطحالب، ويقسم البلانكتون إلى ثلاثة مجموعات وظيفية رئيسية هي: الفيتوبلانكتون: وهي التي تعيش بالقرب من سطح الماء وتعتمد على أشعة الشمس حيث تحصل على غذائها عن طريق عملية التمثيل الضوئي.

الزوبلانكتون: وهي التي تتغذى على مجموعات البلانكتون الأصغر بالإضافة إلى بيض ويرقات الكائنات الأخرى كالأسماك الصغيرة.

البكتيريوبلانكتون: أو البلانكتون البكتيرية وتعمل على تفكيك المواد العضوية إلى مواد معدنية غير عضوية.

أنظر الموقع: <http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%B9%D9%88%D8%A7%D9%84%D9%82>

⁴ احمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 49.

⁵ عبد القادر الشخلي، المرجع السابق، ص 116.

التي تعمل على تحليل هذه المواد¹، مما يجهد البيئة البحرية ويضعف قدرتها في احتواء التلوث والتخلص منه، خصوصا وأنه يدخل في تركيب المحروقات مادة الهيدروكربون والتي تشكل نسبة (98%) من المركبات البترولية، وقابلية هذه المواد للذوبان قليلة جدا، مما يجعلها أكثر سمية وخطورة على الحياة البحرية، بكل ما تشمله من كائنات حية.²

الفرع الثاني : أهمية مكافحة التلوث البحري بالمحروقات

أولا: تبرز أهمية مكافحة التلوث البحري بالمحروقات من خلال تزايد إدراك المجتمع الدولي لأهمية الدور الذي تلعبه البحار والمحيطات في حياة الإنسان وتنميته، ويتوضح ذلك من خلال بعض النقاط أدناه:

- تعتبر البحار مصدرا مائيا مهما في ظل الأزمة التي بدأت أثارها تظهر بوضوح في العديد من البلدان، خصوصا تلك الشعوب التي تستخدم مياه البحر بعد عملية التحلية والتقطير لجعلها صالحة للشرب والزراعة، مثل الكويت والإمارات والمملكة العربية السعودية³، كما أنها تعتبر موردا للماء العذب عن طريق عملية تبخر مياهها وتحولها إلى أمطار وتلوج.
- إحداث التوازن في الكرة الأرضية، وذلك يحدث لأن مياه البحر تملأ كل الفراغات الموجودة بين أجزاء اليابسة، وتعمل أيضا على موازنة المناخ في الكون (عن طريق عملية التركيب الضوئي)، إذ أن هذه المياه تتبخر طوال فصل الصيف لتتكاثف وتهطل على شكل أمطار تسقي كل بقاع الأرض ليستفيد منها الإنسان في نشاطات حياته وغذائه على مدى الحياة⁴.
- البحار تمثل مصدرا غذائيا، لقوله تعالى: (**وَمَوْءَدَهُمْ سَفَرًا لَمَّا ظَلَمُوا مِنَ الْبَحْرِ مَلْأَهُمْ مَاءً حَلْوًا وَتَسْتَخْرُجُوا مِنْهُ حَلِيبًا تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلَّكَ مَوَازِرَ فِيهِ وَلَتَبْتَغُوا مِنْ بَيْضِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَهْتَكُونَ**)⁵.

¹ تؤدي عملية التحلل إلى إزالة المواد الهيدروكربونية من البحر، ويتم ذلك في فترات طويلة جدا عن طريق: أولا: الأوكسدة التلقائية: و تساعد عليها الظروف الجوية خاصة درجة الحرارة. ثانيا: التحلل الميكروبي: و يتم بفعل بكتيريا تتغذى على الهيدروكربون مما يساعد على تقطع الزيت إلى قطرات صغيرة بفعل المواد المشتتة الموجودة في الزيت، راجع: أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 50. أنظر كذلك ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 213.

² أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص 48.

³ ماجد راغب الحلو، المرجع السابق، ص 210.

⁴ دينا عويس، " ما أهمية البحار بالنسبة للإنسان"، مقال منشور بتاريخ 6 فبراير 2015، على الموقع الإلكتروني:

<http://mawdoo3.com/>
⁵ سورة النحل، الآية رقم 14.

تعتبر البيئة البحرية مصدر غذاء للإنسان وبقية الكائنات الأخرى فهي تحتوي على كميات هائلة من الأنواع المختلفة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية ومن أهمها الأسماك ، و قد بلغ الإنتاج العالمي من الأسماك عام 1985م ما يقارب 84 مليون طن، ومن هنا نرى أهمية البيئة البحرية الغذائية.¹

● تبدو أهمية البحار الاقتصادية في أنها مراكز للصيد ومكامن الثروة الحيوانية والنباتية والثروات المعدنية، وتتشكل فيها أوساط طبيعية غنية بالكائنات الحية النباتية والحيوانية ذات الأهمية الكبرى للإنسان، إذ أن النشاط البشري يتركز على السواحل بمصائد الأسماك الكبيرة والصناعات السمكية المتطورة كثيراً، وهو نشاط اقتصادي حيوي ومهم، يلعب دوراً كبيراً في الدخل القومي، إضافة إلى الدور الأساسي في عملية النقل البحري واستخدام الموانئ المهمة في المواصلات وفي عملية التبادل التجاري بين الدول.²

● البحار تشكل مصدراً للطاقة ومخزوناً احتياطياً للنفط،³ حيث تؤكد الأبحاث على أن ثلث المخزون العالمي من النفط موجود في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ، وتمد العالم حالياً بما يتجاوز (20%) من احتياجاته من النفط.⁴

ثانياً: مواجهة التلوث البحري بالمحروقات كانت ولا تزال محل اهتمام دول العالم أجمع، سواء من حيث رصد الميزانيات، أو استخدام المعدات الحديثة والأفكار المبتكرة، وتأتي الجزائر ضمن مقدمة الدول التي تحرص على تطبيق تجارب عملية من خلال وضع سيناريوهات لمناورات و تنفيذ تمرينات لمكافحة التلوث البحري بالمحروقات، وكمثال على ذلك:

● المبادرة " 5 + 5 دفاع"5

في إطار تنفيذ النشاطات المسجلة في مخطط العمل لسنة 2014 للمبادرة "5+5 دفاع"، أشرف الجيش الوطني الشعبي بتمثيل من القوات البحرية، في السادس من شهر نوفمبر 2014، على تنفيذ، بالواجهة البحرية الوسطى بالناحية العسكرية الأولى، تمريناً لمكافحة التلوث البحري بالمحروقات، المعنون "بولمار - الجزائر

¹ أحمد عبد المنعم المزين، المرجع السابق، <http://kenanaonline.com/users/DrMezayn/posts/230408>

² محمد حسين هيجل، " أهمية البحار و المحيطات و تأثيرها على البيئة و الحياة"، مقال منشور بتاريخ 03 أوت 2010،

على الموقع الإلكتروني: http://alwaei.com/topics/view/article_new.php?sdd=702&issue=464

³ إيناس خالدي، المرجع السابق، ص 32.

⁴ أحمد عبد المنعم المزين، المرجع السابق، <http://kenanaonline.com/users/DrMezayn/posts/230408>

⁵ مبادرة 5+5 هي مجموعة دول غرب البحر الأبيض المتوسط، تعمل تحت غطاء الإتحاد الأوروبي وتهتم بمسائل الشراكة الاقتصادية، التنمية، الأمن في المنطقة وتنظيم الهجرة وقمع الهجرة الغير الشرعية. تضم مجموعة "خمس زائد خمس" خمس دول أوروبية هي إسبانيا وفرنسا وإيطاليا والبرتغال ومالطا، ودول اتحاد المغرب العربي الخمس. وتسعى هذه المجموعة أيضا إلى تطوير العلاقات الاجتماعية والثقافية والتبادل العلمي والتكنولوجي بين أعضائها.

ar.wikipedia.org/wiki/مجموعة_5%5B52

2014، حيث شهد التمرين مشاركة ضباط ملاحظين لبلدان المبادرة "5+5 دفاع" وملاحظين لبلدان أجنبية أخرى، طبقا لبرنامج التعاون العسكري الثنائي لحساب سنة 2014¹.

● القوات البحرية تنظم التمرين المتعدد الجنسيات الخاص بمكافحة التلوث البحري بالمحروقات "SIMUPOL – ARZEW 2012"

من أجل مواجهة الأخطار الإيكولوجية، تم اختيار منطقة أرزيو لأهميتها من خلال الحركة البحرية، خاصة السفن الناقلة للمحروقات التي تكون سببا مباشرا في كل أخطار التلوث الناجمة في حالة حادث في البحر، بحيث أن هذه الحالة تدعو كل المنظمات المعنية بالعمل المشترك على تنظيم وقيادة عملية مكافحة التلوث البحري².

- تتمثل أهداف هذه المناورات و التمرينات المذكورة أعلاه فيما يلي:
 - تعزيز التعاون المتعدد الأطراف لدول المبادرة "5 + 5 دفاع".
 - تبادل وإثراء التجربة المكتسبة، في مجال المراقبة والتدخل في إطار مكافحة التلوث البحري بالمحروقات بالنسبة للتمرين المتعدد الجنسيات.
 - تمتين علاقات التعاون والتنسيق بين الهياكل العسكرية والمدنية المعنية بمكافحة التلوث في إطار المخطط الوطني " تل بحر".
 - تفعيل المركز الوطني لعمليات المراقبة والإنقاذ لقيادة القوات البحرية في تسيير عمليات التلوث البحري.
 - تقييم النتائج المتعلقة بعمل التنظيم المحلي، الجهوي والوطني فيما يخص مكافحة التلوث البحري.
 - اختبار فعالية وسائل التدخل المتواجدة على جميع المستويات.
 - التحكم في إجراءات التحقيق البحري.

بعد تحديد مفهوم التلوث البحري بالمحروقات، سنبحث في مسؤولية مالك السفينة المدنية عن هذا التلوث وطرق التعويض المقررة بشأنها وفقا للتشريعات الدولية والتشريعات الجزائرية في الفصل الأول، ومن ثم ندرس المسؤولية الجنائية لمالك السفينة والعقوبات المقررة وفق للتشريعات الجزائرية في الفصل الثاني.

¹ للتوسع أكثر انظر القوات البحرية الجزائرية، " في إطار المبادرة 5+5 دفاع"، مقال منشور بتاريخ 06 نوفمبر 2014،

على الموقع الإلكتروني: http://www.mdn.dz/site_cfn/index.php?L=ar&P=event

² للتوسع انظر القوات البحرية الجزائرية، " القوات البحرية تنظم التمرين المتعدد الجنسيات الخاص بمكافحة التلوث البحري بالمحروقات SIMUPOL-ARZEW 2012"، مقال منشور بتاريخ 17 أكتوبر 2012، نفس الموقع السابق.

الفصل الأول

المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات

تعتبر المسؤولية المدنية من المواضيع الهامة التي حظيت بدراسات متعددة، وتتنوع إلى مسؤولية عقدية وأخرى تقصيرية، ولا تنشأ هذه الأخيرة إلا إذا توافرت أركانها الثلاثة: من خطأ وضرر وعلاقة سببية وفقا للقواعد العامة.

كما تخطت أسباب تلوث البحار بالمحروقات قدرات الدولة، بل قدرات المجتمع الدولي في وضع الأنظمة القانونية الفعالة لمعالجة المشاكل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات من حيث طبيعة المسؤولية ومن حيث نطاقها، وكيفية تقدير التعويض وضمن الحصول على تعويض كاف لتغطية الأضرار الحاصلة.

وبناء عليه حظي موضوع المسؤولية المدنية بدراسة دولية من خلال الاتفاقيات الدولية التي أبرمت من أجل معالجة موضوع المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، وهذا راجع لطبيعة مجال الدراسة واحتفائه بالمخاطر، والذي أصبح موضوع اهتمام دولي فجاء هذا التشريع الدولي ليغطي الفراغ القانوني الذي كان سائد وجعل تعويض الأضرار الناجمة عنه أمرا ممكنا.

أمام هذا الوضع القانوني الدولي الجديد، نتساءل عن طبيعة المسؤولية المدنية لمالك السفينة في مجال التلوث البحري بالمحروقات؟ ما هو الأساس الذي تبناه الفقه الدولي ومدى توافقه مع التشريعات الدولية والجزائرية؟ وما هي شروط وخصائص هذه المسؤولية؟ وما هي ضمانات التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات؟

للإجابة عن هذه التساؤلات ارتأينا تقسيم الفصل إلى مبحثين: الأول نخصه لدراسة النظام القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة، والثاني نتناول فيه ضمانات وآليات التعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات.

المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة

لما كانت المسؤولية المدنية (في صورتها التقصيرية) تتطلب لقيامها الإخلال بالتزام قانوني -عدم الإضرار بالغير-، فبمجرد وقوع الإخلال بالالتزام تنعقد المسؤولية المدنية، وبالتالي يلتزم من أحدثه بدفع التعويض للمضرور إذا توافرت باقي عناصر المسؤولية من ضرر وعلاقة سببية بين الخطأ والضرر، ذلك أن الفقه الدولي اعتمد على فكرة الخطأ التي جاءت بها القواعد العامة في التشريعات الداخلية كأساس للمسؤولية المدنية عن تلوث البيئة البحرية بالمحروقات، ولا يهتم إذا كان الخطأ عمدي أو غير عمدي، لأنه في كلتا الحالتين سيتعين على المضرور إثباته.

ولكن صعوبة إثبات خطأ مالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات بالنسبة للمضرور، أدى إلى ضياع حقوق المضرورين في الحصول على التعويض، ويرجع السبب إلى قصور النظرية القائمة على فكرة الخطأ و عدم استيعابها لحجم الأضرار في غياب أدنى مسؤولية للمالك، وكذلك النقص والغموض في القوانين الداخلية من جهة، والفراغ القانوني الموجود في قواعد القانون الدولي.

ونظرا لعدم فعالية فكرة الخطأ كأساس لقيام المسؤولية المدنية، كان لابد من إيجاد أساس جديد أكثر فعالية بما يضمن توقيع المسؤولية على المالك دون الحاجة لإثبات خطئه من جهة، وإمكانية تعويض المضرورين وضمان حقوقهم في حالة ما إذا تعرضت مصالحهم للضرر بسبب التلوث الناتج عن النقل البحري للمحروقات.

وعليه ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب، حيث نخصص المطلب الأول لطبيعة المسؤولية المدنية لمالك السفينة من جراء التلوث البحري بالمحروقات، بينما ندرس في المطلب الثاني شروط المسؤولية المدنية لمالك السفينة، وأخيرا خصائص المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات في المطلب الثالث.

المطلب الأول: طبيعة المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات

سنقسم هذا المطلب إلى فرعين، حيث نخصص الفرع الأول لطبيعة المسؤولية المدنية وأسسها وفقا للفقه الدولي، بينما في الفرع الثاني سنتطرق إلى الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري.

الفرع الأول: طبيعة المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات وأسسها في الفقه الدولي

نظرا لعدم جدوى المسؤولية المدنية القائمة على عنصر الخطأ في إثبات أضرار التلوث البحري التي أحدثتها ناقلة محروقات، ظهرت صورة أخرى للمسؤولية في ظل حماية حق كل إنسان في بيئة بحرية صحية وسليمة، و لذلك اتجه الفقه والقضاء الحديث إلى تبني المسؤولية الموضوعية نتيجة للتطورات والأحداث التي شهدها العالم.

إن المسؤولية الموضوعية تختلف عن الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية، حيث تقوم فقط على الضرر دون البحث عن الخطأ، أي أن الضرر يحقق تلوثا بيئيا تتجاوز آثاره الخطأ الشخصي، ومن ثم لا يمكن إسناد المسؤولية لفكرة الخطأ، بل تستند كلية إلى فكرة الضرر¹.

فالمسؤولية تقوم على تعويض المضرور ولو بغير خطأ، أي يجب توافر ركنين هما الضرر ورابطة السببية.

كما أن المسؤولية الموضوعية تنطبق في مجال الأضرار التي تتميز بالجسامة فتكون الأضرار الجسيمة هي العنصر الرئيسي في تقدير التعويض وليس البحث عن الشخص المسؤول وإثبات خطئه².

إذن فهي لا تهتم بالعنصر الشخصي المتمثل في إثبات خطأ المسؤول لأنها تستند إلى العنصر الموضوعي وهو الضرر، وعليه فكل فعل أو عمل يسبب ضررا للغير يلزم فاعله بالتعويض.

ولقد لعبت المسؤولية الموضوعية دورا فعالا لضمان حقوق الأفراد، وتسهيل تعويض المضرور بمقتضاها عن الأضرار الناشئة عن تلوث البيئة البحرية في حالات يعجز المضرور فيها عن إثبات الخطأ، ويتضح ذلك من خلال مجموعة من الأسس التي تقوم عليها المسؤولية الموضوعية نذكر أهمها³:

¹ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية و الطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008، ص 332.
الأساس التقليدي للمسؤولية المدنية يقصد به الخطأ، أي المسؤولية القائمة على أساس الخطأ، و التي تعرف أيضا بالمسؤولية الشخصية، لأنها تستند إلى خطأ الشخص، الذي تسبب بفعله في إحداث ضرر للغير يستوجب معه التعويض، و تجد هذه الفكرة جذورها في القواعد العامة للقانون المدني.
² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 93.
يقصد بالضرر الجسيم: الضرر أو الخسارة الخطيرة التي تلحق بالأموال أو الأرواح، مما تكلف تعويضات باهضة وربما يصعب التعويض عنها في حالات كثيرة.
³ وليد عايد عوض الرشدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، رسالة تخرج لنيل الماجستير في القانون، جامعة الشرق الأوسط، 2012، ص 59.

نظرية تحمل التبعة: أول من استحدثها هو مجلس الدولة الفرنسي عندما أسس عليها مسؤولية الإدارة تجاه موظفيها دون الحاجة لإثبات الخطأ في جانب الإدارة، فهي مسؤولة تجاه عمالها عن الإصابات التي تحصل لهم أثناء العمل أو بسببه مما يلزم التعويض، ونظرية تحمل التبعة لها صورتان صورة مطلقة و صورة مقيدة¹.

صورة مطلقة (نظرية المخاطر المستحدثة): وتعني أن من تسبب بنشاطه الشخصي أو باستخدامه أشياء معينة يلزم بتعويض الضرر الذي يصيب الغير، بغض النظر عن وقوع الخطأ من عدمه، ففي الحالتين يتحمل تبعة نشاطه.

صورة مقيدة (الغنم بالغرم): تطبق في الحالات التي يكون فيها الشخص قد زاد من المخاطر العادية الملازمة للحياة في المجتمع، وذلك بإنشاء مشروع يدر عليه نفعاً، فيجب عليه تحمل تبعة هذا النشاط إذا أضرت هذه الأعمال بالغير إذ أن الغنم بالغرم.

لذا يرى أنصار هذه النظرية أن طبيعة النشاطات الصناعية أو التجارية ذاتها، وحتى ولو كانت مشروعة ينجم عنها ضرر التلوث، وحتى ولو لم ينجم أي إهمال أو عدم حيطة، فالعبرة هنا بالضرر وتحمل التبعة، فمن أنشأ تبعات يفيد من مغانمها وجب عليه أن يتحمل عبء مغانمها².

نظرية الضمان: وهي نظرية ذات منشأ إسلامي، اعتبرت الضرر وحده يولد الالتزام بالتعويض سواء كان الضرر ناشئاً عن اعتداء أو بدون اعتداء، فالضرر بذاته أساس مسؤولية الضمان مثلما هو أساس مسؤولية المخاطر³.

وقد نادى بها الفقيه الفرنسي ستارك و بررها قائلاً بأنه في كل الحالات التي يلزم فيها المشرع أو القضاء المتسبب في إحداث الضرر بتعويضه، وبغض النظر عن أي جرم، فإن الضرر الواقع ينشئ تعدياً على حقوق المضرور، وهي حقوق حمايتها مكفولة بشكل موضوعي بواسطة أساليب مختلفة، وهي مستقلة عن خطأ المدعى عليه⁴.

¹ مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية، بدون طبعة، مؤسسة عمون للنشر، بيروت، ص 140.
² كمال كيجل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مقال منشور في مجلة الواحات للبحوث والدراسات، العدد 5، قسم الحقوق، جامعة أدرار، 2009، ص 216.
³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 100-101.
⁴ كمال كيجل، المرجع السابق، ص 217.

الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري.

سنطرق في هذا الفرع إلى الأساس القانوني للمسؤولية المدنية (المسؤولية الموضوعية) في ظل التشريعات الدولية، ثم نتناولها ضمن التشريعات الجزائرية.

أولاً: المسؤولية الموضوعية في ظل التشريع الدولي (الاتفاقيات الدولية)

لقد كانت التشريعات الوطنية كافية لتلبية دعاوي المتضررين من التلوث إلى حد ما، غير أن وقوع الكوارث البحرية، وخاصة حادثة الناقله الليبيرية توري كانيون (التي لها الفضل الكبير في إرساء قواعد اتفاقية بروكسل لعام 1969 الخاصة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات)¹ وما تلتها من حوادث، أثبتت بأن الكوارث البحرية التي يسببها انفجار أو جنوح ناقلات النفط العملاقة يمكن أن تخلف أضراراً تتجاوز حدود المسؤولية التي

¹ لقد كانت حادثة توري كانيون سببا في وضع اتفاقية 1969 وتتألف وقائع هذه الحادثة فيما يلي: جنحت الناقله النفطية الليبيرية، توري كانيون Canyon Torrey المحملة بمائة وعشرون ألف طن من الزيت أثناء رحلتها من الكويت إلى شمال أوروبا بتاريخ 18 مارس 1967 بعد اصطدام هذه الأخيرة بأحد الصخور، وهي تتحرك على سرعة 15 عقدة بالقرب من السواحل الإنجليزية، فأدى جنوحها إلى تسرب أكثر من تسعون ألف طن من الزيت على مقربة 10 ميل بحري من الجنوب الغربي للساحل الإنجليزي. وهذا التسرب أدى إلى إحداث بقعة زيتية كثيفة امتدت بفعل حركة الرياح على مساحة شاسعة، وكانت أول بقعة زيتية ذات أهمية كبرى.

ولقد تركت هذه الحادثة كل من بريطانيا وفرنسا أمام فراغ قانوني ذو عواقب وخيمة، لأنه وفقا لاتفاقية لندن 1954 استبعدت التسربات غير العمدية نتيجة جنوح أو اصطدام أو انفجار السفينة.

كما أنه وفقا لقواعد القانون الدولي العام يحق فقط لدولة علم السفينة موضوع الحادث التدخل لإصلاح الأضرار؛ وهي الدولة الليبيرية في هذه الحادثة. مع العلم أن السفينة موضوع الحادث كانت وقت وقوع الكارثة في منطقة أعالي البحار، التي لا تخضع لأية سيادة إقليمية.

وأمام التهديدات باجتياح البقعة الزيتية السواحل البريطانية، قررت الحكومة الإنجليزية تدمير الحطام إحرقا لما تبقى من الشحنة الزيتية، ولكن التنفيذ المتأخر لهذا القرار نتيجة تردد إنجلترا في التدخل في أعالي البحار لم يحل دون وقوع أضرار جسيمة للسواحل الإنجليزية أولا ثم الفرنسية، وذلك لعدم وضوح حق إنجلترا في هذا الشأن على ضوء اتفاقية لندن 1954.

ولقد لوحظ جليا سنة 1967 عقب حادثة توري كانيون Torrey Canyon عجز اتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمنع تلوث مياه البحر بالزيت عن الاستجابة عمليا لمكافحة تلوث السواحل الإنجليزية بالمحروقات؛ فقامت هذه الأخيرة بقبلة السفينة وهي موجودة خارج ولايتها القانونية مخالفة بذلك قواعد القانون الدولي العام.

وقد أثار هذا الحادث على عكس سابقه مشاكل قانونية معقدة لاسيما تلك المتعلقة بالمسؤولية، وعدم إمكانية تحديد المسؤول لإلزامه بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت، ويرجع في الواقع سبب ذلك إلى نقص وغموض القوانين الداخلية من جهة، والفراغ القانوني الموجود آنذاك في قواعد القانون الدولي العام من جهة أخرى.

بعد هذه الكارثة تضافرت جهود المجتمع الدولي لوضع حلول لمكافحة التلوث الناشئ عن الناقلات العملاقة، وذلك إلهاما من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية المضرورين الرئيسيين من الكارثة.

راجع محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 7 وما يليها.

و أنظر كذلك جلال وفاء محمد، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 5.

تقررها التشريعات الوطنية إلى حد كبير. ومن ناحية أخرى، أثبتت تلك الكوارث استحالة توقع غطاء شامل لمخاطر النقل الحديث للنفط بالجوء إلى النظام التقليدي للقانون البحري.

لذلك برزت الحاجة إلى توحيد القواعد التي تضمنتها مختلف التشريعات الوطنية في اتفاقيات دولية، حيث عقدت اتفاقيات دولية عالجت مشكلة المسؤولية عن التلوث بالنفط، وتناولت طبيعة المسؤولية، وحددت الجهة المسؤولة عن الضرر، كما عقدت اتفاقيات دولية أخرى - ذات طابع عالمي وإقليمي- عالجت موضوع المسؤولية بصورة جانبية.

1. الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 وتعديلاتها¹:

تعد المسؤولية المدنية التي يسببها التلوث بالنفط من السفن، من أكثر مواضيع المسؤولية تنظيمًا في القانون الدولي، فقد ألفت هذه الاتفاقية عبء المسؤولية وتبعية التعويض عن الأضرار التي يسببها التلوث الناجم عن انسياب أو تصريف النفط من السفن في إقليم الدولة المتعاقدة أو بحرًا الإقليمي على مالك السفينة وفقًا للمادتين 2 و 1/3 من الاتفاقية، وقد استبعدت الاتفاقية عمليًا المسؤولية المباشرة للدولة، حيث لا تطبق أحكامها على السفن الحربية أو السفن الأخرى المملوكة للدولة أو تلك التي تستغلها والتي تخصص للخدمات الحكومية غير التجارية كما نصت عليه المادة 1/11 من الاتفاقية، وتخضع الدولة للمقاضاة أسوة بالمؤسسات الخاصة عن الضرر الذي تسببه سفنها التجارية وفق المادة 2/11، ولا نعتقد أن لهذا النص أهمية، طالما أن السفن التي تملكها الدولة تستغلها شركات عامة وتعني لأغراض الاتفاقية (مالك السفينة) وفق نص المادة 3/1².

أما عن طبيعة المسؤولية التي أقرتها الاتفاقية فهي المسؤولية على أساس الضرر³، حيث أن فقدان الخطأ لا يعفي المالك من المسؤولية، إنما يعفى عند تحقق حالات حددت على سبيل الحصر، وهي أعمال الحرب أو وقوع حادثة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن مقاومتها، والأعمال العمدية التي يقوم بها طرف ثالث بناء على نص المادة 2/3 من الاتفاقية.

¹ لقد خضعت هذه الاتفاقية لعدة تعديلات بمقتضى بروتوكولات، كان أولها عام 1976، ثم 1984 و الذي لك يدخل حيز النفاذ، ثم التعديل الأخير لعام 1992 و الذي دخل حيز النفاذ لعام 1995.

² عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث و مشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة قانونية)، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 189.

³ طارق أحمد عبد الحكيم سكران، التزام السفينة بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري، رسالة تخرج لنيل شهادة الماجستير، كلية النقل البحري و التكنولوجيا، الإسكندرية، 2006، 106.

كما أدخلت الاتفاقية فكرة تحديد المسؤولية، إذ يحق للمالك السفينة تحديد مسؤوليته بعد أقصى قدره (2000) فرنك لكل طن من حمولة السفينة وللحادثة الواحدة، ولا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية 210 مليون فرنك بأي حال من الأحوال وفق المادة 1/5 من الاتفاقية¹.

ولكن تعدل هذا الحد الأقصى بموجب بروتوكول المسؤولية لعام 1992 حيث أصبح الحد الأقصى يقدر ب 3 ملايين وحدة حسابية لسفينة لا تزيد عن 5000 وحدة حمولة، وإذا كانت السفينة ذات حمولة تزيد عن ذلك فيضاف 420 وحدة حسابية على كل وحدة حمولة إضافية، بشرط ألا يزيد مجموع هذا المقدار في أي حال عن 59.7 مليون وحدة حسابية وفقا لنص المادة 1/6 من بروتوكول المسؤولية لعام 1992.

وفي سنة 2000 صدر قرار عن اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية بتاريخ 18 أكتوبر 2000، الذي تضمن تعديل المادة 1/6 من بروتوكول المسؤولية لعام 1992 التي نصت على الحدود القصوى التي يحق للمالك تحديد مسؤوليته عليها، فأصبح الحد الأقصى يقدر ب 4.510.000 وحدة حسابية بدلا من 3 ملايين وحدة حسابية، و 631 وحدة حسابية عن كل حمولة إضافية بدلا من 420 وحدة حسابية، بشرط ألا يزيد المجموع عن 89.770.000 وحدة حسابية بخلاف ما كان مقدرا سابقا ب 59.7 مليون وحدة حسابية.

ولمصلحة الضحايا، أوجبت الاتفاقية و تعديلاتها على مالك السفينة أن يؤمن تأميناً إلزامياً أو أن يقدم ضماناً مالياً آخر للمسؤولية المحتملة بالمبلغ المحدد آنفاً، ويجب أن تشهد دولة سجل السفينة على توافر مثل ذلك التأمين بموجب شهادة خاصة وفق المادة 1/7-2، وعلى الدولة ألا تسمح للسفن التي تحمل أعلامها بالاتجار ما لم تحمل تلك الشهادة، ويقع على الدولة الطرف أيضاً التزام بعدم السماح لأية سفينة تتجاوز حمولتها 2000 طن من النفط، بصرف النظر عن العلم الذي ترفعه، أن تدخل أو تغادر موانئها في حالة عدم اكتسابها للشهادة المطلوبة وفق المادة 7/10-11².

¹ عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 190.

² محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن و مسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة دمشق، 2001، ص 361.

2. الاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 و تعديلاتها¹:

أعدت منظمة "الامكو"² "IMCO" هذه الاتفاقية وأقرها مؤتمرها في 18 كانون أول 1971 بهدف رفع الحد الأقصى للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط من السفن، وتأمين دفع التعويض في حالة انتفاء مسؤولية مالك السفينة وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1969، ويكون الصندوق، بموجب المادة 4 من الاتفاقية، مسؤول عن دفع التعويض إلى الدول والجهات الخاصة في حالة عدم إمكانية تحصيل مبالغ التعويض من مالك السفينة، كالحالات التي يعفى فيها المالك من المسؤولية وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1969.³

وكذا في الحالة التي يتجاوز مبلغ التعويض الحد الأقصى لمسؤولية مالك السفينة كما ورد في اتفاقية المسؤولية، وفي الحالة الأخيرة يجب ألا يتجاوز مبلغ التعويض الذي يدفعه مالك السفينة والصندوق معاً على (30) مليون دولار أمريكي للحادثة الواحدة، والمقدار نفسه يدفعه الصندوق وحده في حالة انتفاء مسؤولية مالك السفينة، وتأتي المساهمات المالية في الصندوق من الشركات والأشخاص الذين يزيد المجموع السنوي لما يستلمونه من نפט خام وقود منقول بحرا على 150000 طن⁴.

غير أنه تم تعديل مبلغ التعويض بموجب بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971 وفق المادة 3/6 من البروتوكول ليصبح 135 مليون وحدة حسابية كأقصى حد، والمقدار نفسه يدفعه الصندوق إذا نجم حادث التلوث عن ظاهرة طبيعية حتمية و قاهرة، ويكون الحد الأقصى لمبلغ التعويض مقدرا ب 200 مليون وحدة حسابية إذا كانت تبلغ الكمية السنوية الإجمالية لزيت المساهمة تساوي أو تزيد عن 600 مليون طن وفق نص المادة 3/6-ج من نفس البروتوكول⁵.

¹ تم اعتماد بروتوكولات لاتفاقية الصندوق الدولي للتعويض 1971 في عام 1976 و عام 1984، ولكنها ألغيت بموجب بروتوكول عام 1992.

² المقصود بعبارة "امكو" "IMCO" هو: Intergovernmental Maritime Consultative Organization بينما أصبحت فيما بعد تسمى بالمنظمة البحرية الدولية "IMO": International Maritime Organization.

³ أنظر محمد حمداوي، المرجع السابق، هامش 1، ص 142.

⁴ المرجع نفسه، ص 142.

⁵ عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 191.

⁵ بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق الدولي لعام 1971 اعتمد في تاريخ 27 /01 /1992 و دخل حيز النفاذ في تاريخ 30 /05 /1996.

3. الاتفاقية الدولية لعام 1992 و بروتوكول 2003 المتعلقين بالصناديق الدولية للتعويض:

بدأ العمل باتفاقية الصندوق لعام 1992 بعد أن تم إلغاء اتفاقية الصندوق لعام 1971 بسبب انسحاب الدول الأطراف في صندوق 1971 لصالح عضويتهم في الصندوق لعام 1992¹، ولقد كانت الاتفاقية تأخذ بالحد الأقصى للتعويض عن أضرار التلوث بالنفط من السفن، لتأمين دفع التعويض للمتضررين في حالة انتفاء مسؤولية مالك السفينة وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، كما كان معمولاً به في نص المادة 3/6 من بروتوكول الصندوق لعام 1992 أعلاه، وبعد صدور قرار اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية في 18 أكتوبر 2000 تم بموجبه تعديل المادة 3/6، حيث أصبح الحد الأقصى للتعويض 203 مليون وحدة حسابية بدلاً من 135 مليون وحدة حسابية، والمقدار 300.740.000 مليون وحدة حسابية بدلاً من 200 مليون وحدة حسابية يدفعه الصندوق وحده في حالة انتفاء مسؤولية مالك السفينة، وتأتي المساهمات المالية في الصندوق من الشركات والأشخاص الذين يساوي أو يزيد المجموع السنوي لما يستلمونه من نفط خام منقول بحراً على 600 مليون طن، وهذا ما كان معمولاً به في اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992 وفق المادة 4/4 (أ-ب-ج) منه.

ولكن تم تعديل اتفاقية الصندوق لعام 1992 بموجب بروتوكول 2003 ، والذي تضمن إنشاء صندوق تكميلي للتعويض بهدف تكملة التعويض المتاح في إطار اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث لعام 1992 واتفاقية صندوق التعويض لعام 1992، وهو بروتوكول اختياري والمشاركة فيه مفتوحة لجميع الدول الأطراف في اتفاقية الصندوق لعام 1992، حيث حدد المبلغ الإجمالي للتعويضات المستحقة لكل حادث واحد والذي اقتصر على ما مجموعه 750 مليون وحدة حسابية كأقصى حد، بما في ذلك مبلغ التعويض المدفوع تحت الوحدة الحسابية الحالية في اتفاقية الصندوق وفق نص المادة 2/4- أ من بروتوكول الصندوق لعام 2003.

ثانياً: المسؤولية الموضوعية في ظل التشريعات الجزائرية

وفقاً لمعاهدة بروكسل المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناشئة عن التلوث بالزيت لعام 1969 اعتمدت المادة 117 من القانون البحري الجزائري مبدأ المسؤولية

¹ تم إنشاء اتفاقية الصندوق الدولي لعام 1992 بموجب بروتوكول 2000 الذي اعتمد في 27/09/2000 و الذي دخل حيز النفاذ في 27 يونيو 2000، حيث أنهى هذا البروتوكول اتفاقية الصندوق لعام 1971 و ذلك بنصه على توقف سريانها اعتباراً من التاريخ الذي ينخفض فيه عدد الدول المتعاقدة إلى أقل من 25 دولة، و في تاريخ 24/05/2002 تحقق ذلك بسبب الانسحابات من قبل الدول الأطراف في صندوق 1971 لصالح عضويتهم في صندوق 1992، و من ثم ظهرت إلى الوجود اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992 بعد إلغاء اتفاقية الصندوق لعام 1971

الموضوعية بحيث اعتبرت أن مالك السفينة التي تنقل المحروقات بدون تنظيم، يعتبر مسؤولاً عن كل ضرر ناتج جراء التلوث الحاصل من تسرب وطرح المحروقات من سفينة، وعندما يحصل التسرب أو الطرح من عدة سفن، وينتج عن ذلك أضراراً يصعب مالكو جميع السفن مسؤولون على وجه التضامن عن مجموع الأضرار التي لا يمكن تجزئتها بصفة معقولة².

ويلاحظ أن المسؤولية المدنية وفق القواعد العامة تقوم على أساس الخطأ، وهو ما يتطلب تكليف المتضرر بإثبات خطأ المتسبب في الضرر، وهو أمر صعب في مجال التلوث البحري بالمحروقات.

لهذا المشرع الجزائري أخذ بمبدأ الملوث الدافع و الذي يدخل ضمن نطاق المسؤولية الموضوعية من خلال نص المادة 2 فقرة 7 من قانون 10/03 المتضمن حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة بنصها: "... مبدأ الملوث الدافع الذي يتحمل بمقتضاه كل شخص يتسبب نشاطه أو يمكن أن يتسبب في إلحاق الضرر بالبيئة ، نفقات كل تدابير الوقاية من التلوث والتقليص منه وإعادة الأماكن وبيئتها إلى حالتها الأصلية.

كما أن المادة 58 من قانون حماية البيئة أكدت على مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث بسبب تسرب النفط أو صب محروقات من هذه السفينة، حيث سايرت نص المادة 3 من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات التي رتبّت مسؤولية المالك السفينة على الضرر الناتج بسبب حادث أول وتلتها سلسلة حوادث.

المطلب الثاني: شروط المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات

بما أن مسؤولية مالك السفينة ذات طبيعة موضوعية، فشروطها تتمثل في حادث التلوث والضرر والعلاقة السببية، وهذا وفق ما دلت عليه اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 و البروتوكول المعدل لها لعام 1992، وبناء على ما سبق سنقسم المطلب إلى ثلاث فروع، حيث نتطرق في الفرع الأول إلى حادث التلوث، بينما في الفرع الثاني نتناول شرط الضرر، وأخيراً العلاقة السببية في الفرع الثالث.

¹ محمد شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، بدون طبعة، دار العلوم، الجزائر، 2010، ص 163-168.
² انظر المادة 120 من الأمر رقم 76-80 المتعلق بالقانون البحري، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 و الصادر في الجريدة الرسمية عدد 29 بتاريخ 10 أبريل 1977.
و لقد تعدل الأمر 80-76 المتعلق بالقانون البحري بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 يونيو 1998 و الصادر في الجريدة الرسمية عدد 47 بتاريخ 27 يونيو 1998، و تم تعديله أيضاً بموجب الأمر 10-04 المؤرخ في 10 أوت 2010 و الصادر في الجريدة الرسمية عدد 46 بتاريخ 18 أوت 2010.

الفرع الأول: حادث التلوث

يعتبر حادث التلوث أول عناصر المسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات التي تبدأ بوقوعه، وتنتهي بالضرر الناتج عنه، فلا تنطبق أحكام المسؤولية في مجموعها إلا إذا كان الفعل المولد للضرر يصدق عليه وصف "الحادث"¹.

ولقد عرّفت اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969 "الحادث" بأنه: "كل حدث أو مجموع الأحداث الصادرة من نفس الأصل والناتج منها التلوث"².

وعرّفت اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات في بروتوكولها 1992 "الحادث" في المادة 8/1 كما يلي: "الحادث هو حدث أو سلسلة أحداث ذات منشأ واحد، تسبب أضرار التلوث أو تخلق تهديدا جسيما أو محدقا بإحداث مثل هذه الأضرار"³.

يكنم الاختلاف بين التعريفين من حيث أن اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1696 كانت تضيّق من مجال حوادث التلوث، وحصرتها في تلك الواقعة الماديّة التي ينتج عنها التلوث، واستبعدت حالات الانفجار أو الحريق التي تحدث داخل السفينة، والتي قد تؤدي إلى حدوث التلوث.

وحتى نكون أمام حادث بحري، يجب أن نكون بصدد سفينة معينة، ومفهوم السفينة في مجال التلوث يختلف عن مفهومها في القواعد العامة للقانون البحري.⁴ وأن يكون لأنواع معينة من المحروقات، وأخيرا أن تتعرض السفينة لواقعة مادية تؤدي إلى تسرب ما بها من محروقات في البحر.

أولا: السفينة

عرف بروتوكول سنة 1992 في المادة 1/2 السفينة المخصّصة لنقل الزيت كالتالي: "السفينة هي أي مركبة بحرية من أي نوع كانت، تمّ بناؤها أو تكييفها لنقل الزيت السائل باعتباره بضاعة، وبشرط أن السفينة القادرة على نقل الزيت وبضائع أخرى تعتبر

¹ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص20.

² المادة 8/1 من اتفاقية المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969.

³ لقد عرفت المادة 147/من القانون البحري الحادث كما يلي: "الحادث يعني كل واقعة أو جملة وقائع لها نفس المنشأ الذي يتولد عند التلوث".

⁴ تنص المادة 13 من القانون البحري الجزائري في تعريفه للسفينة على النحو التالي: "تعتبر السفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصّصة لمثل هذه الملاحة".

سفينة فقط عندما تنقل فعلا الزيت السائل باعتباره بضاعة وخلال أية رحلة تعقب النقل ما لم يثبت عدم وجود مخلفات بها نتيجة لنقل الزيت بصورة سائلة.¹

من خلال هذه المادة نجد أنّ بروتوكول سنة 1992 وسّع من مفهوم السفينة، لتشمل ناقلات النفط المشحونة أو الفارغة، وكذلك السفن المختلطة في لحظة وقوع الحادث وهي مشحونة بالزيت السائل كبضاعة، أو في أية رحلة تلي هذا النقل، على عكس ما كان سائداً في اتفاقية 1969¹ التي كانت تضيّق من مفهوم السفينة بحيث كانت تقتصر على الناقلات النفطية المشحونة دون الفارغة.

ويقصد بالسفينة وفق هذا التعريف الناقلات النفطية أساساً، والسفن الأخرى متى كانت صالحة لنقل البترول سائلاً كبضاعة، ويلزم في كل الأحوال أن تكون السفينة لحظة الحادث ناقلة للبترول سائلاً كبضاعة.²

كما عرفتھا الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (المعروفة باتفاقية ماربول لعام 1973 والمعدلة عام 1978) في المادة 4/2 بأنها: " كل مركب من أي نوع كان يعمل في بيئة بحرية ويشمل القوارب الزلافة، والمركبات ذات الوسائد الهوائية، والغواصات، والطافيات، والمنصات المثبتة أو الطافية". وعرفتھا الاتفاقية الدولية لمنع إغراق النفايات في البحر لعام 1972 في المادة 2/3 بأنها: " المركبات المحمولة بالماء من أي نوع كانت، ويشمل هذا التعبير المركبات ذات الوسائد الهوائية والمركبات العائمة، سواء كانت ذاتية الدفع أم لا".

من خلال ما سبق يتبين أن هاتين الاتفاقيتين وسعتا من مفهوم السفينة ليشمل كل مركبة صالحة للملاحة مهما كانت هذه المركبة، سواء كانت سفينة أو ناقلة بترول أو ناقلة بضائع، أو أي نوع آخر من الوحدات البحرية.³

كما عرف المشرع الجزائري السفينة في المادة 147/أ من القانون البحري، كما يلي: " سفينة تعني كل عمارة بحرية أو آلية بحرية مهما كانت، والتي تنقل الوقود بدون ترتيب كحمولة –en vrac"، بالإضافة إلى أنه صادق على اتفاقية 1969 وبروتوكول 1992 الذي عدلها، مما يقضي بأنه يأخذ أيضاً بالمفهوم السائد في آخر تعديل فيما يتعلق بناقلات المحروقات.

¹ المادة 1/8 تعرف السفينة كما يلي: " كل مركب كبير أو آلية بحرية مهما كانت تنقل فعلا محروقات مشحونة جزافاً كحمولة".

² محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 29.

³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 133.

بينما وسع المشرع الأمريكي من مفهوم السفينة التي اعتبرها تشمل كافة أشكال المركبات التي تستعمل أو تلك التي يجوز استخدامها لنقل الزيت في المياه الصالحة للملاحة البحرية للولايات المتحدة الأمريكية، وذلك فيما عدا السفن العامة (أي السفن الحكومية) إلا أن هذه الأخيرة تخضع لقانون التلوث بالزيت "OPA" إذا كانت مخصصة لأغراض تجارية وليست لأغراض عامة¹.

ثانياً: المحروقات

لقد عرفت المادة 5/1 من معاهدة 1969 المحروقات على النحو التالي: "المحروقات تعني جميع المحروقات الثابتة لاسيما البترول، وزيت الوقود، وزيت الديزل الثقيلة، وزيت التشحيم وزيت البلين المنقولة كلها على ظهر السفينة كحمولة أو عنابر هذه السفينة".

وعرّفت المادة 2/2 من بروتوكول سنة 1992 الزيت كالتالي: هو أي زيت هيدروكربوني معدني مداوم مثل الزيت الخام، وزيت الوقود، وزيت الديزل الثقيل، وزيت التزليق، سواء أكان محمولا على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها".

وهذا التعداد الذي جاء به البروتوكول هو على سبيل المثال لا على سبيل الحصر وذلك بإدراج كلمة "مثل"، وبهذا يكون بروتوكول سنة 1992 قد تبنى نفس التعريف الوارد في معاهدة 1969 مع استبعاد زيت الحوت أو البلين، مستبقيا فقط على الزيوت ذات الأصل المعدني، سواء وجدت على ظهر السفينة كبضاعة أو كوقود لتشغيلها، في حين أبقى المشرع الجزائري على نفس التعريف الذي تضمنته اتفاقية 1969، حيث عرفه في المادة 147/ج بأنه: "الوقود يعني كل وقود ثابت بما في ذلك النفط الخام وزيوت المحركات وزيوت الديزل الثقيل وزيوت التشحيم وزيت السمك عندما ينقل على متن السفينة كحمولة أو في عنابرها".

بينما حصرت اتفاقية الصندوق لعام 1992 المحروقات محل التعويض في البترول الخام وزيوت الوقود فقط وفق نص المادة 3/1.

¹ المادة 37 من الفصل 1001 من قانون التلوث بالزيت "OPA"، أنظر جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، هامش 216 ، ص 73.
انظر كذلك المرجع نفسه، ص 73-74.

ثالثاً: مسؤولية مالك السفينة

عندما تتعرض إحدى الناقلات النفطية إلى حادث ما، وينتج عن ذلك وقوع أضرار التلوث، فإن أول ما يشغل ذهن المضرورين هو معرفة المسؤول عن هذا التلوث، لإقامة الدعوى ضده بهدف الحصول على تعويض عن الأضرار اللاحقة بهم.¹

اعتبرت اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 وبروتوكولها 1992 أن مالك السفينة وحده مسؤول عن التعويض في مواجهة المضرورين من التلوث، وهو ما كرّسته المادة 1/4 منها، بنصها: " وباستثناء ما تنص عليه الفقرتان 2 و3 من هذه المادة، فإن مالك السفينة وقت الحادث أو عند وقوع الحادث الأول، إن كان هذا الحادث يتألف من سلسلة من الأحداث، يكون مسؤولاً عن أي أضرار تلوث تتسبب فيها السفينة نتيجة للحادث"، وبحسب نص هذه المادة يعد مالك السفينة مسؤولاً بمجرد وقوع الضرر بغض النظر عن مجموعة من الاعتبارات²، مما يدعونا للتساؤل عن كيفية ثبوت ملكيته للسفينة؟

(أ) التسجيل كقاعدة عامة معيار للملكية:

من السهل ربط السفينة بمالكها عن طريق التسجيل، باعتباره إجراء قانوني وإلزامي، إلا أنه قد يستحيل في بعض الأحيان الوصول إلى المالك الحقيقي للسفينة، واختيار مالك السفينة كمسؤول عن التلوث راجع لكون أنه يسهل تعيينه، ويقصد بمالك السفينة "كل شخص طبيعي أو معنوي، تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه".³ وهذا ما ورد أيضاً في المادة 3/1 من اتفاقية سنة 1969 بنصها: " الملاك يعني الشخص أو الأشخاص الذين سجلت السفينة باسمهم، أو في عدم التسجيل، الشخص أو الأشخاص الذين يملكون السفينة، غير أنه في حالة السفن التي تملكها دولة وتشغلها شركة مسجلة في هذه الدولة بصفتها مستغلة للسفن، تعني عبارة "الملاك" هذه الشركة".

وتبنى بروتوكول المسؤولية المدنية عن التلوث لعام 1992 نفس التعريف، الذي أعطى فيه المشرع الدولي صفة المالك، لكل من الشخص الطبيعي والشخص المعنوي ذو الطبيعة الخاصة، أي غير مملوكة ملكية عامة وتكون مسجلة باسمه وفق المادة 3/1.

¹ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص173.

² يعد مالك السفينة مسؤولاً بغض النظر عن محل إقامته، موطنه، جنسيته، أو الدولة التي سجلت فيها سفينته، ومن تم فإن المسؤولية تفرض على المالك سواء كانت دولة علم السفينة دولة متعاقدة في الاتفاقية أم لا. أنظر المرجع نفسه، ص188.

³ أنظر المادة 147/ب من القانون البحري.

ب) المسؤولية في حالة تعدد السفن المتسببة في ضرر التلوث:

تنص المادة 5 من بروتوكول سنة 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية لسنة 1969¹ بأن: "عندما يقع حادث يتضمّن سفينتين أو أكثر، وتنتج عن ذلك أضرار تلوث، فإنّ مالكي كل السفن المعنية يتحمّلون، بالتكافل والتضامن، المسؤولية عن كلّ تلك الأضرار التي لا يمكن الفصل بينها بصورة معقولة، ما لم تخل مسؤوليتهم وفقا للمادة الثالثة".

فمن خلال المادة المذكورة أعلاه، نجدها قد أقرت بمبدأ المسؤولية التضامنية لمالكي السفن المتسببة في حادث تسرب المحروقات، فإن ضرر التلوث الحاصل يكون غير قابل للتجزئة على نحو معقول، وبالتالي يتم مساءلتهم بالتضامن عن هذا الضرر، وهذا ما أقره أيضا المشرع الجزائري في المادة 120 من القانون البحري.²

ولكن يمكن أن يعفى أحد ملاك السفن كلياً أو جزئياً من التعويض التضامني عن الضرر الحاصل إذا أقام الدليل على أنّ الضرر بسبب التلوث ناتج عن عمل الشخص المتضرر لكونه أهمل التصرف بقصد إحداث ضرر أو بتهاون منه، وبالتالي يُعوز مالك السفينة عن القدر الذي تحدد ضمنه مسؤوليته فقط.³

أما في حالة التصادم بين ناقلة للبترول السائب كبضاعة وسفينة ناقلة للبضائع، فإنه تستبعد المسؤولية التضامنية في هذه الحالة.⁴

الفرع الثاني: ضرر التلوث

يعتبر الضرر العنصر الأساسي لانعقاد المسؤولية المدنية وفق القواعد العامة، إذ لا مسؤولية إذا لم يتوفر الضرر، حتى ولو توفر الخطأ المنشئ للمسؤولية.

أولاً: تعريف الضرر

يقصد بالضرر الأذى الذي يصيب الشخص من جراء المساس بحق من حقوقه، سواء

¹ المادة 4 من اتفاقية 1969 تنص ما يلي: "إذا وقع تسرب أو لفظ المحروقات على أكثر من سفينة و نتج عن ذلك ضرر التلوث، فإن أصحاب جميع السفن التي كانت موضوع الخلاف يكونون، مع الاحتفاظ بمقتضيات المادة 3، مسؤولين بالتضامن عن كلية الضرر الذي لا يمكن تقسيمه بصورة معقولة".

² تنص المادة 120 كما يلي: "عندما يحصل التسرب أو الطرح من عدة سفن و ينتج عن ذلك ضرر يعتبر مالكو جميع السفن التي سببت التلوث مع مراعاة أحكام المادتين 118- 119 أعلاه، مسؤولون على وجه التضامن عن مجموع الأضرار التي لا يمكن تجزئتها بصفة معقولة".

³ المادة 3 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 149.

كان حقا عينيا أو حقا شخصيا، أو المساس بمصالحه المشروعة حتى ولو لم يكفل القانون تحقيقها¹.

وعرف بروتوكول سنة 1992 ضرر التلوث بعد تعديله للتعريف الوارد في المادة 6/1 من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969،² و الذي كان يتسم بالغموض، مما استدعى المشرع الدولي إلى تدارك هذا الأمر وحصر الضرر في حيز معين، وهذا ما نص عليه في المادة 3/2: " أضرار التلوث هي:

أ- التلّف أو الضرر الواقع خارج السفينة نتيجة تلويث ناجم عن تسرب أو تصريف للزيت من السفينة، مهما كان موقع مثل هذا التسرب أو التصريف، بشرط أن التّعويض عن أضرار البيئة، غير خسارة الربح الناجمة عن هذه الأضرار، سيقصر على تكاليف التدابير المعقولة المنفذة فعلا أو المزمعة لإعادة الوضع على ما كان عليه.

ب- تكاليف التدابير الوقائية والإتلاف أو الأضرار الأخرى الناجمة عن التدابير الوقائية."

من خلال هذه المادة، يتبيّن لنا أنّها وضعت شرطان لا بد من توافرها في الضرر المشمول بالاتفاقية وهما: وقوع الضرر خارج السفينة، و وقوع الضرر بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو تصريف المحروقات.

1. وقوع الضرر خارج السفينة:

استبعدت المادة 2 من بروتوكول سنة 1992 بصراحة كلّ ضرر يقع على ظهر السفينة بمفهوم الضرر الناجم عن التلوث؛ إذ يشترط في الضرر الموجب للتعويض، أن يكون خارج السفينة الناقلة للمحروقات، وإلا فلا مجال لتطبيق اتفاقية المسؤولية³.

2. وقوع الضرر بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو تصريف الزيت من السفينة:

حتى يكون الضرر موجبا للتعويض، لا بد أن ينتج عن التلوث الذي يحدث من

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 65.

² تنص المادة 6/1 من معاهدة 1969 كما يلي: "الضرر الطارئ بسبب التلوث يعني كل خسارة أو كل ضرر يقع خارج السفينة الناقلة للمحروقات و الذي يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات، أينما وقع هذا اللفظ أو ذلك التسرب و يتضمن التكاليف للحماية و كل خسارة أو ضرر تسببه هذه التدابير".

³ ولعلّ أبرز مثال على ذلك هو ما حدث في اليابان، في 18 ماي 1989 أثناء قيام الناقلة اليابانية **Tsubane Maru** بتزويد سفينة صيد بزيوت الديزل الثقيل، ولقد ارتكب أحد أفراد الطاقم خطأ بإدخال خرطوم التزويد في حوض البضاعة، بدلا من عنبر الوقود فأدّى ذلك إلى تلويث حوالي 140 طن من الأسماك الموجودة فيه، ولقد قام صندوق التعويض لعام 1971 بتعويض المتضررين بما قيمته 19.159.905 ين؛ راجع: د. محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 65-66؛ أنظر أيضا محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 448.

جراء تسرب المحروقات إلى البحر دون غيره، مما يؤدي إلى تلويثه وإنقاص من قيمته الاقتصادية والبيئية؛ وهذا ما أكدت عليه المادة 3/2 من بروتوكول 1992 المذكورة أعلاه، والمعدلة للمادة 6/1 من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969.

ثانياً: النطاق الجغرافي لضرر التلوث :

نصت المادة 2 من اتفاقية المسؤولية المدنية لسنة 1969 على أنه: "تنطبق فقط هذه الاتفاقية على الأضرار الطارئة بسبب التلوث على تراب دولة متعاقدة و في ضمن هذا التراب البحر الإقليمي التابع للدولة المذكورة و تنطبق كذلك على التدابير للحماية المخصصة لتجنب أو تقليل هذه الأضرار".

ولقد حصرت اتفاقية المسؤولية لعام 1969 نطاق تطبيقها على إقليم الدولة المتعاقدة وبحرها الإقليمي فقط، بينما جاءت المادة 3 من بروتوكول سنة 1992 لتوسع من مجال تطبيق اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات، ليشمل إقليم الدولة المتعاقدة، وبحرها الإقليمي، والمنطقة الاقتصادية الخالصة إضافة إلى المكان الذي اتخذت فيه التدابير الوقائية لمنع تسرب المحروقات في البحر بنصها: "تنطبق هذه الاتفاقية حصراً على ما يأتي:

(أ) أضرار التلوث الواقعة:

"1" في إقليم دولة متعاقدة، بما في ذلك بحرها الإقليمي،

"2" في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة متعاقدة، المنشأة وفق القانون الدولي، وإذا لم تكن الدولة المتعاقدة قد أنشأت مثل هذه المنطقة، في منطقة وراء البحر الإقليمي لتلك الدولة وبمحاذاته، على أن تحددها الدولة المذكورة وفق للقانون الدولي، وبشرط ألا تمتد إلى أبعد من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس عندها عرض بحرها الإقليمي،

(ب) التدابير الوقائية، أينما تتخذ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها إلى الحد الأدنى".

يستخلص من ذلك، إذن، أن النطاق الجغرافي لضرر التلوث طبقاً لبروتوكول 1992 قد اتسع بشدة بالمقارنة مع اتفاقية المسؤولية لعام 1969 التي كانت تحصر وقوع الضرر في البحر الإقليمي فقط¹.

¹ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 169.

وأما المشرع الجزائري، فقد حصر تطبيق أحكام القانون البحري بشأن التلوث البحري بالمحروقات على الأضرار التي تحصل على التراب الجزائري، بما في ذلك المياه الإقليمية البحرية، و كذلك على إجراءات الوقاية المخصصة لتجنب هذه الأضرار.¹

وبعد تحديد النطاق الجغرافي لضرر التلوث، يستوقفنا السؤال عن الأضرار التي يتم التعويض عنها؟

ثالثا: أنواع الأضرار التي تكون محل تعويض:

1. الأضرار القابلة للتقدير النقدي: إنّ هذا النوع من الأضرار لا يثير أية إشكال من حيث قابليته للتعويض، لكون كافة الأنظمة القانونية تقر مبدأ إعادة أو رد الشيء إلى الحالة التي كان عليها قبل وقوع الحادث،² وهو يتمثل في:

(أ) **التعويض عن فوات الكسب البيئي:** هذا النوع من الأضرار لم يتم إدراجه ضمن دائرة مفهوم ضرر التلوث المنصوص عليه في اتفاقية سنة 1969،³ ولكن تم النص في المادة 2 من بروتوكول المسؤولية لعام 1992 على التعويض عن فوات الكسب الناجم عن الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية، و هو ما يسمى "بفوات الكسب البيئي"؛ وتكاليف الإجراءات اللازمة لإحياء البيئة الملوثة بالمحروقات والمتخذة فعلا أو التي ستتخذ.⁴

(ب) **التعويض عن الضرر الناشئ عن اتخاذ التدابير الوقائية:** هي تلك الأضرار الناشئة عن التدابير الوقائية المتخذة من أجل منع التلوث أو الحدّ منه، وهذا ما أكدته اتفاقية المسؤولية في بروتوكولها سنة 1992 في المادة 3/ب .

2. الأضرار غير القابلة للتقدير النقدي: من أهم هذه الأضرار نجد الضرر البيئي، وهو ذلك الضرر الذي يصيب البيئة البحرية ذاتها، والذي لا يمكن تغطيته، والتعويض

¹ راجع نص المادة 148 من القانون البحري.

² محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص70.

³ لقد أثير هذا النوع من التعويض لأول مرة إثر حادث جنوح السفينة السوفياتية Antonio Gramsci في 1979/02/27 في بحر البلطيق، الذي أدى إلى تلوث السواحل السوفيتية والسويدية والفنلندية، حيث طالب السوفيت بتعويضات عن الضرر البيئي باعتبارها مصدرا للإرتزاق و تكلفة تطهير المياه، فرفض الصندوق الدولي لتعويض أضرار التلوث لسنة 1971 طلب التعويض عن الضرر البيئي الناجم عنه فوات الكسب، لكون هذا النوع من الأضرار لا يدخل ضمن دائرة مفهوم ضرر التلوث المنصوص عليه في اتفاقية سنة 1969.

المرجع نفسه، ص 127 و ما يليها.

⁴ - فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 47.

عنه إلا بإرجاعها إلى حالتها السابقة قبل إصابتها بالضرر.¹ إذ لا توجد في غالبية الدول نصوص قانونية تقضي بتعويضه؛ لصعوبة تقديره نقداً، لأنّ الإضرار بالبيئة البحرية يعتبر إضراراً بقيم غير مالية للمتعاملين والمستفيدين منها، إلا أنّ مثل هذه العقوبات لا يمكن أن تكون مبرّراً لرفض التعويض عن الضرر البيئي المحض، المستقل عن فوات الكسب البيئي، والتعويض عن الضرر البيئي نادراً ما يكون تعويضاً كاملاً، نظراً لخصوصية النشاط وما يمكن أن يترتب عليه من تكاليف لا يمكن تحملها بسهولة.²

وفي التشريع الأمريكي (قانون التلوث بالزيت OPA) فإن مالك السفينة المسؤول حتى لو قام بدفع كافة تكاليف إزالة التلوث واستعادة البيئة ودفع قيمة الخسائر الاقتصادية عن التلوث، فإنّه يظل مسؤولاً أمام الأماناء عن المطالبات عن القيمة المفترضة للبيئة ومصادرّها الطبيعية وعن الاستعمالات المتوقعة وكذلك نفقات تقدير الأضرار.³

الفرع الثالث: علاقة السببية

يشترط لقيام المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري بالمحروقات، أن تقع بسبب حادث التلوث دون أي سبب آخر، إذ لا بد من علاقة سببية بين حادث التلوث والضرر حتى تقوم المسؤولية.⁴

وتعرف الرابطة السببية بأنها: "الاستناد إلى أقصى ما وصل إليه العلم في إثبات الصلة المادية بين فعل ما أو أكثر والنتيجة المترتبة عليه"؛ وعليه فالإسناد العلمي يقتضي إلحاق مصدر من مصادر التلوث البحري إلى ما سببه من ملوثات ثم إسناد النتيجة الضارة إلى ذلك النوع من التلوث.⁵

ولقد سهل جانب من القضاء إثبات علاقة السببية على المضرورين وجعله أمراً سهلاً ومرناً، فقد اعتبر أن الملوث يعتبر مسؤولاً دون الحاجة لإثبات دوره المسبب للضرر، ويكفي فقط قبول قرائن الإثبات كانتشار البقع الزيتية بجوار السفن أو المرافئ، وهذا ما

¹ جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 91.

² سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004، ص 35-36.

³ جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 92.

نشأ إثر كارثة الناقل النفطية Exxon Valdez التي جنحت في ألاسكا في مارس 1989، لوثت حوالي 2400 كلم من سواحلها، و أثرت في نفوس الأمريكيين. وأمام هذا الوضع قامت السلطات الأمريكية في أقل من 18 شهراً بسنّ قانون خاص بالبقع السوداء وهو قانون التلوث بالزيت Oil pollution Act في 18 أوت 1990، راجع محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 147؛ أنظر كذلك جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، هامش 22، ص 11.

⁴ كمال كيحل، المرجع السابق، ص 214.

⁵ و اعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2009-2010، ص 251.

قضت به محكمة النقض الفرنسية في قرارها المؤرخ في 13 مارس 2007 والذي مفاده أن القرائن وسيلة كافية لإثبات أضرار التلوث البحري الناجمة عن السفن¹.

وتتنفي مسؤولية مالك السفينة إذا انعدمت علاقة السببية لوجود سبب أجنبي، ويقصد به وقوع حادث خارج عن نشاط مالك السفينة، بحيث يكون هذا الحادث الأجنبي هو السبب في إحداث الضرر، ويكون غير ممكن التوقع و غير ممكن الدفع².

ولقد حدّدت اتفاقية المسؤولية لعام 1969، وبروتوكولها لعام 1992 الحالات التي تبرأ المالك من مسؤوليته؛ وذلك بإقامة المالك الدليل على أن ضرر التلوث يرجع إلى أحد الأسباب التي عدتها المادة 2/3 كما يلي: " يكون المالك غير مسؤول إذا أقام الدليل على أن الضرر بسبب التلوث:

- أ- ناتج عن عمل حربي أو أعمال عدوانية أو حرب أهلية أو ثورة مسلحة أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي محتم لا يمكن قهره،
- ب- أو ناتج بكليته من عمل الغير الذي تصرف أو أهمل التصرف عمدا بقصد إحداث ضرر،
- ج- أو ناتج بكليته من تهاون أو من كل عمل آخر مضر تقوم به حكومة أو كل سلطة أخرى مسؤولية عن صيانة الأنوار أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة، وذلك أثناء قيامها بهذه المهمة."

من هذا النص يتضح لنا الحالات التي حددتها الاتفاقية للإعفاء من المسؤولية، وهي: أعمال الحرب، وتعمد الغير إحداث الضرر، وخطأ المضرور، وخطأ الحكومة، وذلك على سبيل الحصر، وهذه المادة لم تتضمن النص على القوة القاهرة، ولكن يمكن إدراجها ضمن الظروف الاستثنائية التي لا يمكن تجنبها أو مقاومتها³؛ بحيث لا يمكن لمالك السفينة المسؤول عن التلوث أن يدفع عن نفسه المسؤولية إلا إذا أثبت وجود حالة من الحالات المنصوص عليها.

ولقد تبنى المشرع الجزائري نفس نصوص اتفاقية المسؤولية المدنية في شأن إعفاء الملك من المسؤولية، و ذلك من خلال نص المادة 117 من الأمر رقم 76-80 المتعلق بالقانون البحري: " لا يعتبر المالك مسؤولاً عن التلوث إذا أثبت بأن الضرر الحاصل نتج عن :

¹ واعلي جمال، المرجع السابق، ص 253.

² كمال كيجل، المرجع السابق، ص 214.

³ صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية و التعويض، بدون طبعة، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007، ص 537.

- أ - عمل حربي والأعمال العدوانية والحرب الأهلية والعصيان أو التمرد أو حادث ذي طابع استثنائي لا يمكن تجنبه والتغلب عليه .
- ب- الغير الذي تعمد بعمله إحداث الضرر .
- ج- الإهمال أو أي عمل آخر من السلطات المسؤولة عن صيانة ومكافحة النيران أو المساعدات الملاحية الأخرى خلال ممارسة هذه المهمة."

كما سايرت المادة 119 من ذات القانون المادة 3/3 من اتفاقية 1969 بنصها: " إذا أثبت المالك بأن الضرر الحاصل من جراء التلوث نتج كله أو جزء منه إما بفعل الشخص الذي أحدثه عن تعمد لإحداث ضرر وإما من جراء إهمال هذا الشخص، جاز في هذه الحالة إعفاء المالك من كامل مسؤوليته أو جزء منها تجاه الشخص المذكور".

كما أن المادة 1/56 من القانون 10/03 المتعلق بقانون حماية البيئة نصت على أنه: "في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي لكل سفينة تحمل.... محروقات من شأنها أن تشكل خطراً كبيراً لا يمكن دفعه، ومن طبيعته إلحاق ضرر بالساحل.... يعذر صاحب السفينة باتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار".

المطلب الثالث: خصائص المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات

صاغ المشرع الدولي قواعد اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بمميزات جعلتها تختلف عن المسؤولية المدنية المعروفة في القانون المدني ، وبناء عليه فالمسؤولية المدنية تتميز بمجموعة من الخصائص نوردتها في أربع فروع كالتالي بيانه.

الفرع الأول: المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة

يقصد بموضوعية هذه المسؤولية أن البحث فيها وإثبات قيامها وأحكام الرجوع فيها، لا ينظر فيها إلى عنصر الخطأ أو إثباته، بل هي تستند إلى موضوعها أو محلها، أي إلى فكرة الضرر، وعليه فإن الأخذ بأي نظام آخر غير نظام المسؤولية بدون خطأ يمكن أن يترك المضرورين الأبرياء دون أي تعويض، وهو ما يتعارض مع الهدف الأساسي لمعاهدة 1969 والمتمثل في ضمان تعويض عادل لهم،¹ وبالتالي يعتبر مالك السفينة مسؤولاً عن كل ضرر يسببه التلوث الناتج من تسرب أو لفظ المحروقات من سفينته على إثر الحادث وفق المادة 1/3 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969.

¹ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص171-172.

كما أن بروتوكول سنة 1992 تبني نفس المسؤولية التي أقرتها اتفاقية سنة 1969، وذلك في المادة 1/4 باعتمادها نظام المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة.

وقد أقر المشرع الجزائري على المسؤولية الموضوعية باعتماده على مبدأ الملوث الدافع في المادة 7/3 من قانون 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وبالرغم من أنّ مسؤولية مالك السفينة موضوعية تقوم على أساس الضرر، إلا أنّ هذه المسؤولية ليست مطلقة وإنما يمكن له أن يحدّ منها، وذلك بتمسّكه بمبدأ التحديد المعمول به في المجال البحري.

الفرع الثاني: المسؤولية المركزة لمالك السفينة

إنّ فكرة تركيز المسؤولية على شخص مالك السفينة ظهرت في مشروع اتفاقية المسؤولية المدنية، ثم جاءت حادثة أمكو كاديز¹ التي أظهرت بشكل واضح ضرورة إدخال المسؤولية المركزة داخل نصوص الاتفاقيات المعنية في المجال البحري.

ولقد أكد بروتوكول عام 1992 المتعلق بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات على مبدأ تركيز المسؤولية في مالك السفينة في المادة 2/4 بنصها التالي: " لا يجوز مطالبة المالك بالتعويض عن ضرر التلوث إلا وفقا لهذه المعاهدة، ورهنا بالفقرة الخامسة من هذه المادة، لا يجوز رفع دعوى للتعويض عن أضرار التلوث بمقتضى هذه الاتفاقية أو غيرها على:

(أ) أجراء أو وكلاء المالك أو أعضاء الطاقم،

(ب) المرشد أو أي شخص آخر يؤدي خدمات للسفينة دون أن يكون عضوا في الطاقم،

(ج) أي مستأجر (كيفما يجري وصفه، بما في ذلك مستأجر سفينة عارية) أو مدير أو مشغل للسفينة،

¹ خلال ليل 16-17 مارس 1978، جنحت ناقلة النفط العملاقة أمكو كاديز بالقرب من شاطئ بورستال برييتاني بفرنسا، وفقدت حمولتها من النفط بأكملها (228000طن) في غضون 14 يوما، وقد لوّثت حوالي 300 كلم من الشاطئ بدرجات متفاوتة، و تحول النفط الذي انسكب إلى مياه بنية اللون تميل إلى الحمرة في مستحلب نفطي بسبب المد و الأمواج، و يعتقد أن تبخر العناصر الأكثر قابلية للتطاير قد نقل ما بين 20 و 40 بالمائة من النفط المنسكب من سطح البحر إلى الغلاف الجوي؛ و قد تسبب النفط المنسكب في موت حوالي 4500 من الطيور من 33 نوعا، و كانت غالبيتها من البطريق و الغاق، و لوحظ لعدة أسابيع نقص في إنتاج العوالق النباتية و كانت هناك تأثيرات محدودة على مصايد الأسماك حيث كان أكثر الأسماك تأثرا هو سمك موسى، الذي كان يتزايد بحوالي 30 بالمائة على معدله المعتاد، و قد قدرت التكلفة الكلية للانسكاب النفطي من الناقلة العملاقة أمكو كاديز بحوالي 300 مليون دولار (بسعر الدولار في عام 1981)، و تكلفة إزالة التلوث 124 مليون دولار، الخسارة في مصايد الأسماك التجارية 46 مليون دولار، الخسارة في السياحة في المنطقة 192 مليون دولار. راجع: مجلة الخط الأخضر الخليجية على الموقع الإلكتروني:

<http://www.greenline.com.kw/ArticleDetails.aspx?tp=679>

(د) أي شخص يقوم بعمليات انتشار لموافقة المالك أو بناء على تعليمات من سلطة عامة مختصة،

(ه) أي شخص يقوم باتخاذ تدابير وقائية،

(و) جميع أجراء أو وكلاء الأشخاص المشار إليهم في الفقرات (ج) و(د) و(ه)، ما لم يكن الضرر ناتجا عن فعل أو تقصير من جانبهم و ارتكب بقصد إحداث هذا الضرر، أو نتيجة إهمال وعلى وعي باحتمال حدوث هذا الضرر".

من خلال هذه المادة فإن المسؤولية تلقى على عاتق من يحمل قانونا صفة مالك السفينة وليس شخص آخر، ولقد تضمن النص تعدادا للأشخاص غير مالك السفينة، الذين يحظر إقامة الدعوى ضدهم طبقا لأحكام المعاهدة، ما لم يكن الضرر ناتجا عن فعل أو تقصير من جانبهم¹.

وهذا عكس ما ذهب إليه قانون التلوث بالزيت الأمريكي (OPA) لعام 1990 حيث وسّع مفهوم الشخص المسؤول، إذ أنه لم يركز على مالك السفينة فقط وإنما أضاف إليه المستأجر والمجهز والمستغل، فهؤلاء يتمتعون بالمسؤولية الموضوعية مثلهم في ذلك مثل المالك².

ولكن يجب ملاحظة أن النص الخاص بتركيز المسؤولية المدنية في شخص مالك السفينة يجب ألا يؤثر على حق هذا المالك في الرجوع على الغير إن كان له محل وفقن نص المادة 3/و المذكورة أعلاه³.

الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة محددة التعويض

إن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، تقوم بإلزام المسؤول -مالك السفينة- بتعويض جميع الأضرار التي يتكبدها المتضررون دون تكليفهم بإثبات أي خطأ من جانب هذا المسؤول، وإنه و من أجل إيجاد توازن في هذا الصدد، ومن أجل حماية المضرور و تعويضه دون الإجحاف بالمسؤول غير المخطئ و لعدم إيجاد عقبات في النشاط الحديث في هذا المجال، كان لابد من إيجاد أسس و معايير لتحديد التعويض، وهو ما صادقت عليه كافة الاتفاقيات الدولية التي اعتنقت المسؤولية الموضوعية⁴ في مجال الضرر الناتج

¹ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 206-208.

² جلال وفاء محمدين، المرجع السابق، ص 55.

³ محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 355.

⁴ من هذه الاتفاقيات نذكر: اتفاقية بروكسل لعام 1962 الخاصة بمسؤولية مشغلي السفن النووية؛ اتفاقية بروكسل الخاصة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية لعام 1971؛ الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية و التعويض عن الأضرار الناتجة عن نقل المواد الخطيرة و الضارة لعام 1996؛ اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001... وغيرها من الاتفاقيات

عن التلوث البحري بالزيت ضمن اتفاقية بروكسل 1969 وتعديلاتها، التي حددت الحد الأقصى والحد الأدنى.¹

إذ يحق لمالك السفينة تحديد مسؤوليته بحد أقصى قدره (2000) فرنك لكل طن من حمولة السفينة وللحادثة الواحدة ، ولا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية 210 مليون فرنك بأية حال من الأحوال بحسب المادة 1/5 من اتفاقية المسؤولية لعام.²

وبعد تعديل اتفاقية 1969 ببروتوكول 1992، في المادة 6 التي عدلت المادة 1/5 بنصها على ما يلي: " يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث واحد بمبلغ إجمالي يحسب كما يأتي:

(أ)- 3 ملايين وحدة حسابية³ لسفينة لا تزيد عن 5000 وحدة حمولة.

(ب)- لسفينة ذات حمولة تزيد عن ذلك: 420 وحدة حسابية لكل وحدة حمولة إضافية، بالإضافة إلى المقدار الوارد في الفقرة الفرعية (أ).

بشرط ألا يزيد مجموع هذا المقدار في أي حال عن 59.7 مليون وحدة حسابية."

وعليه فلمالك السفينة الحق في تحديد مسؤوليته بمبلغ بموجب الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا الشأن، والتي تكون الجزائر طرفا فيها، أما إذا حصل التلوث نتيجة لخطأ شخصي واقع من المالك، ففي هذه الحالة لا يمكن لهذا الأخير التمسك بالتحديد المنصوص عليه في المادة 121 من القانون البحري الجزائري، وهو نفس ما نصت عليه اتفاقية المسؤولية لعام 1969 في المادة 2/5.⁴

وبروتوكول المسؤولية لعام 1992، قام بتعديل عبارة الخطأ الشخصي وأبدلها بعبارة الخطأ العمدي، فنصت المادة 2/6 منه على أنه: " لا يجوز للمالك التمسك بتحديد مسؤوليته طبقاً لهذه المعاهدة إذا أثبت أن ضرر التلوث ناشئ عن فعل أو امتناع شخصي من جانبه تم بقصد إحداث ذلك الضرر أو عن رعونة ووعي باحتمال أن هذا الضرر قد ينشأ عن ذلك".

¹ سعيد سيد قنديل، المرجع السابق، هامش 1-2، ص 129.

² عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 190.

³ يقصد بالوحدة الحسابية (SDR): باللغة الإنجليزية: Special Drawing Rights و بالفرنسية: DTS : Les Droits

(de Tirage Spéciaux) بأنها وحدة الحساب التي حددها صندوق النقد الدولي، و التي يستعملها في عملياته و معاملاته

الذاتية، و يقدر 1 فرنك ذهب بحوالي 15 وحدة حسابية. راجع محمد حمداوي، المرجع السابق، هامش 5، ص 179.

⁴ راجع المادة 121 من القانون البحري.

نصت المادة 2/5 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 على أنه: " إذا كان الحادث مسبباً بخطأ شخصي للملاك فإن هذا الأخير لا يمكن له أن يتمسك بالتحديد المنصوص عليه في الفقرة الأولى من هذه المادة".

وعليه، ووفقاً لهذه المادة، يسقط حق مالك السفينة في التمسك بتحديد مسؤوليته، إذا أثبت المضرور أن الحادث المنشئ للضرر وقع نتيجة لخطأ عمدي من المالك، ومهما كانت درجة ذلك الخطأ، ويجب أن يكون الخطأ المانع من التحديد هو السبب الذي أدى إلى وقوع الحادث، لكن لا يلزم أن يكون هو السبب الوحيد، وفي جميع الحالات فإن مسألة عبء إثبات الخطأ وعلاقة السببية بينه وبين الحادث قد تركت للقوانين الوطنية للدول المتعاقدة.¹

الفرع الرابع: مسؤولية مالك السفينة قابلة للتأمين

أفردت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية نصوصاً خاصة بتأمين المسؤولية تميزت بفرض التزام على مالك السفينة بتقديم تأمين للمسؤولية، ولقد تضمنت المادة 7 من الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت لعام 1969 وتعديلاتها على ما يلي:

"1- يلتزم مالك كل سفينة مسجلة في دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية وتحمل أكثر من ألفي طن زيت سائبة كبضاعة بتقديم تأمين أو ضمان مالي مقبول لتغطية المسؤوليات الناشئة عن هذه الحمولة، وعلى الأقل وفقاً للحدود المقررة بالمادة الخامسة من هذه الاتفاقية.
2- يجب أن تكون نسخة من شهادة تأمين المسؤولية موجودة على ظهر السفينة."²

ويتسم التأمين عن التلوث البحري بالمحروقات بكونه إجراء إجباري بالنسبة للناقلات النفطية، نظراً لخطورة البضاعة المشحونة عليها، لأنه بمقتضاه يصبح مالك السفينة ملزماً بتغطية تأمينية إجبارية.³

فالهدف من التأمين هو تغطية الأضرار التي تلحق بالمؤمن، ولذلك اقتضى أن لا يتعدى مبلغ التأمين مقدار الضرر، وإلا أثرى المؤمن له على حساب المؤمن، وقد يؤدي هذا إلى التسبب بحصول الخطر المؤمن ضده، مادام وسيلة للكسب بالنسبة للمؤمن له.⁴

ولقد ألزم المشرع الجزائري مالك السفينة على تأمين مسؤوليته من خلال نص المادة 130 من الأمر 76-80 المتعلق بالقانون البحري كما يلي: "يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة (en vrac)، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويض بمبلغ يحدد طبقاً لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 أعلاه، لتغطية المسؤولية عن ضرر التلوث طبقاً لأحكام هذا الفصل."

¹ طارق أحمد عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 152.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 8-9.

³ محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 361.

⁴ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 77.

وتلتزم السلطات الإدارية البحرية المختصة بتسليم شهادة لكل سفينة تنقل المحروقات، تتضمن الإقرار بوجود التأمين أو الكفالة المالية¹؛ على أن تكون الشهادة مطابقة للنموذج المقرر الذي يحدده الوزير المكلف بالبحرية التجارية، وبينت المواد من 132 إلى 135 المعلومات التي يجب أن تتضمنها تلك الشهادات، وهي²:

- اسم السفينة و ميناء التسجيل.
- اسم و مكان المؤسسة الرئيسية للمالك.
- نوع الضمان.
- اسم و مكان المؤسسة الرئيسية للمؤمن أو لأي شخص آخر يمنح الضمان.
- مدة صلاحية الشهادة والتي لا يجب أن تتجاوز مدة التأمين أو الضمان.

المبحث الثاني: ضمانات و آليات التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

توصلنا من خلال ما سبق إلى أن معاهدة 1969 المعدلة ببروتوكول 1992، قد ألفت بعبء المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات على مالك السفينة. ومن الطبيعي أن يتحمل هذا المالك الأضرار التي تسببت فيها سفينته. والأصل أن يكون التعويض مساويا لقيمة الضرر. ولكن الطبيعة الخاصة للتلوث البحري بالمحروقات جعلت المبالغ التي يطالب بها المضرورون تتعدى قدرة المالك المالية، وبالتالي ضياع حقوق المتضررين من جراء هذا التلوث.

وحلا لهذه المشكلة، لا بد من الرجوع إلى التشريع الدولي المتمثل في الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، واتفاقية الصندوق الدولي لتعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات.

فقد أقر المشرع الدولي من خلال الاتفاقية الدولية عن أضرار التلوث البحري، على ضرورة وجود نظام يتميز بنوع من الخصوصية، هدفه حماية المضرورين من خطر الإعسار الذي قد يواجهه مالك السفينة، وتعويضهم تعويضا كاملا، في الحدود التي يعجز فيها مالك السفينة عن التعويض.

¹ راجع نص المادة 131 من القانون البحري.

² راجع نصوص المواد من 132 إلى 135 من القانون البحري. محمد شحات، المرجع السابق، ص 169.

وكما أوردنا سابقاً، فمسؤولية مالك السفينة محدودة، وبالتالي سينشأ عنها التعويض بطريقتين، الأولى تتضمن التعويض في حدود مسؤولية مالك السفينة، والثانية تخص التعويض خارج مسؤولية مالك السفينة.

وعليه فالسؤال الذي يطرح نفسه، ما هي ضمانات التعويض في حدود مسؤولية مالك السفينة؟ وما هي ضمانات التعويض استقلاً عن مسؤولية مالك السفينة والتي يطلق عليها تسمية الصناديق الدولية للتعويض؟

إجابة على الإشكال المطروح، سنخصص المطلب الأول ل ضمانات التعويض في حدود مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، وفي المطلب الثاني نتناول فيه الصندوق الدولي للتعويض.

المطلب الأول: ضمانات التعويض في حدود مسؤولية مالك السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات

كان لزاماً على المشرع الدولي، و حماية للمضرورين من إعسار مالك السفينة، أن يقوم بتحديد مسؤولية مالك السفينة وفق ما يسمى بصندوق التحديد (الفرع الأول)، والاحتفاظ بتأمين أو ضمان مالي آخر، وقد تضمنته اتفاقية المسؤولية لعام 1969 وتعديلاتها تحت تسمية التأمين الإلزامي (الفرع الثاني).

الفرع الأول: صندوق التحديد

تنص المادة 3/6 من بروتوكول 1992 المعدلة للمادة 3/5 من اتفاقية عام 1969 على أنه: "وبغية الاستفادة من حق الحد من المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة فإن على المالك أن ينشئ صندوقاً بالمبلغ الكلي الذي يشكل حدود مسؤوليته لدى المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى لأي من الدول المتعاقدة التي ترفع الدعوى وفقاً للمادة 9، أما في حال عدم إقامة دعوى لدى أي محكمة أو سلطة مختصة أخرى في أي من الدول المتعاقدة التي يمكن أن تقام فيها دعوى بموجب المادة 9. ويمكن إنشاء الصندوق بإيداع المبلغ أو بتقديم كفالة مصرفية أو كفالة أخرى، مقبولة في ظل التشريعات الدولية المتعاقدة التي ينشأ فيها الصندوق، و كافية برأي المحكمة أو السلطة المختصة الأخرى"¹.

¹ المادة 3/6 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969

أولاً: أصحاب الحق في إنشاء الصندوق

وفقاً للنص المذكور أعلاه، فقد أقرت المادة على أنه حتى يستفيد من حق التحديد من المسؤولية فإن على المالك أن ينشئ صندوقاً للتحديد، وهذا ما أكدته المادة 1/6 أيضاً بنصها: "يحق لمالك السفينة الحد من مسؤوليته في ظل هذه الاتفاقية فيما يتعلق بأي حادث واحد..."¹. وطبقاً لهذين النصين يستطيع مالك السفينة إنشاء الصندوق فور وقوع الحادث وقبل رفع أي دعوى طبقاً للمعاهدة، وذلك لدى المحكمة في أحد الدول المتعاقدة التي يمكن إقامة الدعوى فيها، أو دولة متعاقدة وقع ضرر التلوث على إقليمها بما في ذلك البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة².

ونصت المادة 11/5 من اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث بالمحروقات لعام 1992 على أنه: "يحق للمؤمن أو أي شخص آخر يقدم ضماناً مالياً تخصيص مبلغ ما طبقاً لهذه المادة بنفس الشروط، وله نفس المفعول كما لو كان مخصصاً من قبل المالك، وبالإمكان إنشاء مثل هذا الصندوق حتى لو كان المالك لا يحق له بمقتضى أحكام الفقرة 2، الحد من مسؤوليته، إلا أن إنشاء الصندوق لن يخل في هذه الحالة بحقوق أي مدّع على المالك".

والمؤمن قد يكون شركة تأمين عادية وقد يكون نادي حماية و تعويض. ويجوز إنشاء الصندوق بواسطة أي شخص خلاف المالك والمؤمن مثل المستأجر والصانع أو غيره، حيث أطلقت المادة تحديد الأشخاص الذين يجوز لهم إنشاء الصندوق³.

وعليه فمالك السفينة أو الجهة المؤمنة هي وحدها التي تستطيع أن تتمسك بالحق في التحديد وإنشاء صندوق يبلغ حد مسؤوليتها⁴.

وينشأ صندوق التحديد إما بإيداع مبلغ التحديد ذاته، أو أي ضمان بنكي أو أي ضمان آخر مقبول يجيزه تشريع الدولة المتعاقدة التي أنشئ الصندوق على إقليمها، ويقدر كفايته بواسطة المحكمة أو أي سلطة أخرى مختصة⁵.

أما بالنسبة لإجراء التحديد لم تتضمن معاهدة 1969 ولا بروتوكولها المعدل لعام 1992 أي نص بخصوص ذلك، وبعبارة أخرى فتحديد المسؤولية رخصة قررها المشرع الدولي لمالك السفينة، أي بقوة القانون، ولا تقضي به المحكمة من تلقاء نفسها، وإنما يتعين

¹ المادة 1/6 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969

² محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 326

³ صلاح محمد سليمان، المرجع السابق، ص 553.

⁴ أحمد طارق عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 157.

⁵ المرجع نفسه.

أن يتمسك به مالك السفينة، ومع ذلك لم تحدد الاتفاقية أو البروتوكول شكلا أو ميعادا معيناً للمالك للتمسك بتحديد مسؤوليته الأمر الذي يترك معه حل هذه المسائل الإجرائية للقوانين الوطنية¹.

ولقد تبنى المشرع الجزائري نفس ما جاءت به اتفاقية المسؤولية لعام 1969 وتعديلاتها في شأن تحديد مسؤولية مالك السفينة، وقد صرح بذلك في نص المادة 121 من القانون البحري كما يلي: "يحق لمالك السفينة المذكورة في المادة 117 أعلاه، تحديد مسؤوليته بمبلغ يحسب في كل حالة حسب النظام المخصص لهذا الغرض بموجب الاتفاقيات الدولية بهذا الشأن والتي تكون الجزائر طرفاً فيها"، مما يعني أن المشرع الجزائري أوكل أمر صندوق التحدد و المبالغ المخصصة بشأنه وفقاً لما هو معمول به في نصوص الاتفاقية.

ثانياً: أصحاب الحق في أموال الصندوق

المستفيدون من التعويض هم بطبيعة الحال المضرورون من جراء التلوث البحري بالمحروقات الذي أصابهم، وأدى إلى خسارتهم المادية، وبالتالي هم من يملكون الحق في أموال صندوق التحدد الذي يجب على مالك السفينة إنشاؤه وفق المادة 3/5 من اتفاقية 1969².

كما تدخل الديون المستفيدة من التحدد ضمن قائمة تكاليف الإجراءات الوقائية وأي خسارة أو ضرر تحدثها هذه الإجراءات، ويقصد بالإجراءات الوقائية تلك التي يتخذها المالك لمنع أو التقليل من التلوث الذي تحدثه سفينته، ولقد نصت المادة 7/5 من اتفاقية 1969 على أنه: "بقدر ما تكون معقولة، فإن النفقات المتحملة والتضحيات المقبولة، اختياريًا بواسطة المالك لغرض تفادي أو تقليل التلوث، تمنحه حقوقاً على الصندوق مساوية لحقوق الدائنين الآخرين"، مما يعني أن المالك يكون دائناً ومديناً في نفس الوقت³.

ثالثاً: آثار إنشاء الصندوق

يعتبر صندوق التحدد المصدر الوحيد للوفاء بطلبات التعويض عن أضرار التلوث وفقاً للمادة 1/6 من اتفاقية 1969، وعليه لا يمكن ممارسة الحق في التعويض على أي أموال أو ممتلكات أخرى للمالك، ولا حتى الحجز على السفينة⁴.

¹ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 327

² المادة 3/5 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 تم تعديلها بموجب المادة 3/6 من بروتوكول 1992.

³ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 331-332.

⁴ طارق أحمد عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 158.

وإذا وقع ضرر التلوث في دولة متعاقدة وأخرى غير متعاقدة، فإن أموال المالك المحجوز عليها بواسطة الدول غير المتعاقدة لا تدخل ضمن الحماية التي يقرها صندوق التحديد، وبالتالي مسؤولية مالك السفينة في هذه الحالة ستتعدى حد التعويض المنصوص عليه في اتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992¹.

وللإشارة فإن آثار إنشاء صندوق التحديد لا تسري إلا بعد الحكم بمنح المالك الحق في تحديد مسؤوليته، و بالتالي فإن إنشاء صندوق التحديد لا يخول للمالك الحق في رفع الحجز عن أمواله الأخرى أو عن الضمان المقدم، وهذا لمصلحة المضرورين، باعتبار أن أموال مالك السفينة إلى حين الحكم تعتبر بمثابة ضمانه إضافية حتى لا تتبدد ضماناتهم أو تُهدد حقوقهم بالضياع، وبمجرد منح مالك السفينة الحق في التحديد يرفع الحجز عن أمواله².

والأثر الأخير يتمثل في تقدم المدعي المضرور من التلوث للمحكمة المودع لديها صندوق التحديد³، من أجل رفع دعواه للحصول على التعويض اللازم والمناسب مقابل الضرر الذي لحق به.

رابعاً: توزيع حصيلة صندوق التعويض

نصت المادة 4/5 من اتفاقية 1969 على أنه: "توزيع الصندوق بين الدائنين يتم تناسيباً مع مبلغ الديون المحددة في طلباتهم"، و وفقاً لهذا النص يتم سداد كافة الديون الناشئة عن التلوث بالزيت على قدم المساواة دون أي تمييز، سواء تعلق الأمر بالديون الخاصة بالإجراءات الوقائية التي يقوم بها المالك لمنع التلوث أو التقليل منه، أو تلك الديون التي نشأت عن أضرار التلوث في حد ذاتها⁴.

ويثير توزيع صندوق التحديد مسألة الفوائد التي يمكن أن ينتجها في الفترة الممتدة ما بين تاريخ إنشائه وتاريخ توزيعه، خاصة في حالات الحوادث الضخمة، حيث يكون من الراجح أن تتجاوز قيمة الخسائر وطلبات التعويض لمبلغ التحديد، كما أن نقص الخبرة في تقديم هذه الطلبات قد تؤدي إلى تأخر توزيع الصندوق أيضاً، وهذا ما يثير إشكالية من المستفيد من تلك الفوائد التي أنشأها صندوق التحديد، هل هو مالك السفينة، أم المضرورون من التلوث⁵.

1 أحمد محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 334.

2 طارق أحمد عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 158.

3 أحمد محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 335.

4 محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 359.

5 طارق أحمد عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 159.

وهكذا نجد أن معاهدة 1969 سكتت عن تنظيم هذه المسألة و تركت المجال مفتوحاً أمام القضاء الوطني، و ما قد يقرره في شأن تلك الفوائد، وفي من له الأحقية في تحصيلها، وقد أثرت هذه المشكلة بشأن حادث سفينة أمكو كاديز حيث قدرت التعويضات بمبلغ 77.173.578 فرنك وفي سنة 1990 بعد إضافة الفوائد وصل المبلغ إلى 329.000.000 فرنك، وقد قضت محكمة النقض الفرنسية بعدم أحقية المضرورين في هذه الفوائد¹.

وأخيراً، وفي حين أن محاكم أي دولة متعاقدة يقع ضرر التلوث على إقليمها أو في بحرها الإقليمي، تعتبر هي المختصة بتقدير التعويض عن هذا الضرر، بينما الفصل في المسائل المتعلقة بتوزيع صندوق التحديد تكون من اختصاص محاكم الدولة التي نشأ الصندوق على إقليمها².

الفرع الثاني: التأمين الإجباري

يعتبر التأمين جديد ما جاءت به اتفاقية سنة 1969 للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات والتي تبناها بروتوكول 1992 إلى يومنا هذا، وأصبح ضرورة لا بد منها.

ونصت المادة 1/7 من اتفاقية 1969 على ما يلي: " يجب على كل صاحب سفينة مسجلة في دولة متعاقدة وتنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات المشحونة جزافاً كحمولة، أن يكتتب في تأمين أو في كل ضمان مالي آخر مثل كفالة مصرفية أو شهادة مسلمة من قبل صندوق دولي للتعويض، ويبلغ قدرها القدر المحدد بواسطة تطبيق حدود المسؤولية المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 5، لتغطية مسؤوليته عن الضرر بالتلوث وذلك طبقاً لمقتضيات هذه الاتفاقية".

والتأمين هو طريقة يلجأ إليها مالك الناقل النفطية من أجل الاستفادة من حق تحديد المسؤولية في حالة وقوع حادث التلوث. ولقد استهدفت اتفاقية المسؤولية المدنية الناقلات التي تحمل أكثر من 2000 طن من المحروقات كبضاعة؛ أي بمفهوم المخالفة أن الناقل التي تحمل أقل من الكمية المحددة في الاتفاقية لا تخضع لتغطية تأمينية إجبارية، ويكون ذلك بدخول مالك السفينة فيما يسمى بنوادي الحماية والتعويض، عن طريق تقديم طلب الدخول إلى النادي، والذي يعتبر بمثابة عقد تأمين بين مالك السفينة وبين نادي الحماية والتعويض،

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 560.

² محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 339.

كما نصت اتفاقية سنة 1969 وتعديلاتها على جواز أن يستعيز مالك السفينة عن التأمين الإلزامي بأي ضمان مالي آخر بحسب المادة 1/7 المذكورة أعلاه¹.

ويجد اللجوء إلى التأمين الإلزامي مبرره في إفسار المسؤول عن التلوث، الذي قد يكون سببا في عرقلة تنفيذ أحكام المسؤولية في حالة ثبوتها، فعدم وجود ما يضمن أن لدى المالك المال الكافي لتحمل نتائج التلوث ينبئ بعدم حصول المضرورين على التعويض، طالما أن خطر إفسار هذا المدين قائم و محتمل و كبير².

وفكرة التأمين الإلزامي و الإلزام به، وجدت أصلا بهدف تحقيق مصلحة المضرور، وذلك من خلال وجود شخص موسر يتولى تعويضه عما لحق به من ضرر بسبب التلوث الناتج عن تسرب أو إلقاء المحروقات³.

ولقد ثار جدل كبير حول مدى ضرورة التأمين الإلزامي، في الأعمال التحضيرية لاتفاقية 1969، ما بين مؤيد ومعارض لهذه الفكرة، حيث استند أنصار الرأي المؤيد للتأمين الإلزامي إلى أنه يعد بمثابة إجراء أساسي و ضروري لتكملة نظام المسؤولية الموضوعية كأساس للمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت، وضمانا لحصول المضرورين على التعويض، بخلاف الرأي المعارض الذي استند على عدم قدرة سوق التأمين، وصعوبات تحديد شروط التأمين و القيمة الباهظة للتأمين، التي يصعب معها تغطية المخاطر البحرية، هذا الخلاف أدى إلى ترجيح الرأي المؤيد لفكرة التأمين الإلزامي نظرا للموضوعية التي خصت بها هذا التأمين⁴.

كما أن دور التأمين الإلزامي يتمثل في تغطية مجموعة من الأخطار و المتمثلة في المسؤوليات، والأضرار. والتكاليف والمصاريف التي تحدث بسبب/ أو نتيجة لتسرب، أو تفريغ أو تهديد تسرب النفط، أو أي مادة خطيرة من الناقلات المشمولة بغطاء التأمين، ويشمل الغطاء أيضا تكاليف الإجراءات المتخذة لتجنب أو تخفيف التلوث، أو إجراءات منع خطر وشيك نتيجة التفريغ أو التسرب من ناقلة عضو في أحد هذه نوادي الحماية والتعويض⁵.

ويتبين من نص المادة 1/7 أعلاه من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، أنها حددت مجموعة من الشروط التي يجب توافرها في التأمين الإلزامي، وهي:

1 فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 123.

2 أحمد طارق عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 160.

3 محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص 552 و ما يليها.

4 صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 715.

5 فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 124.

1. أن يكون مقدم التأمين مالك سفينة: يتضح ذلك من خلال ما صرحت به المادة 1/7 من اتفاقية 1969: "يلتزم مالك كل سفينة..."، وبذلك يخرج من نطاق هذا الالتزام كل من المستأجرين للسفينة، الدائن، المستغل، المرتهن، كما يخرج من نطاق هذا الالتزام أيضا السفن المملوكة للدولة، وينطبق هذا الالتزام مع الأساس الموضوعي للمسؤولية من أن مالك السفينة وحده المسؤول عن تقديم التأمين.¹
2. السفينة: وهي في مفهوم بروتوكول 1992 أي مركبة بحرية تم بناؤها وتكييفها لنقل الزيت السائب كبضاعة،² وبالتالي لا يتطلب من مالك السفينة التأمين إذا كانت سفينته تبحر وهي فارغة، أو إذا كانت تنقل الزيت في براميل وليس في صورة سائبة،³ وبذلك تم أيضا استبعاد السفن الساحلية الصغيرة وسفن البضاعة الجافة من التأمين الإجباري بحيث يجعلها قاصرة فقط على الناقلات، إلا أن إعفاء السفن الصغيرة من التأمين لا يعني إعفاء ملاكها من المسؤولية إذا ما وقع تسرب للزيت من سفنهم.⁴
3. الزيت: ويقصد به كل نפט هيدروكربوني معدني مثل الزيت الخام، زيت الوقود، زيت الديزل، زيت التزليق، سواء أكان محمولا على متن السفينة كبضاعة أو في مخازن وقودها،⁵ نص المادة 2/2 من بروتوكول 1992 جاء لنا بتعريف كلي وشامل لمفهوم المحروقات أو الزيت، و لكن بالرجوع إلى ما سبق ذكره فإن التأمين على أنواع الزيوت المذكورة و التي تكون محمولة على متن السفينة كبضاعة وتكون سائبة وفق نص المادة 1/7 من اتفاقية 1969: "... تنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات المشحونة جزافا كحمولة...".
4. الحمولة: لم تنص اتفاقية 1969 على حمولة السفينة إلا فيما يتعلق بالتأمين الإجباري، حيث وضعت شرط الحمولة ضمن نص المادة 1/7 المذكورة أعلاه (... وتنقل أكثر من 2000 طن من المحروقات...)، و بالتالي فالتأمين الإجباري يفرض على ملاك السفن اللذين تتجاوز حمولة سفنهم 2000 طن من الزيت، ويستبعد منها الكمية المستخدمة كوقود للسفينة، أما السفن التي تنقل أقل من هذه الكمية فلا تكون ملزمة بتقديم ضمان أو تأمين مالي.⁶

¹ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 716.

² المادة 1/2 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969.

³ أحمد طارق عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 161.

⁴ المرجع نفسه.

⁵ المادة 2/2 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969

⁶ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 718-718.

كما يجب أن يكون مبلغ التأمين أو الضمان معادلاً لمبلغ تحديد مسؤولية مالك السفينة الوارد في المعاهدة، وفي سبيل تأكيد ذلك فقد ألزمت اتفاقية 1969 الدول المتعاقدة برقابة تنفيذ الالتزام الذي قدمه مالك السفينة بحسب المادة 1/7-2-8-11.¹

وتتضح معالم هذه الرقابة من خلال قيام السلطة المختصة في دولة تسجيل السفينة بتسليم هذه السفينة طبقاً للشروط التي تحددها، شهادة تأمين أو ضمان مطابقة لنموذج ملحق بالمعاهدة، وتفيد بأنها نافذة المفعول وفقاً لأحكامها وقت الحادث وفق المادة 2/7 من بروتوكول 1992، وهذه الشهادة يجب أن تتواجد ضمن مستندات السفينة اللازمة لإبحارها، كما يجب أن تودع نسخة منه لدى السلطة التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة،² وهذا ما أكدته المادة 4/7 من اتفاقية 1969 بنصها على ما يلي: "تحمل الشهادة على متن السفينة وتودع نسخة منها لدى السلطات التي تحتفظ بسجل تسجيل السفينة، أما إذا لم تكن السفينة مسجلة في دولة متعاقدة، فتودع الشهادة لدى سلطات الدولة المصدرة للشهادة أو المصدقة عليها".

كما كفلت المادة 7 من اتفاقية 1969 في فقرتها 7 لكل مضرور من التلوث حقه في إقامة دعوى مباشرة على المؤمن أو الشخص الآخر الذي صدر عنه الضمان المالي، ولمقدم الضمان المالي الحق في تحديد مسؤوليته بذات المبالغ المنصوص عليها بالنسبة لمالك السفينة، وهو حق مطلق يمكنه التمسك به حتى في حالة الخطأ الشخصي لمالك السفينة، لأن زوال التحديد من شأنه أن يؤدي إلى زوال النقل البحري للمحروقات لعدم قبول المؤمن من تأمين ضرر غير محدد.³

وقد أقر المشرع الجزائري فكرة التأمين الإجباري في نصوص القانون البحري على إلزامية التأمين في المادة 130 منه: "يلتزم مالك السفينة التي تنقل أكثر من 2000 طن من الوقود بدون ترتيب كحمولة، بإنشاء تأمين أو كفالة مالية مثل ضمان مصرفي أو شهادة صادرة عن صندوق دولي للتعويض بمبلغ يحدّد طبقاً لحدود المسؤولية المنصوص عليها في المادة 121 أعلاه، لتغطية مسؤوليته عن ضرر التلوث طبقاً لأحكام هذا الفصل"

من خلال نص المادة نلاحظ أنّ تغطية مسؤولية السفينة عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لم تقتصر فقط على التأمين، وإنما امتدت إلى أي ضمان مالي وتركت الخيار لمالك السفينة في تأمين مسؤوليته حتى يستفيد هذا الأخير من مبدأ التحديد المعمول به في مجال المسؤولية عن أضرار التلوث بالمحروقات.

¹ سعيد سيد قنديل، المرجع السابق، ص 136.

² أحمد طارق عبد الحكيم سكران، المرجع السابق، ص 162.

³ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 126.

ويعتبر التأمين بالنسبة للناقلات النفطية إجبارياً، كما تعتبر شهادة التأمين من بين الوثائق الضرورية التي يجب على السفينة أن تحتويها على متنها حتى تتمكن من الدخول إلى الميناء، وبفضلها تتأكد سلطات دولة الميناء من مراقبة وجود تأمين على السفينة ومدى صلاحيته حتى يسمح لها بالدخول و تسلم هذه الأخيرة من قبل السلطات الإدارية للميناء وهذا ما نصت عليه المادة 131 من القانون البحري، المطابق لنص المادة 2/7 من اتفاقية 1969 والمادة 1/7 من بروتوكول المسؤولية لعام 1992¹.

كما ألزم المشرع الجزائري على أن تكون شهادة التأمين مطابقة للنموذج المقرر، ويقصد به النموذج نفسه الذي تضمنه بروتوكول 1992، وهذا ما نص عليه في المادة 132 من القانون البحري كما يلي: "يجب أن تكون الشهادة المبينة في المادة السابقة مطابقة للنموذج المقرر...".

كما نصت المادة 135 من القانون البحري على أنه " يحدد الوزير المكلف بالبحرية التجارية بقرار صادر منه نموذج الشهادة المذكورة في المواد السابقة وشروط تسليمها وصلاحيتها وحفظها ومراقبتها، و ذلك مع مراعاة أحكام هذا الفصل والاتفاقية الدولية في هذا الشأن و المصادق عليها من قبل الجزائر".

وتظهر غاية اكتتاب عقد التأمين في تغطية الأضرار التي تلحق بالمؤمن، ويعتبر بمثابة حماية و ضمان للمضروب في حصوله على التعويض لا محال في ذلك، بحيث لا يجوز التصرف فيه إلا لدفع التعويضات المستحقة وهذا ما أكدت عليه المادة 140 من القانون البحري على أنه: "كل مال ينشأ بموجب تأمين أو ضمان مالي آخر تطبيقاً للمادة 130 أعلاه، لا يمكن التصرف فيه إلا لدفع التعويضات المستحقة وفقاً لأحكام هذا الفصل"، ولذلك اقتضى ألا يتعدى مبلغ التأمين مقدار الضرر، وإلا أثرى المؤمن له على حساب المؤمن، وأدى هذا إلى التسبب بحصول الخطر المؤمن ضده، مادام وسيلة للكسب بالنسبة للمؤمن له.²

¹ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 130.

² المرجع نفسه، ص 131.

المطلب الثاني: الصندوق الدولي للتعويض

يعتبر الصندوق الدولي للتعويض مؤسسة دولية، تنشئها الدول الأطراف بغرض التخفيف من معاناة ضحايا التلوث، وجبر الأضرار ألّمت بهم عن طريق التعويض المالي، فالصندوق الدولي للتعويض هو بمثابة منظمة دولية تخضع للقانون الدولي العام.¹

ولقد أنشئ الصندوق الدولي للتعويض بموجب اتفاقية 1971، والتي جاءت بنصوص وقواعد تتضمن تعويض المضرورين من التلوث الناتج عن تسرب المحروقات إلى البحر، واطاعة بذلك نظاما ماليا جماعيا تساهم فيه الصناعة البترولية، ومستقلا بذلك عن فكرة المسؤولية، إذ أن مجال التعويض يمتد حتى إلى الحوادث التي تكون مجهولة المصدر، أو تلك التي تحدث بسبب ظروف طبيعية استثنائية أو قاهرة.

ولقد تم تعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 عام 1992² تماشيا مع تعديلات اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت لعام 1969، وأصبحت تسمى اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992، وهي التي ستكون محل للدراسة في هذا المطلب، بحيث سيتم التعرض إلى شروط الصندوق الدولي للتعويض وحالات تدخله (الفرع الأول)، ثم يتم تبيين الحالات التي يعفى فيها الصندوق الدولي للتعويض من التدخل (الفرع الثاني)، وأما الفرع الثالث فسيخصص لحدود تدخل الصندوق الدولي.

الفرع الأول: شروط و حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض

سيتم التطرق في هذا الفرع أولا إلى شروط تدخل الصندوق، ثم إلى الحالات التي يتدخل فيها هذا الصندوق من أجل التعويض.

أولا: شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض

تعتبر اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام بمثابة نظام تكميلي لاتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث بالزيت لعام 1969، وبالتالي ستطبق على حوادث التلوث بالمحروقات المتسربة خارج السفينة والتي تسبب أضرار للبيئة البحرية والغير، وهذا يدل على شمول التعديل لشروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض (وهي تتمثل في حادث التلوث، الزيت، السفينة، الضرر و مكان وقوعه). و لقد أكدت المادة 2/2 من اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992 بنصها على ما يلي: " تحمل تعابير "السفينة" و "الشخص" و " المالك"

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 218 و ما يليها.

² يوجد ثلاث صناديق دولية للتعويض هي: صندوق عام 1971 و صندوق 1992، و الصندوق التكميلي بموجب بروتوكول 2003.

و" الزيت" و"أضرار التلوث" و" التدابير الوقائية" و"الحادث" و"المنظمة" المعاني ذاتها المسندة إليها في المادة الأولى من اتفاقية المسؤولية لعام 1992.

ومن ثم يمكن القول أن امتداد تعريف الحادث في اتفاقية المسؤولية لعام 1992 لحالات التهديد المحض ينطبق أيضا على بروتوكول الصندوق 1992؛ كما أن تغطية اتفاقية المسؤولية 1992 لناقلات البترول الفارغة وبعض السفن المختلطة التي تنقل المحروقات سائبة (هي تلك الزيوت المعدنية الثقيلة)¹كبضاعة و/أو الموجودة في عابرها، يماثله ذات الأمر في بروتوكول الصندوق 1992. كما أن تعريف ضرر التلوث القابل للتعويض طبقا لبروتوكول الصندوق 1992 هو ذاته المأخوذ به في بروتوكول المسؤولية 1992 والذي نص على أن: "التعويضات المدفوعة على سبيل إتلاف البيئة، غير فوات الكسب الناشئ عن هذا الإتلاف، تتحدد بتكاليف الإجراءات المعقولة التي تتخذ فعلا أو التي ستتخذ لإعادة الوضع إلى ما كان عليه"²؛ وأخيرا مكان وقوع الضرر الذي حصرته اتفاقية الصندوق الدولي لعام 1971 في إقليم الدولة المتعاقدة أو في بحرها الإقليمي فقط³، وجاء بروتوكول الصندوق 1992 في المادة 4 /أ منه بتعديل النطاق الجغرافي للأضرار الناجمة عن التلوث، بحيث صارت تتعدى إقليم الدولة وبحرها الإقليمي إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تكون منشأة وفق القانون الدولي، وإن لم تكن للدولة المتعاقدة منطقة ما وراء البحر الإقليمي فيجب أن تحددها شريطة ألا تمتد أكثر من 200 ميل⁴.

أما بخصوص الإجراءات الوقائية التي تدخل ضمن النطاق الجغرافي الذي حدده بروتوكول الصندوق 1992، "التدابير الوقائية أينما تتخذ، لتفادي هذه الأضرار أو تقليلها للحد الأدنى"⁵، فقد نص المشرع الدولي صراحة في إمكانية اتخاذها سواء في البحر الإقليمي أو في البحر العالي⁶.

ثانيا: حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض

تتمثل حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض في الحالات التالية:

1- حالة إعفاء مالك السفينة من المسؤولية وفق لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، وهذا بتحقيق حالة من حالات الإعفاء المنصوص عليها في تلك المعاهدة، كالحالة التي ينتج فيها الضرر عن ظاهرة طبيعية استثنائية، أو عن فعل عمدي من الغير أو عن إهمال

¹ المادة 5/1 من بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969، و المتضمنة تعريف الزيت.

² محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 408.

³ المرجع نفسه، ص 395-396.

⁴ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 572-573.

⁵ المادة 4/ب من اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992.

⁶ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 407.

أو فعل ضار صادر من حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار والمساعدات الملاحية الأخرى¹، وأخرجت من نطاقها ضرر التلوث الذي تتسبب فيه سفينة حربية أو أي سفينة أخرى مملوكة للدولة، أو مستغلة بواسطتها وقت وقوع الحادث².

وعليه فإذا وجد المضرورون من التلوث أنفسهم أمام إحدى الحالات التي يعفى فيها مالك السفينة من مسؤوليته، فإن الصندوق يتدخل بدلاً من مالك السفينة ليكفل لهم حق التعويض بمقتضى نص المادة 1/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1992 وذلك حتى الحد الأقصى المنصوص عليه في الاتفاقية³.

2- حالة عدم القدرة المالية لمالك السفينة لتعويض المتضررين، وهي الحالة التي يكون فيها مالك السفينة عاجزاً كلياً عن تعويض المتضررين من التلوث، أو في حالة إعسار الكفيل (في حالة إلزام المالك بتقديم تأمين مالي أو أي ضمان آخر)، فيتدخل الصندوق لعام 1992 لتعويض المتضررين محل مالك السفينة بصفة كلية⁴. وبالتالي وبالتالي يلعب الصندوق في هذه الحالة دوراً احتياطياً، وهذا ما أكدته المادة 1/3-أ من اتفاقية الصندوق لعام 1992 بنصها: "توفير التعويض عن أضرار التلوث ضمن المدى الذي تكون فيه الحماية التي تقدمها اتفاقية المسؤولية لعام 1992 غير كافية"، ذلك أن اتفاقية المسؤولية لحماية للمتضررين تضمنت لهم التعويض من خلال صندوق التحديد والتأمين الإجمالي، وبالتالي إذا تأكد إعسار مالك السفينة أو كفيله فهذا سيحدد تلك الحماية وهذا هو سبب تدخل صندوق التعويض لعام 1992.

3- الحالة التي لا يغطي فيها الضمان المالي لمالك السفينة الضرر المسؤول عنه بصفة كلية، فيتدخل الصندوق لتغطية الجزء المتبقي عن مسؤولية مالك السفينة أي يتدخل بصفة تكميلية، وهذه الحالة تنطبق على التسرب الذي ينشأ عن الناقلات النفطية التي تحمل أقل من **2000 طن** كشحنة، وهي غير ملزمة بتغطية تأمينية إجبارية، وغالبا ما يكون ملاك السفن معسرين فيتدخل الصندوق بدوره التكميلي⁵.

4- حالة تجاوز الأضرار حدود المسؤولية في اتفاقية المسؤولية لعام 1992، وفيها يلتزم الصندوق بالتدخل لتعويض المتضررين، وذلك حتى الحد الأقصى المنصوص عليه في اتفاقية الصندوق لعام 1992، والمحدد بـ 203 مليون وحدة حسابية، وفي هذه الحالة تقوم مسؤولية مالك السفينة، في حدود المبالغ المالية للتعويض وفق المادة 1/5 من اتفاقية المسؤولية لعام 1992، فلا يعجز عن الوفاء بها كاملة، وبالرغم من ذلك

1 المادة 2/3 من اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات.

2 المادة 1/11 من اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات.

3 محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 416.

4 راجع أيضاً المادة 6/5 من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969.

انظر محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 229؛ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 585-587.

5 فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 153.

لا يحصل المتضررين من التلوث على تعويض كامل عن الأضرار التي لحقت بهم بسبب ضخامتها؛ أي تجاوزت حدود اتفاقية المسؤولية المدنية¹، ويعرف هذا بالدور التكميلي للصندوق الدولي للتعويض.²

عندئذ يلتزم الصندوق الدولي بتعويض هؤلاء المتضررين وذلك حتى الحد الأقصى المنصوص عليه في المادة 4/4-أ من اتفاقية الصندوق لعام 1992 كما يلي: "وما لم ينص على خلاف ذلك في الفقرتين الفرعيتين (ب) و(ج) من هذه الفقرة، فإنّ المبلغ المالي للتعويض القابل للسداد من جانب الصندوق في ظل هذه المادة سيكون بالنسبة لأي حادث واحد محدوداً؛ بحيث لا يزيد المقدار الكلي لهذا المبلغ، ومقدار التعويض المسدد فعلاً وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1992 عن أضرار التلوث واقعة في نطاق تطبيق هذه الاتفاقية حسب التعريف الوارد في المادة 3، عن 203 مليون وحدة حسابية."

الفرع الثاني: حالات إعفاء الصندوق الدولي من التعويض

لقد تضمّنت اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات الحالات التي يعفى فيها الصندوق من التعويض، وذلك وفقاً لنص المادة 3/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1992 على ما يلي: "إذا ما أثبت الصندوق أن أضرار التلوث ناجمة كلياً أو جزئياً عن فعل، أو إجمام مرتكب بنية إحداث ضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر، أو بسبب إهمال ذلك الشخص، فإنّ الصندوق يمكن أن يعفى كلياً أو جزئياً من مسؤوليته في دفع تعويض إلى ذلك الشخص، وفي أي حال فإنّ الصندوق يعفى ضمن الحدود التي كان يمكن أن يعفى مالك السفينة فيها بمقتضى الفقرة 3 من المادة الثالثة لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، على أنه لا يجوز أن يكون هناك إعفاء للصندوق فيما يتعلق بالتدابير الوقائية".

يتبين من خلال هذه المادة الحالات التي يعفى فيها الصندوق من التعويض، مع العلم أن هناك حالات تعفي مالك السفينة من مسؤوليته وفق لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، ويعتبر هذا الإعفاء كلياً من الالتزام بتعويض المضررين من التلوث في حالة قيام إحدى الحالات المذكورة أعلاه، ولكن الإعفاء لا يؤخذ على إطلاقه، لأنّ اتفاقية الصندوق لعام 1992 أخرجت التدابير الوقائية المتخذة للحدّ من التلوث من إطار الإعفاء.

¹ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 154؛ أنظر أيضاً محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 230.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 588.

أولاً: حالات إعفاء الصندوق من الالتزام بتعويض المضرورين من التلوث

تتمثل حالات الإعفاء فيما يلي:

1. حالة الضرر الناشئ عن عمل حربي، أو أعمال عدوانية، أو حرب أهلية، أو عصيان، أو إذا ثبت أن الضرر حدث بسبب تسرب أو إلقاء الزيت من سفينة حربية، أو أية سفينة تملكها الدولة، أو تستغلها بمعرفتها و كانت تستخدم وقت وقوع الحادث لأغراض غير تجارية. بحسب المادة 2/4-أ من اتفاقية الصندوق لعام 1992¹.

فالعمل الحربي هو الحالة الوحيدة التي وجدت في كلا الاتفاقيتين أي اتفاقية المسؤولية المدنية، واتفاقية الصندوق الدولي للتعويض التي تعفي كل من مالك السفينة والصندوق من التعويض، لأنه ليس من العدل مطالبة الصناعة البترولية بتغطية أخطار ناتجة عن عوامل خارجة عن سيطرتها.²

2. حالة عدم معرفة السفينة محدثة التلوث، إذ ليس من الممكن معرفة مصدر التلوث في كل الحالات، خاصة إذا كان الضرر ناتجا عن حادث شمل سفينة، أو أكثر، وعليه فإذا حدث تلوث للشواطئ، ولم تتمكن الدولة أو المتضررون من إثبات أن التلوث يرجع إلى تسرب أو إلقاء عمدي للزيت في البحر، أو تفريغ من قبل سفينة معينة، أو أي آلة بحرية صنعت لنقل الزيت سائلا كحمولة، فلا يتدخل الصندوق بالتعويض³، وهذا ما أكدته المادة 2/4-ب من اتفاقية الصندوق لعام 1971، وتبناها صندوق سنة 1992 على أنه يعفى من التعويض: "إذا لم يستطع المضرور إثبات أن الضرر ناتج عن حادث شاركت فيه سفينة أو أكثر".

ومثال ذلك، رفض الصندوق الطلب المقدم من المملكة المتحدة عن تسرب كمية من الزيت على السواحل الإنجليزية بتاريخ 28 / 9 / 1997، ولم يعرف السفينة محدثة التلوث، ولم يتم إقامة دعوى أمام القضاء، وقدرت تكاليف التنظيف بحوالي 10.000 جنيه استرليني.⁴

3. خطأ المضرور: لقد نصّ المشرع الدولي على هذه الحالة في المادة 3/6 من اتفاقية الصندوق لعام 1992 على أنه: "إذا ما أثبت الصندوق كلياً أو جزئياً عن فعل، أو إجمام مرتكب بنية إحداث ضرر من قبل الشخص المعاني من الضرر، أو بسبب

¹ محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 384.

² فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 157.

³ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 605.

⁴ المرجع نفسه، ص 606.

إهمال ذلك الشخص، فإن الصندوق يمكن أن يعفى كلياً أو جزئياً من مسؤوليته في دفع تعويض إلى ذلك الشخص...".

تبيّن لنا المادة أنه إذا وقع الضرر نتيجة خطأ المضرور أو إهماله، فإن ذلك من شأنه أن يعفي الصندوق من التعويض، وعلى هذا الأخير إثبات أنّ المضرور قد ارتكب خطأ الفعل، بمعنى آخر أنّ عبء إثبات خطأ المضرور يقع على عاتق الصندوق الدولي للتعويض.¹

ونجد أن هناك تطابق بين هذا النص و نص المادة 3/3 من اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث لعام 1969 في شأن حالات إعفاء مالك السفينة من المسؤولية.²

الاختلاف الوحيد بين النصين يكمن في الفقرة التي تضمنتها المادة 3/6 و المتعلقة بالإجراءات الوقائية المتخذة بهدف منع أو تقليل التلوث، حيث استُثّيت من حالات الإعفاء المذكورة أعلاه،

وتم إلزام الصندوق بتعويض هذه الإجراءات، أيًا كان شخص متخذها، بهدف حثه على القيام بعمليات التطهير السريعة حتى لو كان الحادث قد نتج عن إهماله.³

وعليه إذا تسبّب المضرور في التلوث بخطئه في وقوع ضرر التلوث، فإنه لا يستطيع الحصول على أي تعويض سواء من مالك السفينة أو من الصندوق، فيما عدا تكاليف الإجراءات الوقائية، والتي يلتزم الصندوق بتعويضها.

وبالنظر إلى حالات الإعفاء المنصوص عليها في اتفاقية المسؤولية لعام 1992، وصندوق التعويض لعام 1992، نستنتج أنّ هذا الأخير يقوم بسداد التعويض فيما يتعلّق ببعض الحوادث التي يترتب على وقوعها أضرار تلوث غير قابلة للتعويض وفقاً لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، وهي الحوادث الناتجة عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، الفعل العمدي للخير، إهمال أو تهاون أو أي عمل مضر تقوم به حكومة أو سلطة أخرى مسؤولة عن صيانة الأنوار، أو الوسائل الأخرى المساعدة على الملاحة⁴، ففي هذه الحالات يعفى مالك السفينة من مسؤوليته عن الأضرار التي تسبب فيها، بينما يلتزم الصندوق لعام 1992 بتعويض المتضررين من التلوث في حدود الحد الأقصى للتعويض المعمول به،

¹ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 158.

² تنص المادة 3/3 من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 على أنه: "إذا أقام المالك الدليل على أن الضرر بالتلوث ناتج بكليته أو في جزء منه إما من عمل الشخص الذي تحمله، لكونه قد تصرف أو أهمل التصرف بقصد إحداث ضرر، و إما من تهاون هذا الشخص، فإنه يعفى من كل أو بعض مسؤوليته نحو هذا الشخص".

³ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 446-447.

⁴ المرجع نفسه، ص 448.

والمنصوص عليه في صندوق سنة 1992 المعدل بقرار اللجنة القانونية للمنظمة البحرية الدولية سنة 2000، والمكمل ببروتوكول سنة 2003 المتضمن للصندوق التكميلي¹.

ثانياً: أثر الخطأ الشخصي لمالك السفينة على التزام الصندوق بالتعويض

كان صندوق التعويض لعام 1971 يلعب دوراً هاماً في تحمل العبء عن مالك السفينة، ولقد تضمنت الاتفاقية في المادة 3/5 (أ-ب) منها النص على إعفاء الصندوق كلياً أو جزئياً من تحمل هذا العبء، وذلك إذا ثبت أن التلوث يرجع إلى الخطأ الشخصي لمالك السفينة²، أو الإهمال في الحالات الآتية، إذا كانت السفينة محدثة التلوث لم تلتزم بالأحكام المحددة في:

1. الاتفاقية الدولية الخاصة لمنع تلوث مياه البحر بالزيت لعام 1954 و تعديلاتها.
2. الاتفاقية الدولية الخاصة بسلامة الأرواح في البحار لعام 1960 و تعديلاتها.
3. القواعد الدولية لمنع التصادم البحري لعام 1960 و تعديلاتها.

وإذا كان الصندوق يعفى من التزاماته في حالة خرق الاتفاقيات المشار إليها أعلاه، من طرف مالك السفينة، سواء كانت السفينة ترفع علم دولة متعاقدة أم لا، إلا أنه سرعان ما تخلى عن هذا الدور على إثر تعديل اتفاقية الصندوق لعام 1971 بمقتضى بروتوكولي 1984 و 1992.³

الفرع الثالث: حدود تدخل الصندوق الدولي للتعويض

سيتم التطرق في هذا الفرع إلى الحدود المالية التي يمكن للصندوق التدخل بها لتعويض أضرار التلوث البحري بالمحروقات وتطبيق ذلك على حادثة الناقلّة الجزائرية "واد قيتريني".

أولاً: الحدود المالية لتدخل صندوق التعويض الدولي

إن حادث غرق ناقلّة المحروقات " أمكو كاديز " عام 1978، كان سبباً رئيسياً في الكشف عن عدم كفاية مبالغ التعويض المنصوص عليها في كل من اتفاقية المسؤولية لعام 1969، واتفاقية الصندوق لعام 1971، وقد أدخل بروتوكولي الصندوق لعام 1984

¹ فاطمة سماعين، المرجع السابق، ص 159.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 608.

³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 242.

لقد تم إلغاء المادة 5 التي نصت عليها اتفاقية الصندوق لعام 1971، بموجب المادة 7 من بروتوكول الصندوق لعام 1992 بنصها على ما يلي: " تحذف المادة 5 من اتفاقية الصندوق لعام 1971"، وبذلك تم الإلغاء الكلي لدور الصندوق الدولي المتمثل في تحمل عبء التعويض عن مالك السفينة، حيث كانت اتفاقية 1971 تعتبر مالك السفينة من المضرورين في حالات معينة، للتوسع أكثر، أنظر د. صلاح محمد سلامة، المرجع السابق، ص 589 و ما يليها.

و1992 تعديلات لحدود هذه المبالغ، وبالتالي تمكنا من إعادة توازن العبء الملقى على الصناعات البترولية.¹

وبعد أن تم تعديل المادة 4/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971، نصت المادة 3/6 من بروتوكول الصندوق 1992 على أن مبلغ التعويض الواجب دفعه فعلا، وفقا لاتفاقية المسؤولية لعام 1992، يجب أن يكون محدودا فيما يتعلق بأي حادثة واحدة، بحيث لا يزيد المقدار الإجمالي لهذه المبالغ عن 135 مليون وحدة حسابية²، ولقد تعدلت هذه الوحدة الحسابية بموجب قرار اللجنة القانونية لعام 2000 لتصبح 203 مليون وحدة حسابية، ولقد تضمنتها اتفاقية الصندوق لعام 1992 في نصوصها ضمن المادة 4/4.

كما أن المادة (4-ب)/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1992 نصت على أنه: "وما لم ينص على خلاف ذلك في الفقرة الفرعية ج، لا يجوز أن يتجاوز المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد من جانب الصندوق في ظل هذه المادة عن أضرار للتلوث ناجمة عن ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي، وحتمي، وقاهر، عن 203 مليون وحدة حسابية"، بحيث يقوم الصندوق بالتعويض عن الضرر الناشئ عن ظاهرة طبيعية استثنائية، لا يمكن توقعها أو تفاديها، ذلك بمبلغ 203 مليون وحدة حسابية كحد أقصى.

علاوة على ذلك، فإن الحد السابق يمكن تجاوزه بزيادة 300.740.000 وحدة حسابية، إذا تعلق الأمر بزيادة حادث يقع خلال أية فترة، يكون هناك فيها ثلاث أطراف في هذه الاتفاقية تبلغ الكمية الإجمالية لزيت المساهمة من جانبهم، والتي يتلقاها أشخاص في أقاليم هذه الأطراف، خلال السنة التقويمية السابقة، بما يعادل 600 مليون طن أو أكثر.³

وعلى الرغم من عدم إمكانية بلوغ حد 200 مليون وحدة حسابية، في ظل غياب تصديق الولايات المتحدة الأمريكية على بروتوكول الصندوق لعام 1992، فإن حد 203 مليون وحدة حسابية، يعتبر تقدما كبيرا في مبلغ التعويض مقارنة مع اتفاقية الصندوق لعام 1971⁴، التي كانت تنص على مبلغ تعويض مقدر بـ 450 مليون فرنك بوانكاري كحد أقصى، أي ما يعادل 30 مليون وحدة حسابية⁵.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 3/6 من بروتوكول الصندوق لعام 1992، قد تضمنت تصحيحا لعييبين لحقا بالمادة 4/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1971، وهما كالآتي:

¹ محمد سيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 461.

² صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 600.

³ المادة 6/3-ج) من بروتوكول الصندوق لعام 1992، المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971.

راجع محمد سامر أنور عاشور، المرجع السابق، ص 400.

⁴ محمد السيد احمد الفقي، المرجع السابق، ص 462.

⁵ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 595-597.

العيب الأول: ويتمثل في مشكلة الفوائد التي ينتجها صندوق تحديد مالك السفينة، وذلك منذ لحظة إنشائه إلى غاية توزيعه، فطبقا للبروتوكول، فإن هذه الفائدة لا تدخل في حساب الحد الأقصى الواجب على الصندوق دفعه للمضرورين من التلوث، وبالتالي فإن الصندوق لن يستفيد من هذه الفائدة كما كان الوضع عليه في اتفاقية الصندوق لعام 1971¹، وللتذكير فإن هذه الفائدة لن يحصل عليها أيضا المتضررون من التلوث، كما سبق أن أشرنا إليه في المطلب الأول من المبحث الثاني من هذه الدراسة².

العيب الثاني: يتعلق بمشكلة تاريخ تحويل وحدة الحساب للعملة الوطنية³، ولقد تم حل هذه المشكلة عندما نص بروتوكول الصندوق لعام 1992 على تحويل مبالغ التعويض للعملة الوطنية، على أساس قيمة تلك العملة بالنسبة إلى حقوق السحب الخاصة في تاريخ قرار جمعية الصندوق بشأن أول تاريخ لدفع التعويض⁴.

أما فيما يخص توزيع المبالغ القصوى لتدخل الصندوق، فقد نصت المادة 4/6 على ما يلي: "وحيثما يتجاوز مقدار المطالبات المثبتة ضد الصندوق المبلغ الإجمالي للتعويض القابل للسداد بمقتضى الفقرة 4 فإن المبلغ المتاح يجب أن يوزع على نحو تكون فيه النسبة بين أية مطالب ثابتة ومقدار التعويض المسترد فعلا من قبل المدعي في ظل هذه الاتفاقية واحدا فيما يتعلق بجميع المدعين".

يتضح من هذا النص أنه إذا لم تكف مبالغ الحد الأقصى لتدخل الصندوق، فإنه يتم توزيع المبالغ القصوى على المضرورين بحسب طلباتهم، أي أنه يتم توزيع هذه المبالغ بين المضرورين كقسمة غرماء بحسب نص المادة 5/4 من اتفاقية الصندوق لعام 1992⁵.

ثانيا: تطبيق نصوص اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض على حادثة ناقلة المحروقات الجزائرية " واد قيتريني "⁶

لقد عرفت الجزائر قضية طرحت أمام الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971 على إثر حادثة ناقلة النفط " واد قتريني " Oued Gueterini في 18 ديسمبر 1986.

¹ محمد السيد احمد الفقي، المرجع السابق، ص 462. ولقد نصت أيضا المادة 4/4 من بروتوكول الصندوق لعام 1984 على ما يلي: "عدم أخذ هذه الفوائد بعين الاعتبار عند حساب الحد الأقصى لتدخل الصندوق".

² راجع ما سبق من هذه الدراسة، ص 52 وما يليها.

³ محمد السيد أحمد الفقي، المرجع السابق، ص 436.

⁴ المادة 6/3-هـ) من بروتوكول الصندوق لعام 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق لعام 1971.

⁵ صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 601.

⁶ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 168 وما يليها.

وطرحت القضية لأول مرة أمام الصندوق الدولي للتعويض إثر دورته الثامنة عشر في 28 أوت 1987 دون مناقشتها، ثم تلتها دورات أخرى من خلالها تمت مناقشة القضية وهي كالآتي:

- الدورة الثامنة عشر في جزئها الثاني المؤرخة في 5 أكتوبر 1985.
- الدورة العشرون المؤرخة في 20 سبتمبر 1988.
- الدورة الثاني والعشرون المؤرخة في 20 سبتمبر 1989 و 23 أكتوبر 1989.
- الدورة الرابعة والعشرون المؤرخة في 28 أوت 1990 أين تم التصريح عن تعويض كل الطلبات التي قدمت في القضية، والتي تتلخص وقائعها فيما يلي:
قامت الناقلّة النفطية الجزائرية "واد قتريني" ذات حمولة 1576 طن بتفريغ مادة الزفت (Bitume)، فانسكبت كمية من الشحنة حوالي 15 طن على ظهر السفينة وفي البحر، فأدى ذلك إلى تلويث المحطة الكهربائية (الشركة الوطنية لإنتاج الكهرباء -سونلغاز-) الموجودة على الساحل بالقرب من ميناء التفريغ، الأمر الذي أدى إلى توقف المحطة عن العمل نتيجة تلوث معداتها مما يستدعي تنظيفها أو تغييرها.

فقامت الشركة برفع دعوى أمام محكمة الجزائر العاصمة ضد كل من مؤمن الناقلّة النفطية (نادي المملكة المتحدة للتعويض) و الصندوق الدولي للتعويض، فحددت المحكمة مبلغ تحديد مسؤولية مالك الناقلّة بـ 1.175.064 دينار جزائري أي ما يعادل 98.000 جنيه استرليني، الذي تم تكوينه في فيفري 1988 أي بعد وقوع الحادثة في شكل ضمان بنكي، وكان هذا التحديد متأخرا جدا نظرا لتردد أعمال هذا الإجراء وفق التشريع الجزائري.

قدمت سونلغاز طلب تعويض يقدر بـ 5.278.525 دينار جزائري (440.280 جنيه استرليني)، يتضمن الأضرار التي لحقت بالمعدات و نفقات تنظيفها وتبديلها، إضافة إلى فوات الكسب الناجم عن توقف المحطة والذي قدر بـ 4.088.000 باعتباره أساس تقديم طلب التعويض.

وخلال المحاكمة طلب نادي الحماية و التعويض (نادي المملكة المتحدة) بإعفاء مالك الناقلّة من المسؤولية (وفقا لنص المادة 2/3 من اتفاقية المسؤولية المدنية) باعتبار الضرر نتج عن الغير نظرا لقرب ميناء التفريغ من المحطة، مما يجعل حصول الضرر أكيد، إلا أن الصندوق الدولي للتعويض رفض هذه الحجة لعدم إدراجها في المادة 2/3 من اتفاقية المسؤولية.

وتم تمثيل كل من الصندوق الدولي للتعويض و نادي المملكة المتحدة عن طريق محامين جزائريين، كما تم تعيين خبراء لتقدير مبلغ فوات الكسب، وبعد

طول المفاوضات تم قبول طلب التعويض المقدم من شركة سونلغاز في جوان 1989.

أما فيما يخص الأضرار التي لحقت معدات المحطة فكلفت نفقات إصلاحها و تنظيفها بالدولار الأمريكي و الفرنك الفرنسي، ما قدره 1133 دولار و 708.824 فرنك فرنسي، بالإضافة إلى مبلغ 2.706.480 دينار جزائري عن فوات الكسب ناقص مبلغ التحديد المقدر بـ 1.175.064، فالحاصل هو المبلغ 1.531.446 دينار الذي تم تحويله إلى (126.120 جنيه استرليني)، فالمبلغ الإجمالي للتعويض المدفوع من قبل الصندوق الدولي للتعويض قدر بـ 195.440 جنيه استرليني.

وقدمت الشركة الوطنية للنقل البحري للمحروقات والمواد الكيماوية، باعتبارها مالكة للناقلة، طلب التعويض عن نفقات عمليات التنظيف المقدرة بمبلغ 5650 دينار جزائري (470 جنيه) و تم قبول الطلب.¹

وهكذا تم دفع كل طلبات التعويض من قبل الصندوق الدولي للتعويض ونادي الحماية و التعويض وفق المبالغ المحددة.²

¹ أنظر الملحق رقم 4، ص 110.

² أنظر نفس الملحق، نفس الصفحة.

الفصل الثاني

المسؤولية الجنائية لمالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات

إن توسع دائرة التلوث البحري، و تزايد درجة خطورته على حياة الإنسان وصحته وعلى البيئة البحرية في حد ذاتها، حفزت الكثير من التشريعات الوطنية على إقرار الحماية الجنائية للبيئة ضمن قوانينها العقابية، وهذا بدوره أدى إلى ظهور تقنين جديد وخاص يتمثل في القانون الجنائي البيئي.

إن هدف القانون الجنائي البيئي يتمثل في تجريم كل ما من شأنه أن يحرم الإنسان من بيئة صحية و سليمة، وتقرير العقوبة المناسبة لمن يتسبب بفعله في تلويث البيئة.

ولما كان مالك السفينة من ضمن الأشخاص المعنيين بالتلوث البيئي في مجال النقل البحري، فإنه من الضروري البحث في إمكانية مساءلته جزائيا أو لا، وذلك بسبب نشاطه المتمثل في نقل المحروقات على سفينته، والذي و إن كان مشروعا، إلا أن أي تسرب أو إلقاء للمحروقات يعد من أخطر الملوثات على البيئة البحرية، ومن ثم يعد جريمة في حق البيئة البحرية، وفي حق سلامة وحياة الإنسان على حد سواء.

و عليه ارتأينا من خلال هذا الفصل دراسة المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية في المبحث الأول، ثم يتم التطرق إلى الجزاءات القانونية المترتبة على مسؤولية مالك السفينة في المبحث الثاني.

المبحث الأول: المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية

يقصد بالمسؤولية الجنائية أن كل شخص يتسبب بفعله في مخالفة نص قانوني يجرم تلويث البيئة البحرية، يعتبر مسؤولاً عن جريمته.

ومن هنا فالجريمة البيئية تتمثل في أنها كل سلوك إيجابي أو سلبي، عمدي أو غير عمدي، يصدر عن شخص طبيعي أو معنوي، يضر أو يحاول الإضرار بأحد عناصر البيئة سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة¹، أو أنها ذلك السلوك الذي يخالف به من يرتكبه تكليفاً يحميه المشرع بجزاء جنائي، والذي يحدث تغييراً في خواص البيئة بطريقة إرادية أو غير إرادية، مباشرة أو غير مباشرة، يؤدي إلى الإضرار بالكائنات والموارد الحية أو غير الحية، مما يؤثر على ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية.²

ولكي تتحقق هذه المسؤولية يجب أن تكون الجريمة مكتملة الأركان، وأن يكون مرتكب الفعل المخالف محددًا بنص القانون، و عليه سنقسم المبحث إلى مطلبين: الأول يتضمن الأركان القانونية لجرائم التلوث البحري، والثاني يتضمن أشخاص المسؤولية الجنائية.

المطلب الأول: الأركان القانونية لجرائم التلوث البحري

نتناول في هذا المطلب دراسة أركان الجريمة البيئية، والتي نقسمها إلى ثلاثة فروع، الأول نخصه للركن الشرعي، والثاني سيتضمن الركن المادي، بينما الثالث نتطرق فيه إلى الركن المعنوي.

الفرع الأول: الركن الشرعي في جرائم تلويث البيئة البحرية

يقصد بالركن الشرعي للجريمة نص التجريم الذي يجب تطبيقه على الفعل، و في غياب أي نص قانوني يبقى الفعل مباحاً³، وتتطلب دراسة هذا الركن البحث في مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات، ثم مصادر التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية، ثم جرائم التلوث البحري بالمحروقات من السفن.

¹ علي سعيدان، المرجع السابق، ص 311.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 282.

³ احسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، طبعة سابعة، دار هومة، الجزائر، 2008، ص 48.

أولاً: مبدأ الشرعية الجنائية و جرائم تلويث البيئة البحرية

يقصد بمبدأ الشرعية في مجال القانون الجنائي، أن لهذا القانون مصدرا واحدا هو القانون المكتوب، ولقد تم التنصيص على هذا المبدأ لأول مرة في إعلان حقوق الإنسان والمواطن لسنة 1789 في المادتين 5 و 8 منه تحديدا¹.

كما تم تكريس هذا المبدأ في الدستور الجزائري لعام 1996 في مادته 47 التي تنص على أنه: "لا يتابع أحد، ولا يوقف أو يحتجز إلا في الحالات المحددة بالقانون، وطبقا للأشكال التي نص عليها"².

ولقد تم تطبيق هذا المبدأ في قانون العقوبات الجزائري الذي نص صراحة على أنه: "لا جريمة ولا عقوبة أو تدابير امن بغير قانون"³. و وفقا لهذا المبدأ، فإنه لا يجوز تجريم أي فعل أو معاقبة أي شخص، إذا لم ينص القانون على ذلك صراحة.

وتبدو أهمية دراسة مبدأ الشرعية في جرائم تلويث البيئة البحرية من ناحية أن المشرع الجنائي غالبا ما يتجه عند تصديده للتجريم و العقاب لأفعال التلويث نحو تبني سياسات جنائية ذات مرونة عالية تتناسب مع الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم، تتضمن ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم⁴.

وتبرز هذه المرونة في السياسة الجنائية بشأن جرائم تلويث البيئة البحرية من خلال تبني المشرع لبعض الأساليب عند تصديده للتجريم والعقاب، والتي تتمثل في كل من أسلوب النصوص على بياض والنصوص المفتوحة⁵.

أما أسلوب النصوص على بياض فيقصد به أسلوب في الصياغة التشريعية لنصوص التجريم و العقاب، التي يعتمد فيها المشرع على إحالة نص عقابي إلى نصوص أخرى (تتولى غالبا إصدارها جهات إدارية مختصة) لتحديد مضمون الفعل الإجرامي، وعناصره، وشروطه بطريقة أكثر تفصيلا، وذلك بسبب الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم وارتباطها

¹ احسن بوسقيعة، المرجع نفسه، ص 50.

تنص المادة 5 من إعلان حقوق الإنسان و المواطن أنه: "لا يجوز منع ما لم يحظره القانون و لا يجوز الإكراه على إتيان عمل لم يأمر به القانون"، و تنص المادة 8 من نفس الإعلان أنه: "لا يعاقب أحد إلا بمقتضى قانون قائم و صادر قبل ارتكاب الجحة و مطبقا تطبيقا شرعيا".

² دستور 1996، جريدة رسمية عدد 76 الصادرة بتاريخ 8 ديسمبر 1996.

³ بلخضر مخلوف، قانون العقوبات معدل بالقانون رقم 09-01 مؤرخ في 25 فبراير 2009 و مدعم بأحدث الإجتهاادات القضائية، بدون طبعة، دار الهدى، الجزائر، 2009، ص7.

⁴ فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة-دراسة مقارنة-، طبعة أولى، المؤسسة الفنية للطباعة، مصر، 1998، ص 98.

⁵ و اعلى جمال، المرجع السابق، ص 321.

باعتبارات فنية وبأساليب علمية متداخلة مع الأنشطة الصناعية والاقتصادية الملوثة¹. ومن أمثلة النصوص على بياض الذي تبناه المشرع الجزائري بشأن تلويث جرائم البنية عموماً، ما جاء في قانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، حيث منح المشرع الجزائري السلطات الإدارية المختصة صلاحيات واسعة في تحديد عناصر وشروط الجرائم المنصوص عليها فيه، عن طريق إحالة إلى هذه السلطات مهمة تحديد العناصر والشروط في القرارات والمراسيم التي تصدر تنفيذاً لأحكام هذا القانون².

فبموجب المادة 15 من القانون رقم 02-02، منع المشرع الجزائري من إقامة أي نشاط صناعي جديد على الساحل، و قد نص في المادة 39 على عقوبة الحبس أو الغرامة لكل من خالف المادة 15³، و بذلك فإن هذه المادة وضعت حكماً عاماً جرمت بموجب الأفعال التي تقع بالمخالفات للقرارات الولائية أو البلدية⁴.

كما أحالت المادة 1/88 من قانون 10/03 على نص المادة 52 من القانون 10/03، فيما يخص بإيقاف السفينة بأمر من وكيل الجمهورية أو القاضي المحال عليه الدعوى للفصل فيها، وذلك إذا تسبب في الأضرار على البيئة البحرية التي أوردتها المادة 52 من نفس القانون⁵.

أما أسلوب النصوص المرنة المفتوحة فإنه أسلوب يلجأ المشرعون إلى استخدامه عندما ينطوي الأمر على إساءات بالغة الخطورة، ويكفل هذا النمط من التجريم لأجهزة تنفيذ القانون حرية أكبر في تحديد الوقائع الإجرامية التي تمس بالمصلحة القانونية المشمولة بالحماية الجنائية، إلا أنه في المقابل يتعارض مع متطلبات مبدأ الشرعية الجنائية التي تتطلب الدقة والتحديد والوضوح عند صياغة نصوص التجريم⁶.

فبالرجوع لقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتنميته فإنه يمنع المساس بوضعية الساحل الطبيعية، حيث لم يكتف المشرع بتعداد مكوناته التي قد ينشأ في التعدي عليها مخاطر على البيئة البحرية فقط، وإنما أضاف في المادة 2/10 جملة (... وكل المواقع الأخرى ذات الأهمية الأيكولوجية...)، فالمشرع الجزائري استخدم هنا صيغة واسعة في

1 محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الجزء الأول، بدون طبعة، دار مطابع الشعب، مصر، 1986، ص 63.

2 واعلي جمال، المرجع السابق، ص 322، هامش 1.

3 قانون رقم 02 - 02، المتعلق بحماية الساحل و تثمينه، المؤرخ في 5 فبراير 2002، و الصادر في الجريدة الرسمية عدد 10 بتاريخ 12 فبراير 2002.

4 واعلي جمال، المرجع السابق، ص 322.

5 المواد 52، 88 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

6 واعلي جمال، المرجع السابق، ص 324.

تحديده للمجال البحري المشمول بالحماية، بحيث يمكن إدراج كل موقع ذو قيمة بيئية في مجال الحماية ورتب على ذلك عقوبات جزائية بداية من المادة 37 من القانون 02-02¹.

وبالرجوع إلى قانون حماية البيئة نجد أن المشرع الجزائري يمنع الإضرار بالبيئة البحرية و كل ما يرتبط بها من أنشطة بحرية وترفيهية، بل أضاف حتى المناطق الساحلية وما لها من قدرات سياحية قد تتأثر بهذا التلوث²، وأورد في المادة 56 من قانون حماية البيئة جملة "إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به"³.

ولقد استخدم المشرع المصري أيضا أسلوب النصوص المرنة المفتوحة عند صياغته لنصوص التجريم سواء في قانون 04 لسنة 1994 أو النصوص الأخرى الواردة في شأن حماية البيئة البحرية، ومثال ذلك المادة 49 التي تحظر على جميع السفن أيا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي⁴.

ومما سبق يتضح أن كل من التشريعات الجزائرية والمصرية، تعتمد إلى استخدام أسلوب الإحالة وأسلوب النصوص المرنة استخداما واسعا فيما يتعلق بجرائم تلويث البيئة البحرية، بحكم أن المشرع يخطط للمبادئ العامة في التجريم ويحدد العقوبة، بينما السلطة الإدارية تقوم بتحديد عناصر التجريم في إطار المبدأ العام المنصوص عليه في القاعدة الجنائية، الشيء الذي يقودنا إلى البحث عن مصادر التجريم⁵.

ثانيا : مصادر التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية.

تحتل مصادر التجريم أهمية خاصة في تلويث البيئة البحرية نظرا للطبيعة الخاصة لنصوص التجريم، وتتمثل هذه المصادر في: قانون العقوبات، قوانين البيئة الخاصة المحتوية على جرائم وجزاءات جنائية، وقانون حماية البيئة الذي يحتوي على جرائم وجزاءات جنائية.

لقد جاء قانون العقوبات الجزائري المعدل و المتمم فيما يتعلق بإدراج نصوص خاصة بحماية البيئة البحرية، خاليا تقريبا من أي تجريم خاص بالتعدي على عناصر البيئة البحرية، وإن ظهرت بين مواد بعض النصوص الجنائية التي يمكن تفسيرها بأنها تنطوي على حماية البيئة على العموم بطريقة غير مباشرة⁶.

¹ و اعلي جمال، المرجع نفسه، ص 324.

² المادة 52 من قانون 10-30 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

³ المادة 56 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ المادة 49 من قانون البيئة المصري.

⁵ و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 326

⁶ المادة 441 مكررة فقرة 6 من قانون العقوبات الجزائري، تنص على معاقبة كل من ألقى مواد ضارة أو سامة في سائل معد لشرب الإنسان أو الحيوان و أحدث له ضررا، أما المادة 3/458 من نفس القانون تعاقب كل من القي = =

ونظرا لغياب نصوص تجريم التلوث البحري في قانون العقوبات الجزائري، فقد قامت الجزائر مثلها مثل بعض الدول باعتماد نصوص خاصة لتجريم الأفعال الماسة بالبيئة البحرية، وغالبا ما تتضمن هذه النصوص أحكاما تنظيمية تتعلق بإدارة وتنظيم استغلال البيئة البحرية وحماية عناصرها، ولا بد أن تحتوي هذه النصوص القانونية على جزاء جنائي لتدعيم وضمان احترام التنظيمات والأحكام المنصوص عليها فيها¹.

ويعتبر القانون البحري الجزائري من أهم القوانين التي عالجت موضوع البيئة البحرية وقد خصصت نصوصا تجريرية تعاقب على تلويث البيئة البحرية²، وتتراوح تلك العقوبات بين الحبس والغرامة، وقد تصل أحيانا إلى عقوبة الإعدام³.

كما يجدر الإشارة إلى أن المشرع الجزائري استنبط العديد من المواد من اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969 بعد مصادقته عليها، وأدرجها ضمن نصوص القانون البحري، لاسيما التلوث الناجم عن الإغراق أو الغمر أو الصب لمواد من شأنها تلويث البيئة البحرية والإضرار بالكائنات الحية، وهذا ما دفع بالمشرع الجزائري إلى التصدي لهذه الأفعال بنصوص تجريرية محاولا بذلك ردع أي شخص يعمد إلى مخالفتها⁴.

أما قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، فإن المشرع الجزائري من خلال إصداره لهذا القانون اعترف بأهمية البيئة البحرية، ذلك أنه خصص لها حيزا هاما في قانون رقم 10-03 بداية من المادة 52 و 53 والتي أكدت على وجوب الحصول على ترخيص بالصب أو الغمر أو بالترسيد في البحر من أجل ضمان انعدام الخطر وعدم الإضرار⁵، وقد رتب على كل مخالفة لهذه الأحكام نصوص تجريرية تتراوح فيها العقوبة بين الحبس والغرامة⁶.

ثالثا: جرائم التلوث البحري من السفن

حصرت جرائم التلوث البحري من السفن في ثلاثة مصادر تمثلت في المحروقات، المواد الضارة ومخلفات الصرف الصحي والقمامة، ولأن موضوعنا يركز على المحروقات

= أحجارا أو أجساما صلبة أخرى أو أقدارا على المنازل... الخ

¹ واعلي جمال، المرجع السابق، ص 326 .

² انظر المواد 2/479، 5/493، 495، 499 القانون البحري.

³ تنص المادة 500 من القانون البحري على أنه: "يعاقب بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمدا نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني".

⁴ واعلي جمال، المرجع السابق، ص 328.

⁵ تنص المادة 53 من قانون حماية البيئة الجزائري/(يجوز للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق.....).

⁶ أنظر المواد 90-91-92-97-100 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة.

فسنكتفي بالتعرض لهذا المصدر دون البقية، وعليه ف جرائم التلوث البحري بالمحروقات بواسطة السفن تتمثل في ما يلي¹:

1. تجريم تصريف المحروقات في البحار على كافة السفن.
2. تجريم التفريغ المتعمد الناتج عن عطب السفينة بهدف تعطيلها أو إتلافها أو الإهمال².
3. مخالفة التعليمات في حالة وقوع كارثة بحرية وهو تجريم وقائي يهدف إلى الحيلولة دون وقوع التلوث أو الحد منه في حالة حدوثه.
4. عدم إخطار الجهات المختصة بحدوث تسرب المحروقات.
5. قيام السفن بالشحن والتفريغ دون ترخيص من الجهة المختصة.
6. عدم تجهيز السفن بأجهزة خفض التلوث.
7. تجريم عدم أخذ الاحتياطات الكافية لمنع آثار التلوث قبل وبعد وقوع العطب في السفينة.
8. عدم احتفاظ السفن بسجل المحروقات.

الفرع الثاني: الركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية

يتمثل الركن المادي في الجريمة البيئية أساسا في ذلك السلوك المادي الذي يتحقق به الاعتداء على المصلحة المحمية³.

والركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية شأنه شأن جريمة أخرى يتكون من سلوك إجرامي يقع من الجانب و نتيجة تترتب على هذا السلوك وعلاقة سببية تربط هذا السلوك بتلك النتيجة⁴.

أولاً: السلوك الإجرامي

يتجسد السلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية في "فعل التلويث"، باعتباره الفعل الذي يؤدي إلى تحقيق النتيجة التي يسعى المشرع إلى الحيلولة دون وقوعها، ويعرف فعل التلويث على أنه النشاط الإداري الصادر عن الجاني والمتمثل في إلقاء مواد ملوثة مهما كانت طبيعتها في الوسط البحري المحمي بنص تجريمي⁵.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، 284، و للتوسع أكثر و التعرف على بقية جرائم التلوث البحري غير تلك المتعلقة بالمحروقات، أنظر أيضا المرجع نفسه، ص 285 و ما يليها.

² المادة 2/480 من القانون البحري.

³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 288.

⁴ عادل ماهر سيد أحمد الألفي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، رسالة للحصول على درجة دكتوراه، كلية الحقوق، الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، بدون سنة، ص 205.

⁵ فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص 201.

وقد يكون السلوك الإجرامي ايجابيا، يظهر بمظهر خارجي ينهى عنه القانون، ويعتبر ارتكاب جرائم تلويث البيئة البحرية بسلوك إيجابي السمة الغالبة، ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 52 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة والتي تمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العامة و البيئة البحرية¹.

كما قد يكون أيضا السلوك الإجرامي سلبيا عن طريق امتناع الجاني في مجال تلويث البيئة البحرية عن القيام بعمل كان يجب عليه القيام به، ومثاله التزام ربان السفينة أوالمسؤول عنها باتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع أو الحد من آثار التلوث قبل أو بعد وقوع العطب في السفينة²، والتزام مالك السفينة باتخاذ التدابير اللازمة في حالة وقوع عطب أوحادثة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي لكل سفينة تنقل محروقات أو مواد خطيرة³، ففي حالة امتناع صاحب السفينة عن اتخاذ التدابير اللازمة التي من شأنها منع التلوث أو الحد منه، يكون قد سلك سلوك سلبي من شأنه تلويث البيئة البحرية.

كما تعتبر المادة الملوثة التي يقوم الجاني بإدخالها إلى الوسط البيئي عنصرا في الركن المادي للجريمة، ومن ثم فقيام هذه الجريمة مرتبط بوجود هذه المادة الملوثة من عدمها، مثل صب أو تسريب أو إلقاء المحروقات في البيئة البحرية، وسواء حدث بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، مادام قد أدى إلى الإخلال بتوازن البيئة البحرية و التغيير من خصائصها⁴.

ثانيا: النتيجة الإجرامية:

قد يتطلب المشرع في جرائم تلويث البيئة البحرية، حدوث نتيجة مادية معينة تمثل الضرر الذي أدى إليه السلوك الإجرامي ليقرر العقاب له، كما قد لا يتطلب تحقيق نتيجة محددة بحيث ينصب التجريم على ذات النشاط الإجرامي للجاني فعلا كان أو امتناعا، بغض النظر عن أي نتيجة مستقلة يؤدي إليها هذا النشاط⁵.

والنتيجة الإجرامية عموما يقصد بها الأثر الذي يترتب على السلوك الإجرامي والذي يقرر المشرع العقاب الجزائي اتقاء له، فهي التغيير الذي يحدث في العالم الخارجي، ويشكل بذلك اعتداء على الحق أو المصلحة التي يحميها القانون⁶، وبالتالي الاعتداء على البيئة من شأنه الإضرار بها.

¹ واعي جمال، المرجع السابق، ص 330.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، 289.

³ المادة 56 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 290.

⁵ عادل ماهر سيد أحمد الألفي، المرجع السابق، ص 226.

⁶ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 291.

وتتميز النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية بأنها عادة ما يترأخى تحققها فتحدث في زمان و مكان مختلفين عن مكان أو زمان السلوك الإجرامي، كما في حالة التلوث الإشعاعي الناتج عن تسرب هائل لمواد مشعة أو بسبب تصريفها في مياه المحيطات والبحار أو بسبب رميها¹.

وتنقسم الجرائم بحسب النتيجة إلى جرائم ضرر و جرائم خطر، إذ تتطلب بعض جرائم تلويث البيئة تحقق نتيجة مادية معينة كأثر للسلوك الإجرامي الصادر، حتى يمكن القول بقيامها وتكامل أركانها².

أما جرائم الخطر، فيكفي أن تكون البيئة مهددة بالخطر من طرف الجاني بسبب سلوكه الإجرامي، ومن ثم فإن أغلب جرائم الاعتداء على البيئة عموماً و البيئة البحرية خصوصاً هي من جرائم الخطر، إذ أن المشرع لم يشترط وقوع نتيجة مادية ملموسة، وإنما اكتفى بأن يكون الفعل مهدداً بوقوع ضرر على البيئة³، ومثال ذلك نقل المحروقات سائلاً على متن السفن الأمر الذي يشكل خطر في حد ذاته على البيئة البحرية في حال عدم أخذ الاحتياطات اللازمة التي تمنع حدوث أي تلوث، خصوصاً في حالة حدوث عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي⁴.

ثالثاً: العلاقة السببية:

يقصد بالعلاقة السببية الصلة التي تربط بين السلوك الإجرامي الذي أتاه الجاني والنتيجة الإجرامية التي حصلت، فوجود نتيجة معينة يشير إلى وجود سبب لها، لأنه لا يمكن تصور نتيجة بدون سبب، أو بمعنى آخر السببية هي إسناد أي أمر من أمور الحياة إلى مصدره⁵.

والعلاقة السببية في جرائم تلويث البيئة البحرية تتحقق بنشاط الجاني الذي يكون سبباً في الإضرار بالبيئة البحرية والإخلال بتوازنها الأيكولوجي، أو تعريضها للخطر⁶.

غير أن مسألة إثبات الرابطة السببية تبقى من الصعوبة بمكان تحقيقها طالما أن الإجرام البيئي ارتقى إلى المستوى الدولي⁷، ولعل أبرز مثال هو وقوع ضرر يصعب معه

¹ عادل ماهر سيد أحمد الألفي، المرجع السابق، ص 227.

² نور الدين حمشة، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي و القانون الوضعي، رسالة لنيل درجة ماجستير في الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2005-2006، ص 67.

³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 291.

⁴ المادة 56 من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁵ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 76.

⁶ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 292.

⁷ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 79.

إثبات مصدره، بمعنى آخر عدم التمكن من الوصول إلى الجاني الذي بسبب نشاطه حدث تلويث للبيئة¹.

الفرع الثالث: الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية

لقيام الجريمة وتوقيع العقاب لا يكفي مجرد توافر مادياتها الظاهرة، وإنما يجب بالإضافة إلى ذلك أن يكون الفعل الإجرامي ثمرة إرادة آثمة، سواء قصد الجاني السلوك الإجرامي أو أخطأ دون تعمد إحداث الفعل الإجرامي²، والإرادة الآثمة أو القصد الجنائي يجب أن يشمل على عنصر العلم والإرادة³.

كما أن جرائم تلويث البيئة البحرية قد تكون جرائم عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة القصد الجنائي، وقد تكون غير عمدية يتخذ ركنها المعنوي صورة الخطأ غير العمدي⁴.

أولاً: القصد الجنائي:

يعرف القصد الجنائي بأنه إرادة النشاط والعلم بالعناصر الواقعية الجوهرية اللازمة لقيام الجريمة وبصلاحية النشاط لإحداث النتيجة المحظورة قانوناً، مع توافر نية تحقيق ذلك، أي هو اتجاه إرادة الجاني إلى مخالفة القانون الوضعي⁵.

أما بخصوص العلم فإنه يتضمن عنصرين، يتمثل الأول في العلم بالواقعة من حيث موضوعها و الحق المعتدي عليه و عناصر السلوك الإجرامي، والعلم بالنتيجة و توقعها، ومثال ذلك في جريمة نقل مادة خطيرة التي تشترط أن الجاني يعلم بأن ما ينقله من شأنه أن يحدث ضرر بالبيئة، بينما يتمثل العنصر الثاني في العلم القانوني، إذ يفترض أن الجاني يعلم بأن مثل هذه الأفعال مجرمة قانوناً⁶.

غير أنه قد يتذرع الجاني بجهله للقانون أو وقوع غلط في القانون من شأنه أن يخرج من دائرة العلم المفترض، وبالتالي يُقضى ببراءته، والسبب في ذلك يرجع لكون أن جرائم تلويث البيئة هي جرائم مستحدثة وليست من الجرائم المعروفة و الراسخة في المجتمع. والأصح أن وجوب إيراد مثل هذا الاستثناء يكون للتخفيف من حدة طلاقة القاعدة، ويكون خاصاً بالحالات التي يكون فيها جهل الفاعل أو غلظه في القانون جهلاً أو غلطاً حتمياً، وعليه، ومما سبق فلا يجب قبول العذر بجهل القانون أو الغلط في القانون الوضعي في

1 ارجع لهذه المذكرة، الفصل الأول، حالات اعفاء الصندوق، عدم معرفة مصدر التلوث، ص 62.

2 واعلي جمال، المرجع السابق، ص 330.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 292.

4 عادل ماهر سيد أحمد الالفي، المرجع السابق، ص 252.

5 نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 85.

6 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 293.

جريمة تلويث البيئة، وهو ما ينبغي على المشرع البيئي الجزائري الأخذ به لتحقيق حماية فعالة للمصالح البيئية¹.

أما بخصوص الإرادة فهي تعتبر عنصرا لازما في جميع صور الركن المعنوي وجوهر القصد الجنائي، ويقصد بالإرادة النشاط النفسي الصادر عن وعي وإدراك يتجه نحو تحقيق غرض محدد عبر وسيلة معينة، أو هي المحرك نحو اتخاذ السلوك الإجرامي-سلبا كان أم إيجابا- بالنسبة للجرائم ذات السلوك المجرد أو المحض، وهي المحرك نحو تحقيق النتيجة والسلوك الإجرامي معا بالنسبة للجرائم ذات النتيجة².

ويختلف القصد الجنائي عن الباعث والغاية، ولا يعتبران من ضمن عناصره، إذ بالرجوع لموقف المشرع الجزائري بشأن فكرة الباعث فإننا لا نجد نص يحدد فيه المشرع مفهوم الباعث و دوره في التجريم والعقاب³.

والقصد الجنائي قد يكون عاما أو خاصا، أما القصد الجنائي العام فهو يقوم على إدراك الجاني وعلمه بالواقعة الإجرامية التي يقوم بها، أي أنه هو الصورة التي يستلزمها القانون الوضعي في الجرائم العمدية⁴، أما القصد الجنائي الخاص فهو بالإضافة إلى ما سبق ذكره فإن إرادة الجاني تتجه فيه إلى إحداث نتيجة محددة جرمها القانون الوضعي لذاتها مثل إلقاء مواد ضارة و خطيرة في المياه الإقليمية بقصد التخلص منها، وهو تصرف اتبعته الكثير من التشريعات البيئية⁵.

ثانيا: الخطأ غير العمدى

ويقصد به ذلك المسلك الذهني للجاني الذي يؤدي إلى نتائج إجرامية، لم يردها، وكان بوسعه أن يتوقعها، لكنه لم يبذل العناية اللازمة لتجنب هذه النتيجة، و تتمثل عادة صور الخطأ غير العمدى في الإهمال وعدم الاحتراس، أي عدم اتخاذ الحيطة اللازمة حتى لا يقع الضرر للغير وكذلك الرعونة⁶، ولقد تم النص على معاقبة كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلاته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحى أو لم يتحكم فيه، أو لم يتفاداه، نجم عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائي⁷.

¹ نور الدين حشيمة، المرجع السابق، ص 96.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 295.

³ وردت بعض الأحكام القضائية بشأن هذه المسألة، من ذلك الحكم القضائي رقم 27838 المؤرخ في 1982/01/05 و الذي مضمونه: "على أن الدافع لا يكون ركنا من أركان القتل العمدى، و لا السرقة...".

راجع نور الدين حشمة، المرجع السابق، ص 101.

⁴ المرجع نفسه، ص 104.

⁵ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 296.

⁶ نور الدين حشمة، المرجع السابق، ص 128.

⁷ المادة 97 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

وجرائم تلويث البيئة البحرية تنال الحظ الأوفر من الجرائم غير العمدية، نظرا لتزايد الجرائم التي تقع عن طريق الخطأ، فارتفعت نسبة الأفعال الماسة بالبيئة البحرية نتيجة الإهمال وقلة الحيطة في استعمال الآلات والوسائل الحديثة، ومثال ذلك ما أورده المشرع البلجيكي في القانون الخاص بمنع تلوث ماء البحر الصادر في 1967/11/29 والذي قضى من خلاله بمعاقبة ربان السفينة عن إهماله في تسجيل رصيد الكربونات¹، كما ذهب المشرع الفرنسي أيضا من خلال القانون المتعلق بمكافحة التلوث من السفن الصادر في 5 يوليو 1983، إلى اعتبار الخطأ غير العمدي كركن من أركان قيام جريمة تلويث البيئة البحرية².

غير أنه وفي الفترة الأخيرة، بدأ يبرز اتجاه فقهي في كل من فرنسا، بريطانيا وأمريكا يقيم المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية على أساس الأفعال المادية فقط، مبتعدا بذلك عن فكرة الركن المعنوي، وهذا من شأنه أن يحول هذه الجرائم إلى جرائم مادية بغض النظر عن القصد الجنائي في إحداثها لصعوبة إثبات القصد الجنائي أو الخطأ غير العمدي، ويرجع ذلك لصعوبة معرفة القواعد العلمية الثابتة في التعامل مع المواد الملوثة للبيئة البحرية، كما أن تحديد الخطأ يقتضي دراسة كل المراحل التي تمر بها المادة الملوثة و كيفية التعامل معها، لذلك نرى بأن المشرع الجزائري أحسن فعلا حين توسع في الجرائم السلوكية، أو الشكلية التي تشترط تحقق نتيجة معينة، وبالتالي فالمشرع يفترض وجود الركن المعنوي افتراضا مطلقا³.

المطلب الثاني: أشخاص المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري

يمكن تقسيم الأشخاص المسؤولين جزائيا في جرائم تلويث البيئة إلى نوعين هما: الأشخاص الطبيعية والأشخاص المعنوية و عليه سيتم التطرق في الفرع الأول إلى المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي عن جرائم تلويث البيئة البحرية، وفي الفرع الثاني إلى المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جرائم تلويث البيئة البحرية، ويخصص الفرع الثالث لانتفاء المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 298.

² المادة 2 من القانون رقم 583 لسنة 1983 الصادرة في يوليو 1983 المتعلق بتلوث مياه البحر بالزيت و المعدل بالقانون رقم 444 لسنة 1990 في 31 مايو 1990، تعاقب على التلويث العرضي لمياه البحر الناجم على الحوادث البحرية بسبب الإهمال أو عدم الاحتراس أو عدم مراعاة القوانين و الأنظمة.

انظر عادل ماهر سيد أحمد الالفي، المرجع السابق، ص 281.

³ و اعلي جمال، المرجع السابق، ص 331، على سعيدان، المرجع السابق، ص 317.

أنظر على سبيل المثال المادة 100 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

الفرع الأول: المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي عن جرائم التلوث البحري

المسؤولية بمفهومها الجنائي هي التزام شخص بتحمل نتائج أفعاله المجرمة أو بتحمل العواقب التي تترتب على فعله أو سلوكه المخالف لقواعد قانونية معينة، ولكي يعتبر الشخص مسؤولاً جزائياً يجب أن يكون أهلاً لتحمل نتائج هذه الأفعال، أي متمتعاً بقوة الوعي والإدراك وبسلامة الإرادة والتفكير¹.

فالأصل في الجريمة أن عقوبتها لا يتحملها إلا من أدين كمسؤول عنها، كما يجب أن تتوازن العقوبة مع طبيعة الجريمة و موضوعها، من ثم تفترض شخصية العقوبة، أي أن الشخص لا يكون مسؤولاً عن جريمة ولا يعاقب إلا باعتباره فاعلاً لها أو شريكاً فيها²، غير أنه و استثناء يمكن للشخص الطبيعي أن يسأل جنائياً عن فعل الغير متى توفرت شروط ذلك والتي سنوردها لاحقاً³.

أولاً: مسؤولية الشخص الطبيعي عن فعله الشخصي

يعد تحديد الفاعل ومسؤوليته الجنائية في جرائم البيئة من المسائل الدقيقة، خصوصاً في جرائم التلوث البحري التي قد تحدث باشتراك عدة أشخاص بتصريف أو إلقاء المواد الضارة المختلفة، مما يصعب معه تحديد مصدر التلوث الرئيسي، ومن ثم تحديد الشخص المسؤول عنه، فضلاً عن مسألة تراخي ظهور أضرار التلوث البحري لفترة زمنية طويلة، أو قد تتفاعل تلك المواد الضارة مع المركبات أخرى مما يصعب ربط النتيجة الحاصلة مع السبب الحقيقي في أحداث التلوث⁴. ونظراً لصعوبة تحديد الشخص المسؤول عن جريمة تلويث البيئة، فقد تم اعتماد ثلاث أساليب وهي كالاتي⁵:

1. الإسناد القانوني:

هو طريقة يتولى فيها القانون تحديد صفة الفاعل أو تعيين شخص أو عدة أشخاص كفاعلين للجريمة، فالشخص الذي يحدده النص التشريعي يعتبر مسؤولاً جزائياً عن الجريمة بحكم أنه مصدر لتلويث البيئة، والإسناد القانوني قد يكون إما صريحاً أو ضمناً⁶.

¹ نيان جعفر حسن، المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية عن جرائم البيئة، رسالة في القانون لنيل درجة ماجستير، جامعة السليمانية، العراق، 2014، ص 28.

² علي سعيدان، المرجع السابق، ص 318.

³ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 302.

⁴ علي سعدان، المرجع السابق، ص 318، محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 303.

⁵ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 151.

⁶ المرجع نفسه.

ويكون الإسناد القانوني صريحا في حالة الالتزامات التي يلقيها قانون حماية البيئة على عائق الربان أو مستغل أو مالك السفينة، ويكون الإسناد ضمنيا في حالة عدم إفصاح المشرع صراحة عن إرادته في تحديد شخص المسؤول، إلا أنه يمكن استنباط الاستناد من النظام القانوني ذاته، كمسؤولية صاحب المصنع عن تلويث المياه بفعل سلوك مادي لأحد عماله¹.

2. الإسناد المادي:

ويقصد به أن المسؤولية الجنائية بموجب هذا الإسناد تقوم عندما ينسب لشخص ما الفعل المادي المكون للجريمة البيئية سواء كان ايجابيا أو سلبيا².

وبالرجوع إلى ما تم تقريره على مستوى التشريعات البيئية، فإننا نجد أنها قد أخذت بهذا الإسناد من خلال فرض على بعض الأشخاص ضرورة اتخاذ بعض الإجراءات اللازمة للتقليل من التلوث، وفي حالة عدم قيام الأشخاص المعنيين بهذه الإجراءات اعتبروا مسؤولين جنائيا بحكم هذا الإسناد المادي³.

3. الإسناد الاتفاقي:

يتم تحديد الجاني من خلال هذا الأسلوب عن طريق قيام صاحب العمل أو المنشأة باختيار أو تحديد شخص من العاملين لديه ليكون مسؤولا عن كافة المخالفات التي ترتكب بواسطة الأنشطة التي تمارسها المنشأة، وهذا الأسلوب أخذت به العديد من التشريعات الجنائية المقارنة، خصوصا وأنه يؤدي إلى تفادي الإفلات من العقوبة⁴.

ثانيا: المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم التلوث البحري

الأصل العام في القانون الجنائي هو شخصية العقوبة، بمعنى لا توقع العقوبة إلا على مرتكبها أو من اشترك فيها، ولكن كاستثناء على هذه القاعدة أقر المشرع الجنائي البيئي بمسؤولية الرئيس عن أعمال تابعيه جنائيا، وهذا مرتبط بمدى رقابته وإشرافه عليهم⁵. ولقد نصت المادة 92 من قانون البيئة الجزائي على أنه: "...إذا ارتكبت إحدى المخالفات بأمر من مالك أو مستغل السفينة أو الطائرة أو القاعدة العائمة، يعاقب هذا المالك أو المستغل بالعقوبات المنصوص عليها..."، مما يفسر أن المالك أو المستغل في هذه الحالة يعتبر مسؤولا جنائيا عن الفعل الذي ارتكبه تابعه بأمر منه وفقا لنص المادة أعلاه، وهو يعد بمثابة

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص303.

² نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص153.

³ المادة 32 من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص305.

⁵ المرجع نفسه، ص306.

الفاعل الأصلي وفقا للقواعد العامة في قانون العقوبات الجزائري¹ ، ويشترط لتوافر المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم تلويث البيئة البحرية ما يلي:

1. ارتكاب جريمة تلويث البيئة البحرية بواسطة التابع (الربان أو أحد طاقم السفينة)، وهذا يقتضي مسؤولية المتبوع إما لعدم احتياظه أو لعدم اتخاذه الإجراءات اللازمة لتجنب وقوع مخالفات للقواعد الخاصة بحماية البيئة من التلوث².
2. علاقة سببية بين سلوك التابع و خطأ المتبوع: ويقصد بها وجود سلوك خاطئ لدى المتبوع يتعارض مع المسلك الذي ينتظره منه المشرع، والمتمثل في الحيلولة دون حدوث النتيجة الإجرامية، ومن جهة أخرى وجود علاقة سببية بين خطأ المتبوع وسلوك التابع الذي أدى إلى تحقق النتيجة الإجرامية³.
3. عدم وجود الإنابة في الاختصاص، أي عدم تفويض المتبوع لسلطاته إلى شخص آخر، فإذا تحقق ذلك فإن المسؤولية الجنائية تعود على من فوض إليه الاختصاص، وقد اعتبر القضاء الفرنسي الإنابة في الاختصاص سببا من أسباب إعفاء التابع من المتابعة الجزائية⁴.

وبالرجوع إلى القواعد العامة لقانون العقوبات، جعلت عقوبة المتبوع هي نفسها المقررة على الفاعل الأصلي، إذ أنها اعتبرت المتبوع فاعلا إذا حرص على ارتكاب الفعل بحكم الولاية أو التهديد أو إساءة استعمال السلطة...، بينما نجد أن الأمر يختلف عنه في قواعد حماية البيئة البحرية من التلوث التي وإن اعتبرته فاعلا أصليا إلا أنها رفعت من الحد الأقصى للعقوبة في بعض الحالات⁵.

والحكمة من تحميل المتبوع المسؤولية الجزائية عن أفعال تابعيه، إنما هي من أجل حثه على بذل قصارى جهده في اليقظة والإشراف، باعتبار أن تهديده بأن ينال ذات عقوبة فاعلها بل ورفع الحد الأقصى في نصوص معينة، فيه من الإنذار المسبق والوعيد ما يلزمه بأخذ المزيد من الانتباه وأقصى درجاته الحرص والمراقبة⁶.

¹ تنص المادة 41 من قانون العقوبات الجزائري: "يعتبر فاعلا كل من ساهم مساهمة مباشرة في تنفيذ الجريمة أو حرص على ارتكاب الفعل بالهبة أو الوعد أو التهديد أو إساءة استعمال السلطة أو الولاية أو التحاليل أو التدليس الإجرامي".

² نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 157.

³ المرجع نفسه.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 308.

⁵ المادة 92 فقرة أولى من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة (...يعاقب هذا المالك أو المستغل المستغل بالعقوبات المنصوص عليها في هذه المادة على أن يضاعف الحد الأقصى لهذه العقوبات).

⁶ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 308، علي سعيدان، المرجع السابق، ص 320.

الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جرائم التلوث البحري

كان السائد فقها وقضاء في الدول التي تنتمي نظمها القانونية إلى الأصل اللاتيني هو عدم مساءلة الأشخاص المعنوية جزائيا، غير أن الفقه الحديث في معظم بلدان العالم قد خرج عن الأصل العام وأقر بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، وهذا ما أخذ به قانون العقوبات الفرنسي الجديد الصادر في 1992، وقانون العقوبات الجزائري المعدل والمتمم أيضا¹، وبالتالي أصبح من المقرر مساءلة الشخص المعنوي جنائيا عما يرتكبه من جرائم.

وتبدو مبررات المساءلة الجنائية للأشخاص المعنوية من خلال أن جل الأنشطة البحرية من جملتها النقل البحري تتركز على الشخص المعنوي أكثر منه على الأشخاص الطبيعية، ومن ثم فإن غالبية حوادث التلوث تحدث بسبب السفن والمنشآت البحرية وشركات التنقيب عن المحروقات، ناهيك عن صعوبة تحديد الشخص الطبيعي المسؤول عن تلك المنشآت والأنشطة البحرية بسبب تشابك الاختصاصات داخل الأشخاص المعنوية².

أما إقرار المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، فإن التشريعات البيئية ومسايرة للقواعد ونصوص قانون العقوبات فقد استبدلت العقوبات السالبة للحرية ووضعت محلها العقوبات المالية بما يتلاءم وطبيعة الشخص المعنوي³.

وفي سياق الحديث عن الشخص المعنوي، وجب أن نحدد إذا ما كان عاما أو خاصا⁴، وذلك لغرض معرفة مدى تقرير المشرع لمسؤوليته الجنائية، وهذا يقودنا للمادة 51 مكرر من قانون العقوبات الجزائري، التي نصت على أنه: " باستثناء الدولة والجماعات المحلية و الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام ، يكون الشخص المعنوي مسؤولا جزائيا عن الجرائم التي ترتكب لحسابه من طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك.

إن المسؤولية الجزائية للشخص المعنوي لا تمنع مساءلة الشخص الطبيعي كفاعل أصلي أو كشريك في نفس الأفعال"⁵.

¹ علي سعيديان، المرجع نفسه، ص 319.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 311.

³ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 165.

⁴ للتوسع أكثر أنظر نيان جعفر حسن، المرجع السابق، ص 36؛

أنظر كذلك : لقمان بامون، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، مذكرة تخرج لنيل شهادة

الماجستير في الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2010-2011، ص 96 وما يليها.

⁵ المادة 51 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

يتضح من نص المادة أعلاه، أن المشرع أقر صراحة بمسؤولية الأشخاص المعنوية التي لا تخضع للقانون العام كما أخذ بالمسؤولية المزدوجة للشخص الطبيعي والمعنوي، مستبعدا تماما مسؤولية الشخص المعنوي العام من دائرة المتابعة الجزائية¹.

وفي التشريع البيئي فقد نصت المادة 92 / 3 من قانون حماية البيئة على أنه: "عندما يكون المالك أو المستغل شخصا معنويا، تلقى المسؤولية المنصوص عليها في الفقرتين أعلاه على عاتق الشخص أو الأشخاص من الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف أو الإدارة، أو كل شخص آخر مفوض من طرفهم"².

والملاحظ مما سبق ذكره أن قصور المسؤولية الجنائية على الأشخاص المعنوية الخاصة دون العامة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، من شأنه تعريض البيئة للخطر بسبب عدم كفاية الحماية التي يوفرها المشرع الجزائري، وهو ما يوجب عليه أن يعيد النظر في مسألة استبعاد الأشخاص المعنوية العامة من نطاق المساءلة الجنائية³.

كما أن القانون الجنائي البيئي حدد مجموعة من الشروط التي يجب توافرها لقيام مسؤولية الشخص المعنوي وهي⁴:

1. ارتكاب الجريمة البيئية لحساب الشخص المعنوي، من ثم لا يسأل الشخص المعنوي جنائيا إلا إذا تم إسناد النشاط الإجرامي إليه.
2. ارتكاب الجريمة البيئية من طرف شخص طبيعي له حق التعبير عن إرادة الشخص المعنوي، باعتبار أن هذا الأخير تصرف بدلا عنه شخص طبيعي معين أو عدة أشخاص طبيعيين يملكون حق التعبير عن الإرادة و لهم علاقة مباشرة بالشخص المعنوي، وعليه متى تحققت الجريمة بأركانها القانونية، عد الشخص المعنوي مسؤولا عن جريمة التلويث.
3. ارتكاب إحدى جرائم البيئة المنصوص عليها في التشريع البيئي، إذ أن النص الجنائي المجرم للاعتداء على البيئة يجب أن يكون واضح و دقيق، حتى يسهل على القاضي تحديد نوع الجريمة البيئية و العقوبة المقررة لها⁵.

1 لقمان بامون، المرجع السابق، ص 95.

2 المادة 03/92 من القانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

3 لقمان بامون، المرجع السابق، ص 106.

4 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 312؛ نيان جعفر حسن، المرجع السابق، ص 37.

5 لقمان بامون، المرجع السابق، ص 109.

الفرع الثالث: أسباب انتفاء المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري

سيتم التعرض في هذا الفرع إلى تحديد كل من الأسباب العامة والخاصة لانتفاء المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري.

أولاً: الأسباب العامة لانتفاء المسؤولية الجنائية

لقد حصر المشرع الأسباب العامة لانتفاء المسؤولية الجنائية في سببين هما: حالة الضرورة وحالة القوة القاهرة.

1. حالة الضرورة:

يقصد بحالة الضرورة المأزق الذي يوجد فيه شخص مجبر على الاختيار ما بين جريمة وخطر آخر مساو للجريمة أو أكثر منها¹، وتعتبر حالة الضرورة وسيلة دفاع أساسية لتبرير أفعال التلوث الواقع على البيئة البحرية، وإن كانت تعتبر جريمة في القانون الجنائي، إلا أنها إحدى الأسباب النافية للمسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البيئي².

ولقد نصت المادة 03/97 من قانون حماية البيئة على أنه: "لا يعاقب بمقتضى هذه المادة عن التدفق الذي بررته تدابير اقتضتها ضرورة تفادي خطر جسيم و عاجل يهدد أمن السفن أو حياة البشر أو البيئة".

ولقيام حالة الضرورة يجب أن يكون الخطر جسيماً و عاجلاً يهدد أمن السفن أو حياة الناس أو البيئة البحرية، ولا يكون لإرادة الفاعل دخلاً في ذلك، ويشترط القانون التناسب بين الخطر المراد تفاديه والضرر الذي وقع³.

والمواقع أن حالة الضرورة في مجال جرائم التلوث البحري واعتبارها كمانع من موانع المسؤولية، لا يجب أن تكون إلا في حدود ما يسمح للبحار بمعالجته وتنقيته ذاتياً -أي التلوث- حتى يمكن القول بتناسب الضرر و الخطر بما يضمن سلامة كل من السفينة والإنسان و البيئة البحرية⁴.

¹ بن شيخ لحسين، مبادئ القانون الجزائري العام، بدون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2002، ص 121.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 314.

³ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 154.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 317.

2. القوة القاهرة:

وهي قوة طبيعية تستخدم السلوك الإنساني كأداة لإحداث النتيجة، فهي تسلب الشخص إرادته، بحيث تدفعه إلى ارتكاب فعل لم يكن يريد ولا طاقة له لدفعه، وحتى يمكن اعتبار القوة القاهرة مانعا من موانع المسؤولية، يجب أن تكون غير متوقعة، وغير ممكن دفعها وألا يكون للجاني دخل في وقوعها¹.

ففي مجال التلوث البحري، يمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالبيئة وعرقلة الأنشطة البحرية أو إفساد نوعية المياه البحرية²، ما لم تكن الإدارة المكلفة بالبيئة قد رخصت بذلك في حدود عدم الإضرار بالبيئة³، غير أنه في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية تنتفي مسؤولية ربان السفينة الجنائية عن أي تسرب للمحروقات أو أي مادة ملوثة أخرى⁴.

ثانيا : الأسباب الخاصة لانتفاء المسؤولية الجنائية.

تتمثل هذه الأسباب في الجهل القانوني والترخيص الإداري، وهناك من يضيف الندم الإيجابي (الصلح) وعدم القصد.

1. الجهل في القانون:

ترجع مبررات الأخذ بمبدأ الجهل في القانون كسبب من أسباب انتفاء المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري إلى كثرة القوانين واللوائح التي تصدر بشأن حماية البيئة و تغييرها باستمرار و تعدد مصادر التجريم البيئي، بالإضافة إلى اتساع نطاق التشريع البيئي بمقتضى قوانين وتنظيمات مختلفة، فضلا عن الإحالة إلى الاتفاقيات الدولية، هذا مما يصعب على ربان أو مالك أو مشغل السفينة علمه أو افتراض علمه بها جميعا⁵.

والحقيقة وإن كان لزاما الاعتداد بمبدأ الجهل بالقانون البيئي، فإنه لا يجب أن يؤخذ به على الإطلاق، وإنما من الضروري تقييده كأن يكون جهل الفاعل بالقانون جهلا حتميا وتحصيل حاصل⁶.

¹ لقمان بامون ، المرجع السابق، ص 157.

² المادة 52 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

³ المادة 53 من قانون 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ المادة 54 من قانون 03-10 (لا تطبق أحكام المادة 53 أعلاه في حالات القوة القاهرة الناجمة عن التقلبات الجوية أو عن كل العوامل الأخرى ، و عندما تتعرض للخطر حياة البشر أو أمن السفينة أو الطائرة).

⁵ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 320.

⁶ المرجع نفسه، ص 321.

2. الترخيص الإداري:

هو قرار إداري بسيط ذو كيان مستقل، وهو قرار منشئ لأثار قانونية جديدة في مجال العلاقات القانونية، تبدأ من يوم صدوره وتنتهي بتنفيذه¹.

ولقد توسع المشرع الجزائري في الأخذ بنظام التراخيص في مجال جرائم البيئة البحرية، حيث نص في المادة 55 من قانون حماية البيئة على أنه: "يشترط في عمليات الشحن أو تحميل كل المواد أو النفايات الموجهة للرمي في البحر الحصول على ترخيص يسلمه الوزير المكلف بالبيئة"، ونص في المادة 53 من نفس القانون على أنه: "يجوز للوزير المكلف و بعد تحقيق عمومي أن يقترح تنظيمات و يرخص بالصب أو الغمر في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العملية انعدام الخطر أو عدم الإضرار".

ولقد اشترطت العديد من التشريعات الداخلية الحصول على تراخيص من الجهات الإدارية المختصة عند استعمال المواد الملوثة أو تداولها أو حيازتها أو صرفها، وكذا قبل مزاولة بعض الأنشطة التي ينتج عنها أضرار ملوثة للبيئة البحرية²، وهذا ما يجعل الترخيص الإداري مانع من موانع المسؤولية الجنائية.

المبحث الثاني : الجزاءات القانونية المترتبة على مالك السفينة في جرائم التلوث البحري

نظرا لحاجة البيئة البحرية للحماية الجنائية، بما يوفر لها محاسبة كل شخص يتسبب سلوكه الإجرامي (إيجابيا كان أو سلبيا) في إلحاق ضرر بالبيئة البحرية والإنسان على حد سواء، لجأ المشرع البيئي إلى فرض جزاءات قانونية على مرتكبي جرائم التلوث البحري عموما و التلوث بالمحروقات خصوصا من قبل مالك السفينة.

وتشمل الجزاءات القانونية التي أقرتها التشريعات الجنائية البيئية على خليط من العقوبات التقليدية والجزاءات المدنية والإدارية، وإن كانت تصب في نظام واحد يوفر الجانب الردعي في العقاب اللازم لمواجهة مخالفة أحكام وقوانين حماية البيئة البحرية من التلوث³.

وبناء على ما سبق سيتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، حيث يتم تخصيص المطلب الأول للجزاءات الجنائية، والمطلب الثاني يتم التطرق فيه إلى الجزاءات غير الجنائية.

¹ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 160.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 323.

³ المرجع نفسه، ص 324.

المطلب الأول: الجزاءات الجنائية عن جرائم التلوث البحري

جل التشريعات التي أخذت بمبدأ مساءلة الأشخاص جزائياً عن التلوث البحري تنص على الجزاءات الجنائية سواء كانت في صورة عقوبات سالبة للحرية و أخرى مالية أو تدابير احترازية إلى جانب تبني نظام التشديد في هذه العقوبات الجزائية.

الفرع الأول : العقوبات السالبة للحرية المقررة لجرائم التلوث البحري

أورد المشرع البيئي إمكانية التصريح بعقوبات جزائية يقررها على مالك السفينة الذي تسبب بنشاطه في تلويث البيئة البحرية، أو أهمل في اتخاذ التدابير التي اقتضتها القوانين أو الأنظمة أو التعليمات ذات الصلة بحماية البيئة البحرية أو أمر أحد تابعيه، وعليه فمسؤوليته تتم عندما ينسب إليه الفعل أو الامتناع الذي يترتب عليه إلحاق الضرر أو التهديد بالخطر للبيئة البحرية¹، وعلى ذلك تنوعت العقوبات السالبة للحرية بين السجن والحبس والإعدام.

أولاً : الحبس

الحبس هو العقوبة الأصلية السالبة للحرية في جرائم الجرح والمخالفات، وتكون مدة الحبس في المخالفات من يوم واحد على الأقل إلى شهرين على الأكثر، في حين تكون مدته في الجرح من شهرين إلى خمس سنوات ماعدا الحالات التي يقرر فيها القانون حدوداً أخرى².

وبالرجوع إلى التشريعات البيئية الجزائرية نجد أن المشرع عند تحديد عقوبة الحبس في جرائم البيئة ترك الأمر للقاضي في أن يختار بينها وبين الغرامة التي يوردها معها بقوله "...أو إحدى العقوبتين"³.

والمشرع الجزائري وسع من استخدام عقوبة الحبس مقارنة بعقوبة السجن، ونذكر من ذلك بعض العقوبات التي أقرها المشرع على مالك السفينة.

1. جريمة صب المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائي، إذا ارتكبت هذه الجريمة بأمر من مالك السفينة تكون عقوبتها الحبس من 6 أشهر إلى 4 سنوات⁴.

¹ نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014، ص 430.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 326.

³ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 181.

⁴ المادة 90-91-92 من قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

كما نصت المادة 100 من قانون حماية البيئة على عقوبة الحبس لمدة سنتين على كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية بالإضافة إلى مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائي، بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وإذا كان الصب مسموحا بموجب قرار فلا تطبق عقوبة الحبس المذكورة في هذه المادة.

2. جريمة عدم الإبلاغ عن حدوث تسرب أو عملية صب المحروقات، والتي يمكن أن نستشفها من مضمون المادة 2/92 من قانون حماية البيئة والتي تلزم مالك السفينة بإعطاء أمر كتابي لربان السفينة من أجل الامتثال للقانون المتعلق بحماية البحر، وبذلك الإخطار عن أي صب أو تسرب للمحروقات وإلا عد شريكا في الجريمة وتترتب عليه نفس العقوبة الموقعة على الربان، وهي الحبس من 6 أشهر إلى سنتين أو بغرامة مالية¹.

ونظرا لقلّة الجزاءات السالبة للحرية التي أقرها المشرع على مالك السفينة، يتضح أن الغرض من الحبس ليس بالدرجة الأولى هو سلب للحرية بقدر ما هو نهي عن ارتكاب الجريمة وحماية البيئة البحرية من أي أخطار تؤدي إلى المساس بسلامتها والاعتداء على عناصرها، أو تؤدي إلى تعريض مصالح المجتمع للأذى².

كما نطرح مشكلة أخرى وهي إمكانية تطبيق عقوبة الحبس خاصة إذا علمنا إن أغلب الجرائم البيئية يرتكبها شخص معنوي لا تستقيم معه هذه العقوبة³. وبناء على ما سبق طرحه، أجابتنا المادة 92 فقرة (3) بأنه في حالة ما إذا كان المالك شخصا معنويا فإن المسؤولية الجنائية تلقى على عاتق الشخص أو الأشخاص من الممثلين الشرعيين أو المسيرين الفعليين الذين يتولون الإشراف أو الإدارة، أو كل شخص مفوض من طرفهم. وهذا خروجاً على القواعد العامة المعمول بها في نصوص قانون العقوبات.

ثانيا : السجن

يعتبر السجن عقوبة أصلية مقررة للجنايات، بحيث حدد لها المشرع الجنائي حد أدنى وحد أقصى، تتراوح من خمس سنوات إلى عشرين سنة (كما يمكن أن تكون العقوبة مؤبدة)⁴، ولقد نص المشرع البيئي على السجن في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية ولكن بصورة ضيقة وفي حالات نادرة للغاية فيما يتعلق بمالك السفينة، ونجدها مذكورة فقط في المادة 479 من القانون 05-98 والتي نصت على معاقبة كل مجهزة يضع تحت تصرف الربان سفينة في حالة سيئة للملاحة⁵.

1 المادة 02/92 قانون 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 329.

3 نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 182.

4 المادة 5 من قانون العقوبات الجزائري.

5 المادة 01/479 من القانون البحري.

ومالك السفينة قد يكون هو نفسه المجهز وبالتالي تنطبق عليه العقوبة المقررة في شأن السفينة غير الصالحة للملاحة التي قد تكون من قبيل ناقلات المحروقات، وأمام الضرر الذي قد تسببه للبيئة البحرية أو للإنسان، فإن المشرع الجزائري قد وضع عقوبة السجن المؤقت إذا تسبب الفعل المذكور في جروح نتج عنها عجز كلي مؤقت¹، حيث أحالت هذه المادة إلى العقوبة التي جاءت في المادة 264 من قانون العقوبات الجزائري والتمثلة في السجن المؤقت من خمس سنوات إلى عشر سنوات²، ولقد قرر المشرع البيئي نفس العقوبة إذا أدى الفعل إلى ضياع السفينة أو جروح تؤدي إلى عجز دائم، أما في حالة حدوث الوفاة فيتم تشديد العقوبة لتصل إلى السجن المؤبد³، و يعود السبب في تشديد العقوبة إلى ارتباطها بظرف مشدد ألا وهو الوفاة⁴.

ثالثاً: الإعدام

رغم الجدل الكبير الدائر حول هذه العقوبة فإنه يمكننا القول بأنها تعكس خطورة الأفعال المرتكبة بحيث لا يرجى إعادة تأهيل الشخص المقترف لها⁵.

ولا يزال المشرع الجزائري يستند إلى هذه العقوبة لمواجهة بعض الجرائم الخطيرة، فنص عليها في القانون البحري حيث يعاقب بالإعدام كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية ألقى عمداً نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني⁶.

كذلك نص عليها المشرع الجزائري في قانون العقوبات حيث تعاقب المادة 87 مكرر منه بالإعدام كل فعل إرهابي أو تخريبي غرضه الاعتداء على المحيط أو إدخال مادة أو تسريبها في الجو أو في باطن الأرض أو إلقاءها في المياه بما فيها الإقليمية والتي من شأنها جعل صحة الإنسان أو الحيوان أو البيئة الطبيعية في خطر. وهذا النص من شأنه أن يطبق على مالك السفينة إذا ما كانت أركان جريمة التلويث ثابتة في حقه، خصوصاً وأن المشرع لم يحصر المواد الملوثة أو المسربة إلى المياه، وإنما تركها على سبيل المثال مما يفترض أن المحروقات تعتبر من قبيل هذه المواد الملوثة بحسب نص المادة أعلاه⁷.

¹ المادة 3/479 من القانون البحري.

تنص المادة 572 من القانون البحري على أنه: "يعتبر مجهزاً كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناء على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة".

² المادة 3/264 من قانون العقوبات الجزائري.

³ المادة 4/479 من القانون البحري.

⁴ المادة 481 من القانون 05-98 المتعلق بالقانون البحري. أنظر كذلك محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 331.

⁵ سفيان بن قري، المرجع السابق، ص 84.

⁶ المادة 500 من القانون البحري.

⁷ المادة 87 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

الفرع الثاني: العقوبات المالية عن جرائم التلوث البحري

اتجهت معظم التشريعات الجنائية البيئية نحو تغليب الجزاء المالي بخصوص جرائم تلويث البيئة خصوصا تلك المتعلقة بمالك السفينة في مجال النقل البحري للمحروقات، حيث يترتب على إيقاعها إنقاص الذمة المالية للمحكوم عليه بها للمصلحة العامة¹، وباعتبار أن مالك السفينة قد يكون إما شخصا طبيعيا أو شخصا اعتباريا مما يدفعنا للبحث إن كانت ستوقع في الحالتين عقوبة الغرامة ذاتها. وأمام هذا الإشكال تبنى المشرع أسلوبا تدخليا قمعيا من خلال العقوبات المفروضة على كل من الشخص الطبيعي والشخص المعنوي، وتعتبر المصادرة والغرامة من أكثر العقوبات المقررة على الشخص المعنوي خصوصا والشخص الطبيعي عموما².

أولا : عقوبة الغرامة

تعتبر الغرامة من أهم العقوبات مقارنة بالحبس والسجن، ذلك أنه يمكن تطبيقها على كل الجناة مهما كانت صفتهم (أشخاص طبيعيين أو معنويين) بخلاف العقوبات السالبة للحرية التي لا تطبق إلا على الأشخاص الطبيعيين³.

والغرامة هي التزام مالي يقدره الحكم القضائي على المحكوم عليه لصالح خزانة الدولة، وهي عقوبات ذات طبيعة مزدوجة جنائية مدنية، فهي تجمع بين معنى العقاب وفكرة التعويض⁴.

ولقد نص المشرع الجزائري على الغرامة كعقوبة أصلية في مواد الجنايات و الجنح والمخالفات⁵ بالنسبة للعقوبات المقررة على الشخص الطبيعي، بينما إذا تعلق الأمر بالأشخاص المعنوية فالغرامة تساوي مرة إلى خمس مرات الحد الأقصى للغرامة المقررة للشخص الطبيعي⁶.

ومثال ذلك نص المادة 97 من قانون حماية البيئة التي أوقعت عقوبة الغرامة على كل مالك سفينة تسبب في تدفق مواد ملوثة إلى المياه الخاضعة للقضاء الجزائي، ومن حملة هذه المواد الملوثة المحروقات التي تعتبر من أخطر مصادر التلوث البحري، وتقدر الغرامة

1 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 333.

2 لقمان بامون، المرجع السابق، ص 142.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 334.

4 نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 183.

5 المادة 5 من قانون العقوبات الجزائري.

6 المادة 18 مكرر و 18 مكرر 1 من قانون العقوبات الجزائري.

من مائة ألف دينار جزائري (100.000 دج) إلى مليون دينار جزائري (1.000.000 دج)¹.

وبالرجوع إلى نص المادة 180 من قانون العقوبات الجزائرية، فإن الغرامة المقررة على الشخص المعنوي تساوي مرة إلى خمس مرات الحد الأقصى المقدر بمليون دينار المذكور في المادة 97 أعلاه من قانون حماية البيئة. ويلاحظ أن مقدار الغرامة المقررة للشخص المعنوي مرتفع جدا إذا ما قارناه بالشخص الطبيعي، وذلك بغرض تحقيق الردع العام².

كما نجد المشرع الجزائري لجأ في بعض الحالات إلى تحديد قيمة الغرامة القصوى دون الدنيا، تاركا بذلك للقاضي السلطة التقديرية في تقدير قيمتها بين الحد الأدنى المقرر لعقوبة الغرامة بوجه عام وبين الحد الأقصى المقرر بمقتضى التشريعات الجنائية البيئية، بحيث قضت أحكام قانون حماية البيئة الجزائري، بحسب نص المادة 100 منه، بأن كل من رمى أو أفرغ أو ترك تسربا في المياه السطحية أو الجوفية، أو في مياه البحر الخاضعة للقضاء الجزائري فإنه يعاقب بالحبس لمدة سنتين وبغرامة قدرها خمس مائة ألف دينار (500.000 دج)³، وهذا من شأنه أن يدخل ضمن مجال العقوبات المالية الموقعة على مالك السفينة التي تنقل المحروقات.

كما يمكن أن تكون الغرامة نسبية وهي الغرامة التي لا يحددها القانون بكيفية ثابتة بل يجعلها نسبية تتماشى مع الضرر الناتج عن الجريمة أو الفائدة التي حققها الجاني أو حاول تحقيقها، وتتميز الغرامة النسبية عن الغرامة العادية من خلال أنه إذا تعدد المتهمون بالجريمة المستوجبة للغرامة النسبية فاعلين كانوا أو شركاء فلا يحكم عليهم جميعا إلا بغرامة واحدة تقاس بضرر الجريمة أو بفائدتها (أي وفقا لضابط التناسب الذي حدده النص الخاص بهذه الجريمة) ويلتزمون بها متضامنين⁴، وذلك نلمسه في حالة إذا ما تسببت عدة سفن في تسرب المحروقات إلى البحر وتلويثه⁵، فهم في هذه الحالة مسؤولين على وجه التضامن إذا ثبتت جريمة التلوث ضدهم.

ولقد اكتفى المشرع الجزائري بذكر نوع العقوبة المتمثلة في الغرامة فقط، بينما توسع المشرع الفرنسي في مجال و كيفية تطبيقها، إذ نجده أعطى للقاضي إمكانية الحكم بمبلغ أقل من الغرامة المقررة لها، مراعاة لظروف الجريمة و شخصية مرتكبها، كما يمكن للقاضي

1 المادة 1-97/2 قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

2 لقمان بامون، المرجع السابق، ص 144.

3 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 336.

4 فؤاد عبد المنعم أحمد، " مفهوم العقوبة و أنواعها في الأنظمة المقارنة"، مقال منشور بتاريخ 19 /10 /2011، على

الموقع الإلكتروني: <http://www.alukah.net/web/fouad/0/35474>

5 المادة 120 من القانون البحري.

وقف تنفيذ الغرامة إذا ثبت أنه لم يسبق الحكم على الشخص المعنوي خلال الخمس سنوات السابقة على جريمة تلويث البيئة البحرية، كما أنه أجاز للمحكمة أن تقرر تنفيذ عقوبة الغرامة بالتقسيم خلال مدة لا تزيد عن ثلاثة سنوات، وذلك لعدة اعتبارات طبية أو مهنية أو عائلية... الخ.¹

وفيها يتعلق بضمان تسديد الغرامة المحكوم بها، فقد أعطى المشرع الجنائي البيئي للجهة الإدارية المختصة حق الحجز التحفظي على السفينة التي تسببت في تلويث البيئة البحرية، على أن ترفع تلك السلطة يدها عن حجز السفينة متى دفعت الغرامة، أي متى قام مالك السفينة بتقديم كفالة قانونية تحت حساب تنفيذ عقوبة الغرامة.²

ثانياً: المصادرة

أجاز قانون العقوبات الجزائري للمحكمة عند الحكم بالإدانة في جنابة أو جنحة، أن تحكم بمصادرة الأشياء التي استعملت في ارتكاب الجريمة، و هي تعني نزع الملكية جبرا من صاحبها بغير مقابل وإضافته إلى ملك الدولة.³

وبمعنى آخر هي الأيلولة النهائية إلى الدولة لمال أو مجموعة من الأموال المعنية، أو ما يعادل قيمتها عند الاقتضاء.⁴ أو هي بالأحرى الاستيلاء لحساب الدولة على الأموال والأشياء ذات الصلة بالجريمة سواء وقعت هذه الأخيرة بالفعل أم كان يخشى وقوعها، وتتم المصادرة قهرا عن طريق الإكراه بواسطة حكم قضائي.⁵ وقد صنفها المشرع الجزائري من ضمن العقوبات التكميلية لمواد الجنابات والجنح، بحيث لا ينطق بها إلا إذا تم الحكم على الشخص المعنوي بعقوبة أصلية.⁶

والمصادرة من العقوبات الفعالة، إذ أنها تلحق خسارة مالية بالجناني و تستأصل أسباب إجرامه. و تكون المصادرة وجوبية بالنسبة للأشياء التي يعتبرها القانون خطرة أو ضارة، فيلتزم القاضي بالنطق بها في حالة الإدانة، ومع ذلك قد تكون المصادرة جوازية عند ما ينص القانون على ذلك، مثل ما هو منصوص عليه في المادة 18 مكرر 1 من قانون العقوبات الجزائري.⁷

¹ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 145.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 339.

³ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 187.

⁴ المادة 15 من القانون العقوبات الجزائري.

⁵ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 340.

⁶ المادة 18 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

⁷ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 146.

ولقد تضمنت نصوص القانون البحري عقوبة المصادرة، حين ألزم المشرع ملاك السفن القديمة التي توجد في حالة غير لائقة للملاحة، بعد نهاية الأجل المحددة في الإنذارات الموجهة لهم من ضباط ومفتشي الموانئ، بتحطيمها وإبعاد حطامها تحت طائلة التعرض للمصادرة أو الغرامة من 5000 دج إلى 20.000 دج¹.

كما أن المصادرة في مجال جرائم التلوث البحري وما يترتب عليها من مسؤولية على عاتق مالك السفينة، يمكنها أن تتخذ صورة التدبير الاحترازي الوقائي، وهذا ما أقرته أغلب التشريعات البيئية الحديثة فيما يتعلق بالأشياء محظورة النقل أو الحيازة، أو الضارة أو الخطرة، بغض النظر عن إمكانية حيازتها والتعامل بها أم حظر ذلك².

الفرع الثالث: التدابير الاحترازية عن جرائم التلوث البحري

تكتسي التدابير الاحترازية أهمية كبرى في ردع الجناة الذين تسببوا بنشاطهم في تلويث البيئة البحرية، وذلك لضمان حمايتها من أي نوع من الاعتداءات.

وتتنوع هذه التدابير بين الحرمان من مزاوله النشاط ونشر الحكم الصادر بالإدانة وغلق المنشأة.

أولاً: حل الشخص الاعتباري أو غلق المنشأة

معناه منع كل مؤسسة تتمتع بالشخصية المعنوية من الاستمرار في ممارسة نشاطها حتى ولو كانت تحت اسم آخر أو أعضاء مجلس إدارة أو مسيرين آخرين، ويترتب على ذلك تصفية أموالها مع ضرورة المحافظة على حقوق الغير حسن النية³.

ولقد أقرت التشريعات المقارنة غلق المنشأة كجزاء تكميلي إلى جانب العقوبات الأصلية المقررة لارتكاب جرائم التلوث الإشعاعي، أما التشريع البيئي الجزائري فقد نص على عقوبة المنع المؤقت في عدة مواد إلى حين القيام بالالتزامات المفروضة قانوناً⁴.

أما الشخص المعنوي الذي يعني إنهاء وجوده القانوني، فهو يستتبع أيضاً تصفية أمواله وزوال صفة القائمين على إدارته أو ممثليه الشرعيين. والحقيقة أن هذا الإجراء فرض في حالة ما إذا كان الجرم مرتكب من قبل شخص معنوي، كما في حالة جرائم تعريض سلامة النقل والمواصلات للخطر المرتكب من قبل الشركات التي تصنع وسائل

1 المادة 1/947 من القانون البحري

2 محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 341.

3 المادة 17 من قانون العقوبات الجزائري، راجع نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 188.

4 المادة 25 من قانون حماية البيئة الجزائري، المادة 18 مكرر فقرة 2 من قانون العقوبات الجزائري راجع محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 344.

النقل البحرية، ولكن ما يعاب على التشريعات البيئية أنها جاءت خالية من التدابير الاحترازية عموماً وغلق المنشأة أو حل الشخص الاعتباري خصوصاً رغم أهميتها في مجال التلوث البحري¹.

ثانياً: حظر ممارسة بعض الأنشطة المرتبطة بالجريمة

يعتبر حظر ممارسة بعض الأنشطة بمثابة تدبير وقائي، يهدف إلى حماية المجتمع من المحكوم عليه الذي يفتقد الضمانات الأخلاقية أو الفنية أو العلمية لمزاولة هذا النشاط، أو حمايته من الأشخاص الدخلاء عليه²، وبالتالي يجوز للمحكمة الحكم به إلى جانب غلق المنشأة أو حل الشخص الاعتباري، وقد يكون الحظر من ممارسة النشاط نهائي أو لمدة محددة لا تتجاوز 5 سنوات³، ولقد نصت المادة 65 مكرر 4 من قانون الإجراءات الجزائية على هذا التدبير و مضمون النشاط الذي يتناوله المنع و الذي ارتكب أثناء ممارسته من طرف المنشأة (الشخص المعنوي) أو بمناسبته، وبالتالي قد يلجأ إلى هذا التدبير عندما يخشى من وقوع جريمة جديدة⁴.

ثالثاً: نشر حكم الإدانة

مؤداه أن المحكمة الجزائية زيادة على علنية الأحكام التي تصدرها كأصل عام، فإنها تضيف إلى الحكم، بصفة تبعية أو تكميلية، نشر حكم الإدانة بأكمله أو مستخرج منه ليطلع عليه الجمهور، مما يؤدي إلى علم المجتمع بمضمون وحقيقة المخالفة، ويكون عادة النشر في إحدى الصحف أو أكثر، أو بتعليق ذلك الحكم الصادر في الأماكن التي بينها الحكم في محتواه وعلى نفقة المحكوم عليه⁵.

يمكن القول أن عقوبة نشر الحكم هي من العقوبات الفعالة، خاصة بالنسبة للأشخاص المعنوية، لأنه يحقق ردعاً كبيراً ويصيب المحكوم عليه في اعتباره و سمعته لدى المتعاملين معه، و مثال ذلك ما حصل في مصنع بوبال في الهند في ديسمبر 1984 حيث تسربت غازات سامة منه، بعدما أذيعت هذه الكارثة، أدى إلى هبوط أسعار الشركة المحكوم عليها⁶، وهذا ما يخشاه رجال الأعمال و المستثمرين.

¹ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 190.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 345.

³ المادة 18 مكرر من قانون العقوبات الجزائري.

⁴ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 151.

⁵ نور الدين حمشة، المرجع السابق، ص 189.

⁶ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 147.

المطلب الثاني: الجزاءات غير الجنائية في جرائم التلوث البحري

بما أن الجزاء الجنائي في مواد التلوث البحري يهدف إلى تحقيق الردع من جهة، وضمان حماية البيئة من أي اعتداء من جهة أخرى، فإن الجزاءات غير الجنائية تكفل تعويض المضرورين من اعتداء التلوث وكذا إصلاح آثار الجريمة البيئية، من ناحية أخرى فإنها تحت الجاني على الالتزام بالنظم الإدارية المطبقة في مجال جرائم التلوث البحري، وتنقسم الجزاءات غير الجنائية إلى جزاءات مدنية (الفرع الأول) وجزاءات إدارية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: الجزاءات المدنية عن جرائم التلوث البحري

يعتبر الجزاء المدني الأثر المترتب على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة خاصة أو حقا خاصا¹، وتتمثل الجزاءات المدنية في التعويض، وإعادة الحال إلى ما كان عليه².

أولاً: التعويض

لم يتعرض فقهاء القانون المدني لتعريف التعويض بوضع نصوص محددة تبين تعريفه، وإنما تعرضوا مباشرة لكيفيته في حديثهم عن جزاء المسؤولية، وربما يرجع ذلك إلى وضوح معناه، ولكل حاول بعض الفقهاء وضع تعريفات للتعويض منها:

يعرف التعويض على أنه ما يعطى للمرء مقابل ضرر لحق به ويقدر طبقاً لحجم الضرر (أي مبدأ الموازنة بين الضرر والتعويض)، والتعويض قد يكون جملة واحدة أو على أقساط³.

وعرفه معجم المصطلحات القانوني على أنه عبارة عن مبلغ مالي يمنح للضحية من أجل تعويضها عن ضرر أو حادث⁴.

ولقد اعتمدت جل التشريعات بما فيها البيئية التي عالجت مسؤولية الملوث على وجوب تعويض الضرر الناجم عن الحادث المنسوب إليه، ونصت معه على حق المضرور في المطالبة والحصول على تعويض عادل ومناسب، وهذا يتجلى بوضوح من خلال لجوء

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 346.

² المادة 132 من الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26/09/1975، يتضمن القانون المدني، معدل و متمم بالقانون

رقم 05-10 المؤرخ في 20 يونيو 2005، منشورات بيرتي، الجزائر، طبعة 2005-2006، ص 36.

³ عبد الرزاق دربال، الوجيز في أحكام الالتزام في القانون المدني الجزائري، بدون طبعة، دار العلوم للنشر، الجزائر، بدون سنة نشر، ص 15-16.

⁴ ابتسام قرام، المصطلحات القانونية في التشريعات الجزائرية، بدون طبعة، قصر الكتاب، البلدة، بدون سنة نشر، ص 155.

المشرع الدولي والوطني إلى تنظيم المسؤولية المدنية للملوث، و وضع أحكام خاصة بشأن التعويض بما يضمن للمتضررين الحصول على حقوقهم¹.

وحتى يتمكن ضحايا التلوث البحري بالمحروقات من الحصول على التعويض نتيجة للجريمة التي ارتكبتها الملوث، يجب أن ترفع الدعوى أمام المحكمة المختصة، وهي المحكمة التي تم تسجيل السفينة في إقليمها، إذا تعلق الأمر بسفينة جزائرية، وإما للمحكمة التي توجد السفينة في إقليمها إذا كانت أجنبية أو غير مسجلة².

ويجب أن يتم إيقاف السفينة أو إقامة الحجز التحفظي عليها، وهذا نظرا لجسامة المخالفة المرتكبة من جهة³، و من أجل ضمان تعويض المتضررين من جهة أخرى.

وأخيرا يجب على المتضرر من التلوث أن يثبت أن الضرر الذي أصابه كان بسبب السفينة التي تنقل المحروقات، بمعنى آخر أن المدعى عليه قد سبق له ارتكاب هذه الجريمة، ومن ثم إثبات العلاقة المباشرة بالجريمة المنصوص عليها في التشريعات البيئية وإثبات الضرر⁴.

ثانيا: إعادة الحال إلى ما كان عليه

ويقصد بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل ارتكاب الفعل المجرم، إزالة أثر الجريمة، وهو تعويض مناسب لإصلاح الضرر، ولقد اعتبره المشرع الفرنسي كجزء من ذلك من خلال قانون حماية الغابات الفرنسي، والذي نص على إجبار المحكوم عليه بإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل ارتكاب الفعل، كما أقرته التشريعات البيئية الجزائرية و مثال ذلك نص المادة 56 من قانون حماية البيئة التي تلزم كل مالك سفينة باتخاذ التدابير اللازمة للحد من خطر التلوث و اتساع نطاقه، و حالة امتناعه تأمر السلطة المختصة بتنفيذ التدابير اللازمة على نفقة المالك⁵.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 347.

² المادة 89 / 1 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

³ المادة 88 من قانون 10-03 المتعلقة بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

المادة 151، 152 مكرر 1 من قانون 04-10 المتضمن تعديل القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، الصادرة في 18 أوت 2010.

راجع التعويض عن الضرر وأنواعه في الفصل الأول من هذه المذكرة، ص 40 و ما يليها.

تنص المادة 150 من قانون 04-10 السابق على أنه: (يقصد بالحجز التحفظي توقيف أو تقييد إبحار السفينة بموجب أمر على ذيل عريضة صادرة عن جهة قضائية ضمانا لدين بحري).

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 348.

⁵ لقمان بامون، المرجع السابق، ص 152.

ولقد اعتبره فقهاء القانون المدني من أفضل طرق التعويض إذ يؤدي إلى إصلاح الضرر إصلاحا تاما، وذلك بإعادة الحال إلى ما كان عليه إذا كان ذلك ممكنا¹.

ولعل السبب في الحكم بهذا النوع من التعويض هو من أجل الإسراع في اتخاذ الإجراءات اللازمة لإزالة آثار جريمة التلوث البحري بالمحروقات، تفاديا لانتشار واتساع نطاقه، فضلا عن تطلبه لوسائل وقدرات مادية وبشرية لإزالة هذا التلوث فور وقوع الجريمة، وغالبا ما تكون التكاليف اللازمة لذلك باهظة جدا².

ولقد أكد المشرع الجزائري على ضرورة اتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لحظر انتشار المحروقات عن طريق إعدار صاحب السفينة، وفي حال لم يسفر الإعدار عن نتائج أوفي حال الاستعجال، تأمر السلطة المختصة بتنفيذ التدابير اللازمة على نفقة المالك³.

الفرع الثاني: الجزاءات الإدارية عن جرائم التلوث البحري

تتخذ الجزاءات الإدارية في مجال التلوث البحري عدة صور كالغرامة الإدارية، الإنذار، توقيف النشاط مؤقتا و سحب أو تعليق الترخيص، و هذه الجزاءات مقررة من أجل حماية البيئة البحري من التلوث.

أولا: الغرامة الإدارية

الغرامة الإدارية هي عبارة عن مبلغ مالي تفرضه الإدارة المختصة على المخالف لصالح خزانة الدولة بدلا من ملاحقته جنائيا عن الفعل الذي اقترفه⁴.

بعد التغيير الجوهري للظروف السياسية والتشريعية الذي أدى إلى ظهور قوانين جديدة تتعلق بحماية البيئة وتكليف جهات إدارية بوضع نظم معينة، حيث شرعت الجزائر وابتداء من التسعينيات في وضع مجموعة من الرسوم، الغرض منها هو تحميل مسؤولية التلوث على أصحاب الأنشطة الملوثة وإشراكهم في تمويل التكاليف التي تستدعيها عملية حماية البيئة.

وتتشكل هذه الجباية من عدة رسوم سماها المنشور الوزاري المشترك لسنة 2002 بالرسوم البيئية، والتي شرعت الدولة في وضعها ابتداء من سنة 1992 بصفة تدريجية،

¹ محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، طبعة ثانية، دار الهدى، الجزائر، 2004، ص 156.

² محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 349.

³ المادة 56 من قانون 03-10 المتعلقة بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁴ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 350.

وأهمها الرسم على النشاطات الملوثة أو الخطيرة على البيئة، وكذا الرسم على الوقود، وتضاف إليها رسوم أخرى نص المشرع على تأسيسها حديثاً¹.

ثانياً: الإنذار

و هو أخف جزاء يمكن أن توقعه الإدارة على كل من يخالف أحكام التشريعات واللوائح البيئية، فهو يتضمن مدى بيان خطورة المخالفة و جسامته الجزاء الذي يمكن أن يفرض في حالة عدم الامتثال²، وكتطبيق لهذا الجزاء نص المشرع على أنه عندما ينجم عن استغلال منشأة غير واردة في قائمة المنشآت المنصفة، أخطاء أو أضرار تمس بالصحة العامة أو النظافة أو الأمن أو الأنظمة البيئية، أو المواقع و المعالم السياحية، وبناء على تقرير من مصالح البيئة، يقوم الوالي بإصدار المستغل و يحدد له أجل لاتخاذ التدابير الضرورية لإزالة الأخطار والأضرار المثبتة بحسب المادة 1/25 من قانون حماية البيئة الجزائري³.

ونلمس تطبيق هذا الجزاء أيضا من خلال نص المادة 56 من قانون حماية البيئة التي ذكرت على أنه في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري لكل سفينة تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، يعذر صاحب السفينة باتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطاء.

ثالثاً: توقيف النشاط مؤقتاً

تلجأ أحيانا الإدارة إلى أسلوب توقيف نشاط معين عندما يتسبب هذا الأخير في إلحاق ضرر أو خطر بالبيئة، نتيجة لعدم امتثال صاحب النشاط باتخاذ جميع التدابير اللازمة وذلك من بعد إنذاره من طرف الإدارة المختصة⁴.

ومثال ذلك إيقاف السفينة التي أدى نشاطها إلى صب المحروقات أو أي مواد ملوثة أخرى و نتج عنه أضرار على الصحة العمومية والأنظمة البيئية، أو عرقلة الأنشطة البحرية أو إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها والتقليل من قيمتها الترفيهية والجمالية⁵.

¹ ليلي الجنابي، الجزاءات القانونية لتلوث البيئة (دراسة مقارنة تحليلية)، بدون طبعة، بدون دار نشر، العراق، 2014،

ص 95. <http://ao-academy.org/ar/2014/9/2733.html>

² ماجد راغب الطلو، المرجع السابق، ص 147.

³ عبد الغني حسونة، المرجع السابق، ص 128.

⁴ المرجع نفسه، ص 129.

⁵ المواد 88، 52 من قانون 10-03 المتعلقة بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ويعتبر هذا الإجراء ذو فعالية في ضمان حماية البيئة البحرية من التلوث، والتصدي لكل ما من شأنه تعريض عناصر البيئة للخطر، وبمقتضاه يتم وضع حد لأي نشاط خطر على البيئة البحرية وعلى سلامة الإنسان، ولمنع تكرارها مستقبلاً¹.

رابعاً: سحب و تعليق الترخيص

الترخيص هو قرار إداري بسيط ذو كيان مستقل ، ينشئ آثار قانونية تبدأ من يوم صدوره و تنتهي بتنفيذه، و هو ذو طبيعة مؤقتة بحيث لا يرتب أي حق مكتسب بحكم أن الإدارة تتدخل في كل وقت من أجل تنظيمه و ذلك استناداً لسلطاتها العامة².

وبما أن السلطة الإدارية المختصة تمنح الترخيص لنشاط معين، فإنها تملك أيضاً وقف الترخيص مؤقتاً كما يمكنها إلغاؤه كلياً، إذا ثبت لها مخالفة المرخص له للضوابط والشروط الخاصة بممارسة النشاط المرخص به³.

ونلمس تقرير هذا الجراء من خلال نصوص قانون حماية البيئة في مجال التلوث البحري بالمحروقات، حيث أجازت للوزير المكلف بالبيئة، بعد تحقيق عمومي، أن يقترح تنظيمات ويرخص بالصب في البحر ضمن شروط تضمن بموجبها هذه العمليات انعدام الخطر وعدم الإضرار⁴، و أيضاً اشترطت الحصول على تراخيص الشحن والتحميل لمثل هذه المواد الملوثة، وفي حالة المخالفة يمكن للإدارة المكلفة بتعليق أو سحب هذه التراخيص⁵.

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 351.

² لقمان بامون، المرجع السابق، ص 160.

³ عبد الغني حسونة ، المرجع السابق، ص 130.

⁴ المادة 53 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

⁵ المادة 55 من قانون 10-03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

الخاتمة:

انتهينا فيما تقدم من بحث موضوع مسؤولية مالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات في إطار التشريعات الجزائرية والدولية، وسنختم هذه الدراسة ببيان أهم الأفكار، والنتائج والمقترحات التي توصلنا إليها.

بيننا من خلال هذه الدراسة أن اهتمام المجتمع الدولي بخطر التلوث بالمحروقات في ازدياد مستمر، وهذا ما تؤكدته الاتفاقيات المبرمة في هذا الشأن من المنظمة الدولية البحرية وإقبال الدول على تبنيها من خلال إدراجها ضمن قوانينها الداخلية.

كما أن الدول ومن بينها الجزائر وضعت قوانين مستقلة خاصة بالتلوث البحري نظمت من خلالها المسؤولية المدنية و المسؤولية الجزائية لمالك السفينة عن ضرر التلوث الذي أصبح ينظر إليه من الجانب الجزائري على أنه فعل إجرامي يستحق مرتكبه الجزاء بين الحبس والغرامة المالية.

ومن خلال ما سبق يمكننا استنتاج ما يلي:

- أن الجهود الدولية في مجال التلوث البحري ما تزال متواصلة نظرا لكثرة السفن، وضخامة أحجامها وتهديدها للبيئة البحرية.

- حدوث الكوارث البحرية هو المحرك الرئيسي للدول من أجل إعادة النظر في نصوص الاتفاقيات التي تكشف لنا كل مرة عن نقائص (مثل حادثة الناقل النفطية أموكو كاديز التي كانت سببا في تعديل اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1971)

- أن مجال التشريع البيئي الجزائري يستند على الاتفاقيات الدولية في هذا الشأن، إذ أنه لم يتطرق لموضوع التلوث البحري بالمحروقات و مسؤولية المالك عنه بإسهاب، وإنما يكتفي في الغالب بالإشارة والإحالة على الاتفاقيات المبرمة، بخلاف القوانين الداخلية الأخرى التي تكون دقيقة و واضحة في معالجة المواضيع التي تتضمنها.

- أن الجزائر أولت اهتماما بمجال التلوث البحري، و جسدت ذلك من خلال النصوص القانونية و الجهود الميدانية التي تبذلها من أجل حماية البحر الأبيض المتوسط وخاصة سواحلها البحرية المهددة باستمرار مثل مخطط "تل البحر" الذي ذكرناه سابقا.

- حرص المشرع الجزائري على وضع جملة من القوانين التي تتضمن نصوص جزائية، متجها بذلك نحو إرساء قانون جديد ألا وهو القانون الجنائي البيئي، غير أن هذه

النصوص غير كافية و تشوبها نقائص عديدة من حيث إخضاع الجاني (مالك السفينة) للمساءلة الجنائية. فالمشروع الجزائري ركز في القانون البحري على وضع قواعد خاصة بالملاحة البحرية، وأخرى خاصة بالميناء، وقام بتعديل القانون مرتين خلال سنة 1998 وسنة 2004. وبالرغم من ذلك وما يشهده النقل البحري من تطور كبير في مجال التبادل الاقتصادي، ظل الجانب الجزائري بشأن التلوث بالمحروقات آخر اهتمامات المشروع في معالجته، وحتى وإن تطرق في قانون حماية البيئة إلى مجموعة من النصوص العقابية، إلا أنها هي الأخرى ليست بالكف الذي يمكن اعتباره كافيا مقارنة بالأضرار التي تحدثها السفن وعدد الضحايا المتضررين منها، وهذا ما يشكل عقبة أمام تحقيق الردع وبالتالي إفلات الجاني من المسؤولية.

- وبالتالي وبالرغم من هذه الترسانة القانونية والجهود الميدانية، إلا أن الجزائر مازالت عاجزة عن التصدي لمثل هذه الحوادث الكارثية، وذلك بسبب نقص الوسائل المادية للوقاية ومكافحة التلوث من جهة، ونقص الخبرة القانونية في معالجة المسائل ذات الأولوية من جهة أخرى.

- وعليه حتى وإن بينت الدراسة مسؤولية مالك السفينة، فالفرق يبدو شاسعا بين المسؤولية المدنية والمسؤولية الجزائية لمالك السفينة، فالأولى أعطتها التشريعات الدولية والداخلية أهمية كبيرة، وأكدت من خلالها على مسؤولية مالك السفينة سواء كان الحادث عمدي أو غير عمدي، وسواء أدى بصفة مباشرة أو غير مباشرة إلى إحداث الضرر، بحيث أنها كانت صارمة في معالجتها للموضوع حتى تضمن للمتضررين التعويض عما يصيبهم من أضرار.

- بينما المسؤولية الجزائية تركت للقوانين الداخلية لعدة اعتبارات منها سيادة الدولة، إذ أن هذه الأخيرة هي وحدها من تملك حق التجريم والعقاب على كل من خالف قوانينها وألحق أضرار بالمياه الخاضعة لقضائها الوطني. و ما يعاب على المشروع الجزائري أنه لم يحرص بقوة على مسؤولية مالك السفينة عن جرائم التلوث البحري بالمحروقات، التي وإن ثبتت في بعض الحالات مثل صب المحروقات بدون ترخيص، أو عدم الإبلاغ عن حادث ملاحى نتج عنه تلوث، إلا أنها ستخضع لا محالة للأحكام العامة للقانون الجنائي من حيث قيام أركان الجريمة من عدمها، ومن حيث عمومية نص التجريم في بعض الحالات الذي قد لا يخص فيها مالك السفينة بصريح العبارة، وإنما يستدل عليه من خلال عبارة " كل من"، وهذا ما قد يوقعنا في المحذور قانونا، ألا وهو القياس في النصوص العقابية، إذ أنه لا اجتهاد مع نص.

وبناء على ما سبق، لا بد أن يتدارك المشرع الجزائري النقائص التي أغفلتها قوانينه البيئية، و التي سنوردها تباعا في جملة من الاقتراحات هي كالآتي:

- إن المشرع الجزائري و إن كان مسائرا للاتفاقيات الدولية في شأن مسؤولية مالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات، فكان الأحرى به يتضمن نصوصا أكثر تفصيلا في تعديلاته لقانون البحري بشأن المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات، وكل ما تعلق بها من التعويضات، ولا يكتفي بالإحالة على نصوص الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية، وذلك حتى يضمن عدم تشعب النصوص والقوانين وبالتالي تذرع المسؤول بالجهل أو الغلط في القانون، مما يؤدي إلى ضياع حقوق المتضررين في التعويض.

- أيضا كان و لا بد أن يضع المشرع الجزائري قانونا خاصا شاملا يحتوي على قواعد التجريم والعقاب في شأن المسؤولية الجزائية لمالك السفينة، فتشعب النصوص في هذا الشأن ما بين القانون البحري، وقانون حماية البيئة، وبعض القوانين الخاصة ونادرا في قانون العقوبات، من شأنه أن يؤدي إلى عدم علم الجاني بها، مما يمكنه من المطالبة بجهله الحتمي لهذه النصوص وعدم إمامه بكافة القوانين، وهذا يعد تقصيرا من جانب المشرع في حماية البيئة وتوقيع الجزاء على الجاني. ولضمان الحماية الجنائية للبيئة من جرائم التلوث البحري بالمحروقات، سيكون من الأنسب تدارك هذا النقص.

- أيضا في ما يخص الجهود الميدانية، لا يجب اقتصرها على الجهات المينائية بقواتها البحرية أو الجيش أو الحماية المدنية، بل يجب أن تمتد إلى أفراد الشعب، خصوصا الذين يقيمون في المدن الساحلية، من خلال إشراك المجتمع المدني بما يضم من جمعيات بيئية من أجل توعية الأفراد في حال حدوث مثل هذه الكوارث وإعلامهم بالطرق التي تمكنهم من الحصول على التعويض في حالة ما إذا تعرضوا لمثل هذه الأضرار.

وأخيرا يجب أن لا يخفى عنا أن مسؤولية المالك المدنية سواء تم إثباتها أم لا فإن المتضرر إذا أثبت أن الضرر الذي لحق به كان بسبب تسرب المحروقات، سواء من مصدر مجهول أو معلوم فإنه يستوفي حقه من خلال التعويضات المقررة في اتفاقية المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات و اتفاقية الصندوق الدولي و تعديلاتها، بخلاف المسؤولية الجزائية التي تبقى معلقة على اثبات مسؤولية المالك بتوافر جميع أركانها، سواء كانت الجريمة مرتكبة بفعله الشخصي أو بفعل أحد تابعيه (بأمر منه أو بسبب عدم كفاية الإشراف و المراقبة عليهم)، وسواء تحققت النتيجة أم لا، وسواء كانت بقصد أو بغير قصد، بمعنى آخر يجب أن يكون مالك السفينة قد سبق له ارتكاب هذه الجريمة (فعلا أو امتناعا)، ومن ثم إثبات العلاقة المباشرة بالجريمة المنصوص عليها في التشريعات البيئية الداخلية

وإثبات الضرر، ودون ذلك يستحيل توقع مساءلة جنائية دون وجود مرتكب الجريمة ودون قيام أركانها، بينما في كل الحالات تبقى للمتضرر فرصة التعويض المدني.

الملاحق

الملحق الأول: يتضمن قائمة الدول المصادقة على بروتوكول عام 1992 المعدل لاتفاقية عام 1969 و بروتوكول 1992 المعدل لاتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.

الملحق الثاني: يتضمن كيفية تحويل وحدة حق السحب الخاص وفقا لصندوق النقد الدولي بتاريخ 2 نوفمبر 2009.

الملحق الثالث: يتضمن قيمة اشتراكات الدول في الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 حسب كمية المحروقات المستوردة من قبلها.

الملحق الرابع: يتضمن تقرير اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض 1971 فيما يخص المبالغ النهائية للتعويض في قضية ناقلة المحروقات الجزائرية "واد قتريني"

الملحق الخامس: يتضمن صندوق 1971 : ملخص الحوادث إلى غاية 31 ديسمبر 2001 التي تعرض لها صندوق 1971 بحسب تقارير الصندوق الدولي للتعويض "FIPOL".

الملحق السادس: يتضمن ملخص الحوادث إلى غاية 31 ديسمبر 2013 التي تعرض لها صندوق 1992 بحسب تقارير الصندوق الدولي للتعويض "FIPOL".

الملحق الأول¹

ANNEXE

États Parties à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds
 au 5 novembre 2009
 (et qui sont donc Membres du Fonds de 1992)

<i>103 États à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds est en vigueur</i>		
Afrique du Sud	Finlande	Norvège
Albanie	France	Nouvelle-Zélande
Algérie	Gabon	Oman
Allemagne	Géorgie	Panama
Angola	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Antigua-et-Barbuda	Grèce	Pays-Bas
Argentine	Grenade	Philippines
Australie	Guinée	Pologne
Bahamas	Hongrie	Portugal
Bahreïn	Îles Cook	Qatar
Barbade	Îles Marshall	République de Corée
Belgique	Inde	République dominicaine
Belize	Irlande	République islamique d'Iran
Brunéi Darussalam	Islande	République-Unie de Tanzanie
Bulgarie	Israël	Royaume-Uni
Cambodge	Italie	Saint-Kitts-et-Nevis
Cameroun	Jamaïque	Saint-Vincent-et-les- Grenadines
Canada	Japon	Sainte-Lucie
Cap Vert	Kenya	Samoa
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Kiribati	Seychelles
Chypre	Lettonie	Sierra Leone
Colombie	Libéria	Singapour
Comores	Lituanie	Slovénie
Congo	Luxembourg	Sri Lanka
Croatie	Madagascar	Suède
Danemark	Malaisie	Suisse
Djibouti	Maldives	Tonga
Dominique	Malte	Trinité-et-Tobago
Émirats arabes unis	Maroc	Tunisie
Equateur	Maurice	Turquie
Espagne	Mexique	Tuvalu
Estonie	Monaco	Uruguay
Fédération de Russie	Mozambique	Vanuatu
Fidji	Namibie	Venezuela
	Nigéria	
<i>1 État qui a déposé un instrument de ratification, mais à l'égard duquel le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</i>		
République arabe syrienne		24 avril 2010

¹ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 232.

الملحق الثاني¹

Taux de conversion du droit de tirage spécial (DTS)

**Taux au 2 novembre 2009
(tels que définis par le Fonds monétaire international)**

Livres: £1 = 1,02871 DTS ou 1 DTS = £0,972091
Dollars: US\$1 = 0,628757 DTS ou 1 DTS = US\$1,590440

¹ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 235.

الملحق الثالث¹

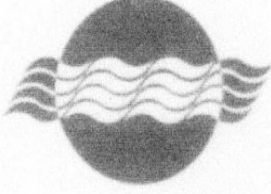
FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU A CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2002 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2003

telles que notifiées au 31 décembre 2003

État Membre	Quantité	Pourcentage
Japon	242 801 951	18,51%
Italie	131 664 189	10,04%
République de Corée	114 661 792	8,74%
Pays-Bas	103 315 858	7,87%
France	93 976 142	7,16%
Inde	89 118 624	6,79%
Royaume-Uni	70 574 976	5,38%
Canada	67 797 140	5,17%
Singapour	61 073 044	4,65%
Espagne	60 024 970	4,57%
Allemagne	36 375 381	2,77%
Australie	30 426 303	2,32%
Norvège	24 535 004	1,87%
Turquie	23 448 215	1,79%
Grèce	21 800 950	1,66%
Suède	19 168 333	1,46%
Portugal	14 504 120	1,11%
Philippines	13 377 867	1,02%
Finlande	11 726 003	0,89%
Mexique	11 410 578	0,87%
Argentine	10 822 609	0,82%
Venezuela	8 421 003	0,64%
Belgique	6 117 687	0,47%
Danemark	5 323 523	0,41%
Nouvelle-Zélande	4 925 145	0,38%
Irlande	4 432 177	0,34%
Trinité-et-Tobago	4 325 246	0,33%
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	3 749 172	0,29%
Tunisie	3 570 578	0,27%
Croatie	3 262 838	0,25%
Jamaïque	2 847 675	0,22%
Sri Lanka	2 340 922	0,18%
Chypre	2 025 249	0,15%
Panama	1 651 330	0,13%
Malte	1 583 663	0,12%
Cameroun	1 261 305	0,10%
Uruguay	1 077 118	0,08%
Pologne	779 271	0,06%
Algérie	528 000	0,04%
Fédération de Russie	385 000	0,03%
Malaise	274 560	0,02%
Qatar	253 691	0,02%
Barbade	170 300	0,01%
	1 311 909 502	100,00%

¹ سماعين فاطمة، المرجع السابق، ص 237.

الملحق الرابع¹



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.22/3/Add.1
23 octobre 1989

Original: ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION ET APPROBATION DE LEUR REGLEMENT

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Depuis la parution du document FUND/EXC.22/3, de nouveaux éléments sont intervenus en ce qui concerne les sinistres de l'OUED GUETERINI, du THUNTANK 5, de l'ANTONIO GRAMSCI, de l'AMAZZONE, du TAIYO MARU N°13, du KASUGA MARU N°1, du FUKKOL MARU N°12 et du TSUBAME MARU N°16.

2 OUED GUETERINI

(Algérie, 18 décembre 1986)

2.1 Le 21 septembre 1989, le FIPOL a indemnisé la SONELGAZ conformément à l'accord de règlement exposé au paragraphe 3.8 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, en lui versant en US\$1 133 (£720), plus FF708 824 (£68 343), plus £126 120, soit un total de £195 183.

2.2 Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire qui s'élève à Din293 766 (£24 500) n'a pas été versé étant donné que le FIPOL n'a pas encore été avisé du versement par le propriétaire du montant de limitation à la SONELGAZ.

2.3 La répartition des frais entre le FIPOL et le UK Club n'a pas encore été faite.

¹ فاطمة سماعيل، المرجع السابق، ص 239.

الملحق الخامس¹

صندوق 1971 : ملخص الحوادث إلى غاية 31 ديسمبر 2001 التي تعرض لها صندوق 1971 بحسب تقارير الصندوق الدولي للتعويض "FIPOL".
في هذا الجدول ، تم حصر الضرر ضمن الفئات التالية:
1 - تنظيف (بما في ذلك التدابير الوقائية). 2 - الأضرار التي لحقت الصيد. 3 - الأضرار المتعلقة بالسياحة. 4 - الأضرار المتعلقة بالزراعة. 5 - خسارة في الدخل. 6 - أضرار أخرى في الممتلكات. 7 - الأضرار التي تلحق بالبيئة.

مبالغ ⁽¹⁾ التعويض من طرف الصندوق	سبب الحادث	الحمولة المتسربة (طن)	دولة العلم	مكان وقوع الحادث	تاريخ الحادث	السفينة	
لاشيء	غرق	غير معلومة	خليج كندا	كندا	1970\9\7	Irvillg Whale	01
95 707 157 SKr	جنوح	5500	الاتحاد السوفيتي	فنتسبيلز الاتحاد السوفيتي	1979\2\27	Antonio Gramsci	02
140 110 582 ين	تصادم	540	اليابان	اليابان	1979\3\22	MIya Maru N°8	03
363 550 £	تصادم	غير معلومة	ألمانيا	المملكة المتحدة	1979\6\21	Tarpenbek	04
10 188 335 ين	غرق	10	اليابان	اليابان	1979\12\8	Mebaruzaki Maru N°5	05
103 104 874 ين	تصادم	100	اليابان	اليابان	1980\1\9	Showa Maru	06
لاشيء	تصادم	غير معلومة	اليابان	اليابان	1980\1\9	Unsei Maru	07
222 140 643 FF	انكسار	13500	مدغشقر	فرنسا	1980\3\7	Tanio	08
3 187 687 SKr 418 589 DKr	تصادم	200	السويد	السويد	1980\6\3	Furenas	09
213 322 865 ين	تصادم	270	اليابان	اليابان	1980\8\21	Hosei Maru	10
لاشيء	جنوح	10000	الاتحاد السوفيتي	السويد	1981\1\7	Jose Maru	11
6 426 857 ين	جنوح	10	اليابان	اليابان	1981\11\21	Suma Maru N°11	12
لاشيء	جنوح	أكثر 16000	جبل طارق	الاتحاد السوفيتي	1981\11\22	Globe Asimi	13

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 444.

11 345 174 DM	تصريف	- 200 300	هولندا	ألمانيا	1982\3\3	Ondina	14
72 671 789 ين	جنوح	20	اليابان	اليابان	1982\3\31	Shiota Maru N°2	15
363 731 755 ين	تصادم	85	اليابان	اليابان	421982\3	Fukutoko Maru N°8	16
598 181 ين	غرق	33	اليابان	اليابان	1982\12\1	Kifuku Maru N°35	17
1 005 160 ين	تصريف	3,5	اليابان	اليابان	1983\6\21	Shinkai Maru N°3	18
24 735 109 ين	تصادم	357	اليابان	اليابان	1983\8\13	Eiko Maru N°1	19
26 982 248 ين	تصادم	49	اليابان	اليابان	1983\12\22	Koei Maru N°3	20
16 610 200 ين	غرق	30	اليابان	اليابان	1984\8\26	Tsunehisa Maru N°8	21
94 111 818 ين	جنوح	20	اليابان	اليابان	1984\11\5	Koho Maru N°3	22
26 124 589 ين	تصادم	80	اليابان	اليابان	1985\3\5	Koshun Maru N°1	23
لاشيء	تصادم	70	اليونان	إيطاليا	1985\3\21	Patmos	24
9 455 661 DKr	جنوح	300	ألمانيا	الدانمرك	1985\8\2	Jan	25
لاشيء	خطأ في شحن النفط	غير معلومة	بنما	الإمارات العربية المتحدة	1985\12\26	Rose Garden Maru	26
3 220 511 DM	تصادم	200	بنما	ألمانيا	1986\1\3	Brady Maru	27
104987 ين	تصريف	0,1	اليابان	اليابان	1986\1\9	Take Maru N°6	28
DA 5 650 £ 126 120	تصريف	15	الجزائر	الجزائر	1986\12\18	Oued Gueterini	29
23 217 632 SKr	جنوح	- 150 200	السويد	السويد	1986\12\21	Thuntank 5	30
1 849 924 Fmk	جنوح	- 600 700	الاتحاد السوفيتي	فنلندا	1987\2\6	Antonio Gramsci	31
لاشيء	تصادم	15	بنما	اليابان	1987\6\15	Southern Eagle	32
لاشيء	جنوح	3000	ليبيا	إندونيسيا	1987\7\22	El Hani	33
Dh 864 292 US\$187 165	حريق	1000	بنما	دبي	1987\8\25	Akari	34
لاشيء	غير معروف	200	اليونان	السويد	1987\9\11	Tolmiros	35
1 847 225 ين	خطأ	25	اليابان	اليابان	1987\12\18	Hinode Maru N°1	36
1 286 977 FF	تحطم صهاريج النفط	2000	إيطاليا	فرنسا	1988\1\31	Amazzone	37

6 134 885 ين	تصريف	6	اليابان	اليابان	1988\3\12	Taiyo Maru N°13	38
لاشيء	تصادم	غير معلومة	كندا	كندا	1988\5\8	Czantoria	39
425 365 167 ين	غرق	1100	اليابان	اليابان	1988\12\10	Kasuga Maru N°1	40
لاشيء	تصادم	غير معلومة	الولايات المتحدة الأمريكية	كندا	1988\12\23	Nestucca	41
492 635 ين	تدفق من أنبوب الإمداد	0,5	اليابان	اليابان	1989\5\15	Fukkol Maru N°12	42
19 159 905 ين	خطأ في الشحن	7	اليابان	اليابان	1989\5\18	Tsubame Maru N°58	43
273 580 ين	تصريف	غير معلومة	اليابان	اليابان	1989\6\15	Tsubame Maru N°16	44
8 285 960 ين	خطأ	غير معلومة	اليابان	اليابان	1989\6\28	Kifuku Maru N°103	45
لاشيء	تدفق خلال التفريغ	250	ليبيريا	كندا	1989\7\25	Nancy Orr Gaucher	46
2 160 610 ين	خطأ	0,2	اليابان	اليابان	1989\10\28	Dainichi Maru N°5	47
5 490 570 ين	خطأ	3	اليابان	اليابان	1990\4\5	Daito Maru N°3	48
49 443 626 ين	تصادم	30	اليابان	اليابان	1990\4\11	Kazuei Maru N°10	49
96 431 ين	تدفق خلال الإمداد	غير معلومة	اليابان	اليابان	1990\4\12	Fuji Maru N°3	50
16 849 328 SKr	تصادم	800	الاتحاد السوفيتي	السويد	1990\5\14	Volgoneft 263	51
1 087 700 ين	خطأ	غير معلومة	اليابان	اليابان	1990\7\27	Hato Maru N°2	52
لاشيء	خطأ	20	السويد	المملكة المتحدة	1990\10\12	Bonito	53
12 831 891 Can\$	جنوح	185	جزر كايمان	كندا	1990\10\16	Rio Orinico	54
259 509 £	غرق	110	المملكة المتحدة	المملكة المتحدة	1990\11\5	Portfield	55
1 255 803 يورو	غرق	غير معلومة	ترينيداد و توباغو	منطقة الكاريببي	1991\3\7	Vistabilla	56
6 144 829 ين	جنوح	غير معلومة	اليابان	اليابان	1991\4\5	Hokuman Maru N°12	57
لاشيء	تصادم	2000	إيطاليا	إيطاليا	1991\4\10	Agip Abruzzo	58
71 584 970 783 Lit 23 510 228 FF	اشتعال وانفجار	غير معلومة	قبرص	إيطاليا	1991\4\11	Haven	59

مبالغ ⁽¹⁾ التعويض	سبب الحادث	الحمولة المتسربة (طن)	دولة العلم	مكان وقوع الحادث	تاريخ الحادث	السفينة	
93 067 813 ين	تصادم	25	اليابان	اليابان	1991\4\12	Kaiko Maru N°86	60
1 056 518 ين	تصادم	5	اليابان	اليابان	1991\12\27	Kuni Maru N°12	61
4 243 997 ين	خطأ في الإمداد بالنفط	غير معلومة	اليابان	اليابان	1992\6\9	Fukkol Maru N°12	62
9 169 589 477 Pts	جنوح	73500	اليونان	إسبانيا	1992\12\3	Aegean Sea	63
51 938 938 £	جنوح	84000	ليبيريا	المملكة المتحدة	1993\1\5	Braer	64
543 618 Fmk	جنوح	140	استونيا	استونيا	1993\1\16	Kihnu	65
219 714 755 KRW	جنوح	4	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1993\4\12	Sambo N°11	66
1 093 185 055 ين	تصادم	520	اليابان	اليابان	1993\5\31	Taiko Maru	67
8 433 001 ين	تصادم	500	اليابان	اليابان	1993\7\23	Ryoyo Maru	68
16275151969 KRW	تصادم	1280	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1993\9\27	Keumdong N°5	69
3 449 204 011 Dr	جنوح	200	اليونان	اليونان	1993\10\9	Iliad	70
لاشيء	تصادم	16000	بنما	الإمارات العربية المتحدة	1994\3\30	Seki	71
1 187 304 ين	تسرب أثناء عملية التحميل	0,5	اليابان	اليابان	1994\6\11	Daito Maru N°5	72
695 736 817 ين	تصادم	560	اليابان	اليابان	1994\10\17	Toyotako Maru	73
4 157 715 ين	خطأ في الإمداد بالنفط	غير معلومة	اليابان	اليابان	1994\10\31	Hoyu Maru N°53	74
37 780 112 KRW	جنوح	18	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1994\11\8	Sung Il N°1	75
لاشيء	تصادم	160	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1995\5\25	Boyang N°51	76
43 517 127 KRW	جنوح	1	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1995\6\27	Dae Woong	77
50227315595 KRW	جنوح	5035	قبرص	جمهورية كوريا	1995\7\23	Sea Prince	78

1553029739 KRW	تصادم	40	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1995\8\3	Yeo Myung	79
9 634 576 بن US\$ 5 663	خطأ في الإمداد بالنفط	0,5	اليابان	اليابان	1995\8\4	Shinryu Maru N°3	80
366 578 453 بن	تصادم	94	اليابان	اليابان	1995\9\3	Senyo Maru	81
27177996728 KRW	غرق	غير معلومة	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1995\9\21	Yuil N°1	82
10 259 مليون KRW	Heurt d'une défense	1800	بنما	جمهورية كوريا	1995\11\17	Honam Sapphire	83
لاشيء	تصادم	4	اليابان	اليابان	1996\1\23	Toko Maru	84
36 806 484 £	جنوح	72360	ليبيريا	المملكة المتحدة	1996\2\15	Sea Empress	85
2 278 468 بن	خطأ في الإمداد بالنفط	0,3	اليابان	اليابان	1996\3\6	Kugenuma Maru	86
3 774 000 يورو	خطأ في الإمداد بالنفط	30	اليونان	اليونان	1996\8\9	Kriti Sea	87
771 208 587 KRW	جنوح	28	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1996\8\15	N°1 Yung Jung	88
9 971 613 596 بن*	انكسار	6200	روسيا	اليابان	1997\1\2	Nakhodka	89
8 131 327 بن	تسرب أثناء عملية الشحن	0,6	اليابان	اليابان	1997\1\25	Tsibame Maru N°31	90
18 315 064 US\$ 75 418 926 Bs	جنوح	3600	اليونان	فنزويلا	1997\2\28	Nissos Amorgos	91
415,6 مليون بن	خطأ في الإمداد بالنفط	1	اليابان	اليابان	1997\3\27	Daiwa Maru N°18	92
418 مليون KRW	تسرب أثناء عملية الشحن	124	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1997\4\1	Jeong Jin N°101	93
7674,268 مليون KRW 851 039 365 بن	جنوح	غير معلومة	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1997\4\3	Osung N°3	94
لاشيء	تسرب أثناء عملية الشحن	3,2	ماتا	فنزويلا	1997\5\27	Plate Princess	95
لاشيء	جنوح	1500	بنما	اليابان	1997\7\2	Daimond Grace	96

18,5 مليون فرنك فرنسي	تصادم	190	بهامس	فرنسا	1997\8\7	Katja	97
لاشيء	تصادم	29000	قبرص	سنغافورة	1997\10\15	Evoikos	98
272 033 170 KRW	جنوح	20 - 15	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	1997\11\7	Kyungnam N°1	99
7 978 483 Dh	غرق	8000	سانت فنسنت و جزر غرينادين	الإمارات العربية المتحدة	1998\1\7	Pontoon 300	100
لاشيء	انكسار أنبوب أثناء التفريغ	262	بنما	فنزولا	1998\6\8	Maritza Sayalero	101
** 1 089 574 US\$ 1 مليون Dh	غرق	- 100 200	هندوراس	الإمارات العربية المتحدة	2000\1\24	Al Jazirah 1	102
لاشيء	تآكل	300	ماتبا	استونيا	2000\9\17	Alambra	103
لاشيء	جنوح	7000	بنما	اندونيسيا	2000\10\3	Natuna Sea	104
US\$ 422 ألف ** Dh 1 240 ألف	غرق	400	جورجيا	الإمارات العربية المتحدة	2001\4\14	Zeinab	105
846 396 US\$ 11 436 000 بن	تصادم	غير معلومة	بنما	ماليزيا	2001\5\28	Singapura Timur	106

(1): تحويل المبالغ المذكورة بحسب عملة البلد (تحويل وحدة الحساب الخاصة إلى عملة البلد).

* تم تقسيم جميع المبالغ المفروضة على صناديق FIPOL عن هذا الحادث بما يتناسب مع مسؤوليات كل من صندوق عام 1971 وصندوق عام 1992 (43.268% من مبالغ يدفعها الصندوق لعام 1971 و 56.732% منها تدفع من قبل الصندوق لعام 1992).

** تم تقسيم المسؤولية بموجب هذه الحادثة بين الصندوق لعام 1971 والصندوق لعام 1992 بمعدل 50% لكل صندوق.

الملحق السادس¹

صندوق 1992 : ملخص الحوادث إلى غاية 31 ديسمبر 2013 التي تعرض لها صندوق 1992 بحسب تقارير الصندوق الدولي للتعويض "FIPOL".
في هذا الجدول ، تم حصر الضرر ضمن الفئات التالية:
- تنظيف (بما في ذلك التدابير الوقائية). - الوقاية قبل تسرب.
- الأضرار التي لحقت الصيد. - الأضرار المتعلقة بالسياحة. - أضرار أخرى في الممتلكات.

السفينة	تاريخ الحادث	مكان وقوع الحادث	دولة العلم	الحمولة المتسربة (طن)	سبب الحادث	مبالغ ⁽¹⁾ التعويض من طرف الصندوق
01	1997\1\2	اليابان	روسيا	6200	انكسار	1038916928 5 ين *
02	1997\4\3	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	غير معلومة	جنوح	لاشيء
03	1998\1\1	المملكة المتحدة	بنما	280	جنوح	لاشيء
04	1998\3\5	البحرين	بليز	غير معلومة	تضرر البدن	21 168 BD
05	1999\7\22	الفلبين	الفلبين	غير معلومة	غرق	لاشيء
06	1999\11\5	مارتينيك	جمهورية الدومينيكان	غير معلومة	غرق	1 457 753 يورو
07	1999\12\12	فرنسا	مالطا	19800	انكسار	116,9 مليون يورو
08	2000\1\24	الإمارات العربية المتحدة	هندوراس	200 - 100	غرق	1089574 ** US\$ 1 مليون Dh
09	2000\6\15	اليونان	اليونان	1000 - 2500	اشتعال	4 022 099 يورو
10	2000\10\3	اندونيسيا	بنما	7000	جنوح	لاشيء
11	2001\3\29	الدانمرك	جزر مارشال	2500	تصادم	لاشيء
12	2001\4\14	الإمارات العربية المتحدة	جورجيا	400	غرق	US\$ ألف 422 ** 1,240 مليون Dh
13	2002\11\13	إسبانيا	جزر البهاما	63200	انكسار	121,0285 مليون يورو
14	2003\1\21	إسبانيا	إسبانيا	غير معلومة	غرق	لاشيء
15	2003\4\22	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	40 - 35	جنوح	لاشيء

¹ محمد حمداوي، المرجع السابق، ص 455.

لاشيء	تصادم	34	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2003\5\13	Hana	16
لاشيء	اشتعال	غير معلومة	روسيا	روسيا	2003\8\30	Victoriya	17
لاشيء	غرق	300	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2003\9\12	Duck Yang	18
3328451732 KRW	جنوح	100	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2003\9\12	Kyung Won	19
لاشيء	تصادم	700	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2003\12\23	Jeong Yang	20
لاشيء	تصادم	12	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2004\7\22	N°11 Hae Woon	21
2044694541 KRW	تصادم	37	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2005\11\24	N°7 Kwang Min	22
595761725 PHP STOPIA (اتفاق مطبق)	غرق	2100	الفلبين	الفلبين	2006\8\11	Solar 1	23
161 064 193 ين	تصادم	60	اليابان	اليابان	2006\11\28	Shosei Maru	24
76 247 635 R	انكسار	- 1200 2000	روسيا	مضيق كيرتش بين روسيا وأوكرانيا	2007\11\11	Volgoneft 139	25
لاشيء	تصادم	10900	الصين	جمهورية كوريا	2007\12\7	Hebei Spirit	26
لاشيء	مجهول	200 - 50	الأرجنتين	الأرجنتين	2007\12\26	حادث الأرجنتين	72
لاشيء	إغراق	64	كندا	كندا	2008\9\27	King Darwin	28
لاشيء	غرق البارجة	غير معلومة	نيجيريا	نيجيريا	2009\3\30	Redferm	29
لاشيء	مجهول	غير معلومة	نيجيريا	نيجيريا	2009\6\6	JS Amazing	30
لاشيء	تصادم	0,02	جمهورية كوريا	جمهورية كوريا	2010\10\24	Haekup Pacific	31
لاشيء	اصطدام مع شيء مغمر	غير معلومة	اليونان	اليونان	2012\3\5	Alfa I	32
لاشيء	غرق	أكثر من 250	سانت كيتس ونيفيس	عمان	2013\6\19	Nesa R3	33

(1): تحويل المبالغ المذكورة بحسب عملة البلد (تحويل وحدة الحساب الخاصة إلى عملة البلد).
* تم تقسيم جميع المبالغ المفروضة على صناديق FIPOL عن هذا الحادث بما يتناسب مع مسؤوليات كل من صندوق عام 1971 وصندوق عام 1992 (43.268% من مبالغ يدفعها الصندوق لعام 1971 و 56.732% منها تدفع من قبل الصندوق لعام 1992).
** تم تقسيم المسؤولية بموجب هذه الحادثة بين الصندوق لعام 1971 والصندوق لعام 1992 بمعدل 50% لكل صندوق.

قائمة المراجع:

المصادر:

القرآن الكريم.

المراجع باللغة العربية:

أولاً: الكتب العامة

1. ابتسام قرام، المصطلحات القانونية في التشريعات الجزائرية، بدون طبعة، قصر الكتاب، البليدة، بدون سنة نشر.
2. احسن بوسقيعة، الوجيز في القانون الجزائري العام، طبعة سابعة، دار هومة، الجزائر، 2008.
3. احسان علي محاسنة، البيئة و الصحة العامة، بدون طبعة، دار الشروق للنشر والتوزيع، عمان، 1991.
4. أحمد عبد الرحيم السايح، أحمد عبده عوض، قضايا البيئة من منظور إسلامي، بدون طبعة، مركز الكتاب، القاهرة، 2004.
5. بن شيخ لحسين، مبادئ القانون الجزائري العام، بدون طبعة، دار هومة، الجزائر، 2002.
6. محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الجزء الأول، بدون طبعة، دار مطابع الشعب، مصر، 1986.
7. محمد صبري السعدي، شرح القانون المدني الجزائري، الجزء الثاني، دار الهدى، الجزائر، طبعة ثانية، 2004.
8. ماجد راغب الحلو، قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
9. منى القاسم، التلوث البيئي والتنمية الاقتصادية، الدار المصرية للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الثانية، 1994.

10. محمود حسين عبد القوي، الحماية الجنائية للبيئة الهوائية، بدون طبعة، النسر الذهبي للطباعة، بيروت، 2002.
11. مصطفى العوجي، القانون المدني، ج2، المسؤولية المدنية، بدون طبعة، مؤسسة عمون للنشر والتوزيع، بيروت، بدون سنة نشر.
12. مرشد الطلاب، المرشد الجزائرية للنشر والتوزيع، 2005.
13. نوار دهام مطر الزبيدي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2014.
14. عبد الرزاق دربال، الوجيز في أحكام الالتزام في القانون المدني الجزائري، بدون طبعة، دار العلوم للنشر، عنابة، بدون سنة نشر.
15. علي تاج الدين فتح الله تاج الدين، ضيف الله بن هادي الراجحي، التلوث والبيئة الزراعية، بدون طبعة، دار النشر العلمي والمطابع، الرياض، 1998.
16. علي سعيدان، حماية البيئة من التلوث بالمواد الإشعاعية في القانون الجزائري، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، طبعة أولى، 2008.
17. عبد القادر الشبخلي، حماية البيئة في ضوء الشريعة والقانون والإدارة والتربية والتعليم، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي، بيروت، 2009.

ثانياً: الكتب المتخصصة

1. أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية و الإتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، منشأة المعارف، بدون طبعة، الإسكندرية، بدون سنة نشر.
2. إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية الملاحي في القانون الدولي، طبعة أولى، دار مكتبة الحامد، عمان، 2012.
3. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2001.
4. ليلي الجنابي، الجزاءات القانونية لتلوث البيئة (دراسة مقارنة تحليلية)، بدون طبعة، بدون دار نشر، العراق، 2014. <http://ao-academy.org/ar/2014/9/2733.html>.

5. محمد شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، بدون طبعة، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
6. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2008.
7. محمد السيد أحمد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2000.
8. سعيد السيد قنديل، آليات تعويض الأضرار البيئية، دراسة في ضوء الأنظمة القانونية والاتفاقيات الدولية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
9. عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي (دراسة قانونية)، بدون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
10. فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، المؤسسة الفنية للطباعة، مصر، 1998.
11. صلاح محمد سليمة، تامين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري و دور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2007.

الرسائل و المذكرات الجامعية:

أولاً: الرسائل

1. و اعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2009-2010.
2. محمد حمداوي، نظام المسؤولية عن التلوث في مجال النقل البحري، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، فرع قانون دولي عام، جامعة جيلالي اليابس، سيدي بلعباس، 2014-2015.
3. محمد سامر أنور عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة دمشق، 2001.
4. عادل ماهر سيد أحمد الأفقي، الحماية الجنائية للبيئة (دراسة مقارنة)، رسالة للحصول على درجة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة المنصورة، مصر، بدون سنة.

5. عبد الغني حسونة ، الحماية القانونية للبيئة في إطار التنمية المستدامة، أطروحة لنيل درجة دكتوراه في الحقوق، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2012-2013.

ثانياً: المذكرات

1. بن فاطيمة بوبكر، نظام برشلونة لحماية البيئة في البحر الأبيض المتوسط، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون، جامعة الدكتور مولاي طاهر، سعيدة، 2009-2010.

2. بثثة مختارية، التنظيم القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث بمصادر برية، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في القانون ، جامعة جيلالي ليابس، سيدي بلعباس، 2012-2013.

3. وليد عايد عوض الرشدي، رسالة ماجستير في المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، جامعة الشرق الأوسط، 2012.

4. طارق أحمد عبد الحكيم سكران، التزام السفينة بحماية البيئة البحرية من التلوث البحري، رسالة تخرج لنيل شهادة الماجستير، كلية النقل البحري و التكنولوجيا، الاسكندرية، 2006.

4. لقمان بامون، المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جريمة تلويث البيئة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2010-2011.

5. محمد بن زعيمة، حماية البيئة (دراسة مقارنة بين الشريعة الاسلامية و القانون الجزائري)، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير فرع الشريعة والقانون، جامعة الجزائر، 2002-2003.

6. نور الدين حمشة، الحماية الجنائية للبيئة دراسة مقارنة بين الفقه الإسلامي والقانون الوضعي، رسالة تخرج لنيل درجة ماجستير في الحقوق، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2005-2006.

7. نيان جعفر حسن، المسؤولية الجزائية للأشخاص المعنوية عن جرائم البيئة، رسالة في القانون لنيل درجة ماجستير، جامعة السليمانية، العراق، 2014.

8. فاطمة سماعيلين، نظام المسؤولية و التعويض للأضرار الناجمة عن التلوث البحري بالمحروقات في التشريع الجزائري والاتفاقيات الدولية، مذكرة ماجستير في القانون تخصص القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2009-2010.

9. سفيان بن قري ، النظام القانوني لحماية البيئة في الجزائر، مذكرة تخرج لنيل إجازة المدرسة الوطنية للقضاء، دفعة 2004-2005.

البحوث و المقالات:

1. أحمد عبد المنعم المزين، "البيئة البحرية"، مقال منشور بتاريخ 10 مارس 2011، على الموقع الإلكتروني: <http://kenanaonline.com/users/DrMezayn/posts/230408>

2. جوزيف ناجي، " التلوث البحري- الجزء الأول-" مقال منشور على الموقع الرسمي للهيئة العامة لتنمية الثروة السمكية في مصر بتاريخ 3 يوليو 2011، على الموقع الإلكتروني <http://www.gafrd.org/posts/286167>

3. دينا عويس، " ما أهمية البحار بالنسبة للإنسان"، مقال منشور بتاريخ 6 فبراير 2015، على الموقع الإلكتروني: <http://mawdoo3.com/>

4. زين ميلوى، " التلوث البحري و أحكام المسؤولية الدولية عن الأضرار البيئية"، مقال منشور في مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الأول، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 2013.

5. يوسف محمد عطاري، القانون الدولي و تلوث البيئة البحرية بالنفط، دراسات، علوم الشريعة و القانون، المجلد 33، العدد، 2006، على الموقع الإلكتروني: <http://journals.ju.edu.jo/DirasatLaw/article/viewFile/1365/1356>

6. كمال كيجل، "المسؤولية الموضوعية الدولية عن التلوث البحري"، مقال منشور في مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 5، قسم الحقوق، جامعة أدرار، 2009.

7. محمد حسين هيجل، " أهمية البحار و المحيطات و تأثيرها على البيئة و الحياة"، مقال منشور بتاريخ 03 أوت 2010، على الموقع الإلكتروني: http://alwaei.com/topics/view/article_new.php?sdd=702&issue=464

8. فؤاد عبد المنعم أحمد، "مفهوم العقوبة و أنواعها في الأنظمة المقارنة"، مقال منشور بتاريخ 19 /10 /2011، على الموقع الإلكتروني: [/http://www.alukah.net/web/fouad/0/35474](http://www.alukah.net/web/fouad/0/35474)

النصوص و المواثيق الدولية:

1. الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969.
2. اتفاقية بروكسل لعام 1971 الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات.
3. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973 (اتفاقية ماربول)
4. اتفاقية برشلونة لعام 1976 الخاصة بحماية البحر من البحر الأبيض المتوسط من التلوث.
5. بروتوكول برشلونة لعام 1976 بشأن التعاون في مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالبترول و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة.
6. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
7. بروتوكول لعام 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969.
8. بروتوكول لعام 1992 المعدل لاتفاقية الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1971.
9. اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض لعام 1992.
10. بروتوكول 2003 الملحق بالاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1992.

الداستير:

1. دستور 1996، الجريدة الرسمية عدد 76، الصادرة في تاريخ 8 ديسمبر 1996.

القوانين و الأوامر و المراسيم:

أولاً: القوانين و الأوامر

1. الأمر رقم 17-72 مؤرخ في 7 يونيو 1972 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية حول التعويضات المستحقة عن التلوث بالمحروقات الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية رقم 53، الصادرة في 4 يوليو 1972.

2. الأمر رقم 58-75 المؤرخ في 26 /09 /1975، يتضمن القانون المدني، معدل و متمم بالقانون رقم 10-05 المؤرخ في 20 يونيو 2005، منشورات بيرتي، الجزائر، طبعة 2006-2005.

3. الأمر رقم 80-76 المتعلق بالقانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، الصادرة في تاريخ 10 أفريل 1977

4. الأمر رقم 05-96 المؤرخ في 10 يناير 1996، يتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد 03، الصادرة بتاريخ 14 يناير 1996.

4. القانون رقم 05-98 المتضمن تعديل القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 47، الصادرة في 27 يونيو 1998.

5. قانون رقم 02-02، المؤرخ في 5 فبراير 2002 و المتعلق بحماية الساحل و تميمه، الجريدة الرسمية عدد 10 ، الصادرة في 12 فبراير 2002.

6. القانون رقم 10-03 المؤرخ في 19/07/2003 ، و المتعلق بالبيئة في إطار التنمية المستدامة، الجريدة الرسمية عدد 43، الصادرة بتاريخ 20/07/2003.

7. القانون رقم 01-09 المتضمن قانون العقوبات الجزائري المعدل و المدعم بأحدث الاجتهادات القضائية، مؤرخ في 25 فبراير 2009، بلخضر مخلوف ، بدون طبعة، دار الهدى، الجزائر، 2009.

8. قانون رقم 04-10 المتضمن تعديل القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 46، الصادرة في 18 أوت 2010.

ثانياً: المراسيم

1. مرسوم رقم 80-14 مؤرخ في 26 يناير 1980 يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16 فبراير 1976، جريدة رسمية عدد 5، الصادرة في 29 يناير 1980.

3. المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22/01/1996، جريدة رسمية عدد 6 الصادرة في 24/01/1996، المصادق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

4. المرسوم الرئاسي رقم 98-123 المؤرخ في 4 أبريل 1998 يتضمن التصديق على بروتوكول لعام 1992 المعدل لاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات لعام 1969، الجريدة الرسمية عدد 25، الصادرة في 26 أبريل 1998.

تشريعات مقارنة

1. قانون البيئة المصري رقم 04 لسنة 1994، الصادر في الجريدة الرسمية رقم 05 بتاريخ 03/02/1994 و المعدل بالقانون رقم 9 لسنة 2009، الجريدة الرسمية عدد 9 مكرر المؤرخة في 1 مارس 2009.

المواقع الإلكترونية بالعربية

1. حسين عبد الغني أبو غدة حق البيئة على الإنسان، موقع المختار الإسلامي،
www.islamselect.net/mat/78031

2. معجم المعاني الجامع، <http://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/%D8%A7%D9%84%D8%A8%D9%8A%D8%A6%D8%A9>

3. موقع القوات البحرية الجزائرية
http://www.mdn.dz/site_cfn/index.php?L=ar&P=evenement

4. مجلة الخط الأخضر الخليجية على الموقع الإلكتروني:
<http://www.greenline.com.kw/ArticleDetails.aspx?tp=679>

المراجع باللغة الأجنبية

LE PETIT LAROUSSE, édition 2009.

Sites internet

<http://www.byto.com/vb/showthread.php?t=34682>

<http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D8%B1>

<http://www.djazairess.com/eldjadida/20705>

<http://journals.ju.edu.jo/DirasatLaw/article/viewFile/1365/1356>

[B52%5_مجموعه ar.wikipedia.org/wiki/](http://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D8%B1)

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-\(FUND\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-the-Establishment-of-an-International-Fund-for-Compensation-for-Oil-Pollution-Damage-(FUND).aspx)

الفهرس

الصفحة	العنوان
01	مقدمة
07	المبحث التمهيدي: الإطار المفاهيمي للتلوث البحري بالمحروقات
07	المطلب الأول: مفهوم البيئة البحرية
08	الفرع الأول: تعريف البيئة
11	الفرع الثاني: تعريف البيئة البحرية و أهميتها
12	المطلب الثاني: مفهوم التلوث البحري بالمحروقات و مصادره
12	الفرع الأول: تعريف التلوث البحري بالمحروقات
15	الفرع الثاني: مصادر التلوث البحري بالمحروقات
18	المطلب الثالث: آثار التلوث البحري بالمحروقات وأهمية مكافحته
18	الفرع الأول: آثار التلوث البحري بالمحروقات
18	أولاً: آثار التلوث البحري بالمحروقات على الإنسان
19	ثانياً: آثار التلوث البحري بالمحروقات على البيئة البحرية والكائنات الأخرى
20	الفرع الثاني: أهمية مكافحة التلوث البحري بالمحروقات
23	الفصل الأول: المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات
24	المبحث الأول: النظام القانوني للمسؤولية المدنية لمالك السفينة
24	المطلب الأول: طبيعة المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري بالمحروقات
25	الفرع الأول: طبيعة المسؤولية المدنية عن التلوث البحري بالمحروقات وأسسها في الفقه الدولي
27	الفرع الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية المدنية في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري
27	أولاً: المسؤولية الموضوعية في ظل التشريع الدولي (الاتفاقيات الدولية)
28	الاتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1969 وتعديلاتها
30	الاتفاقية الدولية لإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن أضرار التلوث بالمحروقات لعام 1971 م وتعديلاتها
31	الاتفاقية الدولية لعام 1992 و بروتوكول 2003 المتعلقين بالصناديق الدولية للتعويض
31	ثانياً: المسؤولية الموضوعية في ظل التشريعات الجزائرية

- 32 المطلب الثاني: شروط المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري
بالمحروقات
- 33 الفرع الأول: حادث التلوث
- 33 أولا: السفينة
- 35 ثانيا: المحروقات
- 36 ثالثا: مسؤولية مالك السفينة
- 36 التسجيل كقاعدة عامة معيار للملكية
- 37 المسؤولية في حالة تعدد السفن المتسببة في ضرر التلوث
- 37 الفرع الثاني: ضرر التلوث
- 37 أولا: تعريف الضرر
- 39 ثانيا: النطاق الجغرافي لضرر التلوث
- 40 ثالثا: أنواع الأضرار التي تكون محل تعويض
- 40 الأضرار القابلة للتقدير النقدي
- 40 الأضرار غير القابلة للتقدير النقدي
- 41 الفرع الثالث: علاقة السببية
- 43 المطلب الثالث: خصائص المسؤولية المدنية لمالك السفينة عن التلوث البحري
بالمحروقات
- 43 الفرع الأول: المسؤولية الموضوعية لمالك السفينة
- 44 الفرع الثاني: المسؤولية المركزة لمالك السفينة
- 45 الفرع الثالث: مسؤولية مالك السفينة محددة التعويض
- 47 الفرع الرابع: مسؤولية مالك السفينة قابلة للتأمين
- 48 المبحث الثاني: ضمانات وآليات التعويض عن أضرار التلوث البحري
بالمحروقات
- 49 المطلب الأول: ضمانات التعويض في حدود مسؤولية مالك السفينة عن اضرار
التلوث البحري بالمحروقات
- 49 الفرع الأول: صندوق التحديد
- 50 أولا: أصحاب الحق في إنشاء الصندوق
- 51 ثانيا: أصحاب الحق في أموال الصندوق
- 51 ثالثا: آثار إنشاء الصندوق
- 52 رابعا: توزيع حصيلة صندوق التعويض
- 53 الفرع الثاني: التأمين الإجباري
- 58 المطلب الثاني: الصندوق الدولي للتعويض

- 58 الفرع الأول: شروط وحالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض
- 58 أولاً: شروط تدخل الصندوق الدولي للتعويض
- 59 ثانياً: حالات تدخل الصندوق الدولي للتعويض
- 61 الفرع الثاني: حالات إعفاء الصندوق الدولي من التعويض
- 62 أولاً: حالات إعفاء الصندوق من الالتزام بتعويض المضرورين من التلوث
- 64 ثانياً: أثر الخطأ الشخصي لمالك السفينة على التزام الصندوق بالتعويض
- 64 الفرع الثالث: حدود تدخل الصندوق الدولي للتعويض
- 64 أولاً: الحدود المالية لتدخل صندوق التعويض الدولي
- 66 ثانياً: تطبيق نصوص اتفاقية الصندوق الدولي للتعويض على حادثة ناقلة المحروقات الجزائرية " واد قيتريني "
- 69 الفصل الثاني: المسؤولية الجنائية لمالك السفينة عن التلوث في مجال النقل البحري للمحروقات
- 70 المبحث الأول: المسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية
- 70 المطلب الأول: الأركان القانونية لجرائم التلوث البحري
- 70 الفرع الأول: الركن الشرعي لجرائم التلوث البحري
- 71 أولاً: مبدأ الشرعية الجنائية و جرائم تلويث البيئة البحرية
- 73 ثانياً: مصادر التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية
- 74 ثالثاً: جرائم التلوث البحري من السفن
- 75 الفرع الثاني: الركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية
- 75 أولاً: السلوك الإجرامي
- 76 ثانياً: النتيجة الإجرامية
- 77 ثالثاً: علاقة السببية
- 78 الفرع الثالث: الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية
- 78 أولاً: القصد الجنائي
- 79 ثانياً: الخطأ غير العمدي
- 80 المطلب الثاني: أشخاص المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري
- 81 الفرع الأول: المسؤولية الجنائية للشخص الطبيعي عن جرائم التلوث البحري
- 81 أولاً: مسؤولية الشخص الطبيعي عن فعله الشخصي
- 82 ثانياً: المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم التلوث البحري
- 84 الفرع الثاني: المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي عن جرائم التلوث البحري
- 86 الفرع الثالث: أسباب انتفاء المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري

86	أولاً: الأسباب العامة لانتفاء المسؤولية الجنائية
86	حالة الضرورة
87	القوة القاهرة
87	ثانياً: الأسباب الخاصة لانتفاء المسؤولية الجنائية
87	الجهل في القانون
88	الترخيص الإداري
88	المبحث الثاني: الجزاءات القانونية المترتبة على مالك السفينة في جرائم التلوث البحري
89	المطلب الأول: الجزاءات الجنائية عن جرائم التلوث البحري
89	الفرع الأول: العقوبات السالبة للحرية المقررة لجرائم التلوث البحري
89	أولاً: الحبس
90	ثانياً: السجن
91	ثالثاً: الإعدام
92	الفرع الثاني: العقوبات المالية عن جرائم التلوث البحري
92	أولاً: عقوبة الغرامة
94	ثانياً: المصادرة
95	الفرع الثالث: التدابير الاحترازية عن جرائم التلوث البحري
95	أولاً: حل الشخص الاعتباري أو غلق المنشأة
96	ثانياً: حظر ممارسة بعض الأنشطة المرتبطة بالجريمة
96	ثالثاً: نشر حكم الإدانة
97	المطلب الثاني: الجزاءات غير الجنائية في جرائم التلوث البحري
97	الفرع الأول: الجزاءات المدنية عن جرائم التلوث البحري
97	أولاً: التعويض
98	ثانياً: إعادة الحال إلى ما كان عليه
99	الفرع الثاني: الجزاءات الإدارية عن جرائم التلوث البحري
99	أولاً: الغرامة الإدارية
100	ثانياً: الإنذار
100	ثالثاً: توقيف النشاط مؤقتاً
101	رابعاً: سحب و تعليق الترخيص
102	خاتمة
106	الملاحق

- 107 الملحق الأول: يتضمن قائمة الدول المصادقة على بروتوكول عام 1992 المعدل لاتفاقية سنة 1969 وبروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية إنشاء الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1971.
- 108 الملحق الثاني: يتضمن كيفية تحويل وحدة حق السحب الخاص وفقا لصندوق النقد الدولي بتاريخ 2 نوفمبر 2009
- 109 الملحق الثالث: يتضمن قيمة اشتراكات الدول في الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1992 حسب كمية المحروقات المستوردة من قبلها
- 110 الملحق الرابع: يتضمن تقرير اللجنة التنفيذية للصندوق الدولي للتعويض 1971 فيما يخص المبالغ النهائية للتعويض في قضية "واد قتريني"
- 111 الملحق الخامس: يتضمن صندوق 1971 : ملخص الحوادث إلى غاية 31 ديسمبر 2001 التي تعرض لها صندوق 1971 بحسب تقارير الصندوق الدولي للتعويض "FIPOL".
- 117 الملحق السادس: يتضمن ملخص الحوادث إلى غاية 31 ديسمبر 2013 التي تعرض لها صندوق 1992 بحسب تقارير الصندوق الدولي للتعويض "FIPOL".
- 119 قائمة المراجع
- 128 الفهرس