



جامعة وهران 2

كلية الحقوق و العلوم السياسية

أطروحة

للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم

في القانون الخاص

النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية

مقدمة ومناقشة علنا من طرف

السيدة(ة): سماعين فاطمة

أمام لجنة المناقشة

اللقب والاسم	الرتبة	المؤسسة الأصلية	الصفة
حمدان ليلي	أستاذة	جامعة وهران 2	رئيسة
بوخاتمي فاطمة	أستاذة	جامعة وهران 2	مشرفة
قمرأوي عزالدين	أستاذ محاضر أ	جامعة وهران 2	مناقشا
بسعيد مراد	أستاذ محاضر أ	جامعة تلمسان	مناقشا
مكي خالدية	أستاذة محاضرة أ	جامعة تيارت	مناقشة
حيتالة معمر	أستاذ محاضر أ	جامعة مستغانم	مناقشا

السنة الجامعية: 2017/2016

شكر

أقدم بجزيل الشكر و الاحترام و التقدير لكل من قدم لي يد المساعدة المادية أو المعنوية و أخص بالذكر الأستاذة المشرفة بوخاتمي فاطيمة التي شجعتني على إتمام هذه الأطروحة كما فعلت من قبل، و أخي الأكبر خالد الذي كان سندا و عوناً لي و أختاي سوميه و هاجر.

قائمة المختصرات

AFDI : Annuaire Français de Droit International.
AHTS: Anchor Handling and Towing Supply Vessels (remorqueurs, ravitailleurs releveurs d'ancre).
ANP : Agence Nationale du pétrole.
APERMA : Association Professionnelle des Entreprises de Remorquage Maritime.
BIMCO: The Baltic and International Maritime Council.
BP: British Petroleum.
BGAN: Broadband Global Area Network.
CDMO : Centre de Droit Maritime et Océanique.
CDMT : Centre de Droit Maritime et Transport.
CDPMM : Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande.
CFR: Code of Federal Regulation.
CMB : Convention Montego bay.
CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique.
CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer.
COLREGS: International Regulations for Preventing Collisions at Sea.
DESS : Diplôme des Etudes Supérieur Spécialisé.
DMF : Droit Maritime Français.
ENSM : Ecole National Supérieur maritime.
EPSGM : Etablissement de Protection Social des Gens de Mer.
FPSO: Floating Production, Storage and Offloading.
FSO: Floating Storage and Offloading unit.
IADC: International Association of Drilling Contractors.
IBAMA : Institut Brésilien pour l'environnement et les Energies renouvelables.
IFM : Institut française de la mer.
IMO : International Maritime Organisation.
IMR : Navires d'Intervention, de Maintenance et de Réparation.
INMARSAT : International Maritime Satellite organisation.
ISM : International Safety Management code (code international de gestion de sécurité).
ISU: International Salvage Union.
IUMI: International Union of Marine Insurers.
JORA : Journal Officiel de la République Algérienne.
JORF : Journal officiel de la République Française.
JOUE : Journal Officiel de l'Union Européen.
LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
LMC : Labour Maritime Convention.
MARPOL : Marine Pollution.
MMS: Minerals Management Service.
MODU: Memorandum of understanding Drilling Units.
NPD : Norwegian Petroleum Direction.
OIT : Organisation International du Travail.
OMI : Organisation Maritime Internationale.
ONGI : Organisation non Gouvernementale Internationale.
ONU : Organisation des nations unies.
OPA: Oil Pollution Act.

OPOL: Offshore Pollution Liability.
OPRC: Oil, pollution preparedness, response and cooperation.
OSPAR: Oslo-Paris.
P and IC: Protection and Indemnisation Clubs.
Par : Paragraphe.
PICT : Programme Intégré de de Coopération Technique.
PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement.
POLMAR : Pollution Marine.
PSV : Platforms Supply Vessels (ravitailleurs de plates-formes).
PUF : Presses Universitaires de France.
REMPEC: Regional Marine Pollution Emergency Response Center for the Mediterranean Sea.
RIF : Registre Internationale Français.
RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer.
SIPEX : Sonatrach International Petroleum Exploitation et production.
SMIC : Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance.
SMIMF : Salaire Minimum International Maritime Français.
SOLAS: Safety of Life at the Sea.
STCW: Standards of Training Certification and Watch Keeping for seafarers.
TOWHIRE: International Ocean Towage Agreement, daily hire.
VOL : Volume.
WAF : Waste Assesment From work (évaluation des déchets du travail).

المقدمة

المقدمة

تغطي البحار و المحيطات 71%¹ من مساحة الكرة الأرضية، و تعتبر مصدرا أساسيا من حيث ثروتها الحيوية و الطاقوية أهمها المحروقات بشتى أنواعها و على رأسها النفط، هذه الميزة جعلت البحر مصدرا طاقويا و اقتصاديا بالدرجة الأولى مما جلب أنظار الدول الصناعية الكبرى للتعقيب عن هذه المادة في البحر.

علما أن معظم الدول الصناعية الكبرى لا تحتوي على مخزونات نفطية برية كبيرة و منعدمة أحيانا، الأمر الذي دفعها إلى البحث عنه في مياهها البحرية باعتبار أن جل الدول الاقتصادية الكبرى هي دول بحرية مطلة إما على البحار أو على المحيطات أو كلاهما معا، لدى كانت الدول الصناعية تقوم باستيراد كميات كبيرة من النفط من الدول العربية، الآسيوية و إفريقية لكون هذه الأخيرة رغم أنها دول بحرية إلا أن لها مخزونات نفط البرية كبيرة.

مما جعل النفط سلاح يستعمل في الأزمات السياسية للضغط به على الدول الكبرى في الأمور السياسية و هذا بمنع تصدير هذه المادة الطاقوية إليهم، مثل ما حدث في بداية السبعينيات عندما أغلقت قناة السويس و امتنعت بعض الدول العربية من تصدير النفط إلى الدول التي ساندت إسرائيل، دفع ذلك الدول الصناعية إلى البحث عن المادة الطاقوية في مياهها البحرية حتى تتمكن من القضاء على هذه التبعية.

كانت أولى عمليات التعقيب بحثا عن النفط منحصرة على بعض الدول الكبرى آنذاك، لكن أصبح حاليا البحث عن النفط في البحر هاجس كل الدول الساحلية، خاصة مع ما أقره التشريع الدولي لقانون البحار على سيادة الدولة على إقليمها من استكشاف و استغلال جرفها القاري و ما تحته. فقامت بالبحث عنه في مياهها الإقليمية ما جعل استخراجها من قاع البحر يمر بتطور عبر الزمن، مما انعكس إيجابا على الصناعة النفطية البحرية، فكانت أولى التقنيات عن هذه المادة الطاقوية في البحر في نهاية القرن التاسع عشر بدءا بمنطقة كاليفورنيا بالضبط في خليج لويزيان Golf de Louisiane سنة 1887، و خليج مكايبو Golf Macaibo بفنزويلا، استدعى الأمر إلى تشييد منشآت لهذا النوع من الصناعة النفطية و هي التي عرفت بالمنصات النفطية البحرية و كانت في بدايتها خشبية تقام على السواحل ثم أخذت في تطور إلى أن وصلت إلى ما هي عليه الآن.

¹ سماعين فاطيمة، المسؤولية و التعويض عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير في القانون البحري و النشاطات المينائية كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة وهران، سنة 2010/2009، ص. 4.

كما كان النفط البحري يستخرج على أعماق صغيرة محدودة جدا نظرا للوسائل الموجودة آنذاك بحيث كانت عمليات التنقيب عن هذه المادة الطاقوية تتم في مناطق قريبة من الساحل (915 متر من الساحل) تحت عمق 3,5 متر و استمر الوضع على هذا الحال إلى غاية سنة 1937 أين قامت شركة أمريكية ببناء منصة كبيرة الحجم مساحتها 2700 متر على بعد 1600 كام تحت عمق 4,3 متر².

كون هذه الفترة عرفت الحرب العالمية الثانية أين زاد الطلب على هذه المادة الطاقوية خاصة بعد انتهائها لإعادة الدول الكبرى بناء اقتصادها و ما عرفته من تطور صناعي الذي يتطلب هذه المادة ذات الاستهلاك الواسع في الحياة اليومية.

كما نجد أن التنقيب عن النفط في البحر دفع بالدول إلى تطوير آليات الحفر و استخراج هذه المادة من البحر و انعكس على صناعة المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها بدءا بالمنصات الثابتة إلى المنصات المتحركة و من خشبية إلى خرسانية و معدنية.

تعتبر المنصات النفطية البحرية الثابتة هي أول أنواع المنصات التي أوجدت لاستغلال النفط

البحري و تسمى باللغة الفرنسية plates-formes fixes، و باللغة الإنجليزية fixed platforms.

قامت الشركة النفطية TEXACO الأمريكية بابتكار تقنية جديدة تتمثل في استبدال المنصات الخشبية لعدم قدرتها على مواجهة أخطار البحر و عدم استعمالها في الأعماق الكبيرة بمنصات مصنوعة من الخرسانة و يتم إغراقها تحت عمق 1800 متر³.

استمرت موجة المنصات النفطية البحرية في التطور إلى حين إيجاد المنصات المتحركة و هي أول منصة ذات دفع ذاتي و تم صنع أول منصة متحركة في 1957 من قبل شركة Pure Oil بحجم 900 متر لاستغلالها على ساحل كريبول Créole بخليج المكسيك، تم تطورت الأوضاع و تغيرت أعماق الحفر نحو الإرتفاع و قلة تكلفتها، و قد بلغ عدد المنصات النفطية البحرية سنة 1996 إلى 6600 منصة بمختلف أنواعها⁴، التي بلغت دروتها في الثمانينات بحيث وصلت إلى 3000 متر⁵.

فأصبحت عملية استغلال النفط البحري في انتشار مستمر و بالتالي مما زاد من عدد المنصات النفطية البحرية و أصبح الوضع لا يستهان به، لكون وجود هذه المنشآت البحرية أدى إلى تغيير خريطة الملاحة البحرية مما وجب على الدول النظر في سلامة و أمن الملاحة و حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر من هذه المنشآت البحرية.

²Alain QUENELLE, les plates formes métallique, revue Kaslik, année 1992, p. 81.

³ Jean-Pierre BEURRIER/ Patrick CHAUMETTE/ G.PROUTIERE, Droits Maritimes, tome 3, édition juris-service 1998.

⁴ Loïc ABALLEA, installations flottantes de production de stockage et de déchargement, mémoire master 2 de droit maritime et transport, année 2003-2004, p. 9.

⁵Alain LE TRESOLIER, le démantèlement des plates-formes pétrolières, master 2, faculté de droit et science économique, centre de droit maritime et océanique, année 2005, p. 2.

أثبتت الدراسات أن الإنتاج الكلي للمناجم النفطية البحرية قدر حوالي أكثر من 20% من الإنتاج العالمي للنفط أي ما يعادل 1، بمساهمة ثلاثة دول كل واحدة بنسبة إنتاجها روسيا (+13%)، أمريكا (+10%)، كندا (+5%)، من خلال المنصات النفطية البحرية المنتشرة عبر العالم في كل من البرازيل، خليج المكسيك، غينيا، شمال شرق المحيط الأطلسي أي في بحر الشمال⁶.

كما يعود وجود النفط في البحر إلى المجهودات التي بدلها التقنيين في مجال الصناعة النفطية البحرية من خلال تطوير الوسائل التي كانت مستعملة في الاستغلال البري للنفط إلى الاستغلال البحري لهذه المادة الطاقوية، مع الأخذ بعين الاعتبار المحافظة على البيئة البحرية و سلامة الملاحة. الأمر الذي يبين مدى أهمية هذه المادة الطاقوية و الحاجة الماسة إليها مما جعل شركات الأنشطة النفطية البحرية في تزايد مستمر بتزايد عدد منصاتها، أيضا ما شجع ذلك هو وجود النفط البحري في بعض السواحل على أعماق قليلة جدا لا تتطلب وسائل ضخمة و لا تكاليف باهضة، مما انعكس على نوعية المنصات النفطية البحرية المصنوعة لمقاومتها لأخطار البحر.

أمام هذا العدد الكبير من المنصات النفطية البحرية و يجب إدخالها في إطار مواضيع القانون البحري، بعدما كانت السفينة هي المنشأة البحرية الوحيدة التي يعرفها البحر و تعتبر من بين مواضيعه الكلاسيكية إلى حين ظهور هذه المنشآت البحرية الخاصة باستغلال النفط البحري، مما دفع المشرع الدولي و الوطني إلى أخذها بعين الاعتبار.

كثرت هذه المنشآت البحرية عبر العالم⁷ يتطلب نظام قانوني خاص ينظم وجودها، يختلف تارة عن السفينة و يقترب منها تارة أخرى، و ذلك بحسب نوع المنصة، منذ وضعها هذه المنصات الأخيرة قيد الاستغلال إلى غاية إنتهاء نشاطها، الأمر الذي يجعلها مرتبطة بعدة خدمات (وسائل مادية و بشرية) لوضعها في ميدان الاستغلال.

كما يستدعي نقل هذه المنشآت بعد صناعتها إلى مكان استغلالها عن طريق الاستعانة بعملية القطر كذلك المعروف للسفينة و يعتبر من الأحكام الأساسية و العامة للقانون البحري، إلى جانب تأمينها من الأخطار التي تسببها و التي قد تتسبب فيها للبيئة و الملاحة البحرية، كما تتطلب هذه المنشآت، طاقم بشري باعتباره العنصر الأهم لوضع هذه المنشأة قيد الاستغلال و إبقائها في الخدمة إلى حين نفاذ النفط البحري.

كما أصبح استغلال هذه المنشآت يشكل خطرا على البيئة و الملاحة البحرية، سواء أثناء ممارستها لنشاطها أو أثناء نهايته و بقاءها في مكان الاستغلال مهجورة من الطاقم الذي يقوم بتسييرها

⁶ Alain SIMONEAU, pétrole et gaz, réserves et production dans le monde, revue le marin, ATLAS 2015, numéro hors-série, p. 51.

⁷ أنظر الملحق 9، ص. 243.

و ذلك نفاذ كمية النفط الموجودة في البئر المستغل، لدى بالمنصات نعمة اقتصادية و نقمة بيئية نظرا لحوادث انفجارات البئر أو المنصات و التي تتسبب في تلوث البيئة البحرية بالنفط و انتشاره من خلال ما يتركه من بقعة زيتية سوداء و التي يصعب السيطرة عليها و تنظيف البحر بعدها.

الأمر الذي جعل الدول تسعى جاهدة إلى وضع أحكام قانونية تنظم هذه المنصات من حيث سلامة الملاحة البحرية التي لم تصبح في منأى عن خطر التلوث الذي أصبح محدقا مما يعرقل الملاحة، كما يعرقل استفادة المستعملين الآخرين للبحر مثل الصيد.

بما أن الجزائر دولة نفطية و ساحلية مطلة على البحر الأبيض المتوسط يبلغ طول ساحلها البحري 1400 كلم فهي تسعى جاهدة منذ بداية القرن الواحد و العشرين لعمليات البحث و التنقيب عن النفط في البحر، و كانت هذه المحاولات من قبل شركة سوناطراك التي تعتبر الشركة الوطنية الوحيدة في الجزائر التي تعمل في مجال النفط و الغاز الطبيعي.

قامت الشركة ببناء على رخصة من الوكالة الوطنية لتثمين الموارد الطاقوية في البحث و التنقيب في مياه ولاية جيجل في منطقي الاستغلال بجاية و عنابة (الكتل 144A و 145) كما سمي باللغة الفرنسية (L'offshore Bejaia-Annaba)، و في سنة 2007 قامت شركة سوناطراك بتوقيع مذكرة تفاهم في مجال البحث و استغلال المحروقات السائلة و الغازية في مياه عميقة و العميقة جدا⁸.

كما قامت شركة سوناطراك من خلال فرعها⁹ (SIPEX) في نفس السنة بإبرام عقد مع شركة Statoil بمشاركتها في التنقيب و استغلال النفط الموجود في المياه العميقة في البحر الأبيض المتوسط في دولة مصر في الكتلة 10 و التي تغطي مساحة 9802 متر بمساهمة 80% لشركة Statoil و 20% لشركة سوناطراك¹⁰، إلا أنه لحد الساعة لم تقام منصة نفطية بحرية و إنما تمت هناك أبحاث من أجل ذلك و تم تحديد المناطق.

علما أن التنقيب عن النفط البري أو البحري يختلف من حيث التكلفة لكون هذا الأخير في بعض الدول التي تعرف الاستغلال في المياه العميقة و الأكثر عمقا مكلفة جدا مقارنة مع النفط البري و الذي يؤول إلى الزوال على بضعة أعوام مما دفع الجزائر إلى البحث عن هذه المادة الطاقوية في البحر من أجل استغلالها نتيجة الاهتمام بالنفط البحري و كثرت المنصات النفطية البحرية دفعنا إلى البحث عن الأحكام القانونية التي تحكم هذه المنشآت البحرية.

⁸ Salem FERDI, Sonatrach se lance dans la prospection offshore en Algérie, le quotidien d'Oran, lundi 19/12/2011, p. 4.

⁹ SIPEX est une filiale de sonatrach présente dans plusieurs pays d'Afrique notamment le Mali, Mauritanie l'Egypte, Libye et au Niger.

¹⁰ L'exploitation offshore en méditerranée, fiche documentaire IFM n° 3/12, comité du Toulon le 5 mars 2012. www.euro-pétrole.com

لدى ما مفهوم المنصات النفطية البحرية؟ و ما هي الأحكام القانونية التي تنظم وجودها في المجال البحري من بداية نشاطها إلى انتهائه و ما مدى تأثيرها على البيئة و الملاحة البحرية؟ للإجابة على هذه الإشكالية، اتبعنا منهجا قانونيا مركبا بين المنهج المقارن و التحليلي و ذلك بالتطرق إلى ماهية المنصات النفطية البحرية (الفصل التمهيدي) حتى يتم تعريفها و ذكر أنواعها (المبحث الأول)، كدى الطبيعة القانونية لهذه المنشآت البحرية و اختصاص الدولة الساحلية (المبحث الثاني)، ثم ننتقل إلى دراسة العقود التي تبرم لاستغلال (الباب الأول) من عقد قطر و تأمين (الفصل الأول) و عقد عمل (الفصل الثاني)، و أخيرا نتطرق إلى الأخطار التي تطرحها و تسببها عملية استغلال هذه المنصات (الباب الثاني)، تسيير أخطار المنصات أثناء نشاطها (الفصل الأول)، إلى جانب إزالة هذه المنصات من البحر من سلامة و أمن الملاحة (الفصل الثاني).

الفصل التمهيدي

ماهية المنصات النفطية

البحرية

الفصل التمهيدي

ماهية المنصات النفطية البحرية

إن انتشار المنصات النفطية البحرية عبر البحار و المحيطات لم يكن وليد الصدفة أو بصفة عشوائية و إنما حاجة الإنسان لهذه المادة الطاقوية دفعت به إلى البحث عنها في البحر، فبدأت الدول الصناعية بالتقيب عن هذه المادة في البحر نظرا لازدياد الطلب عليها و لتلبية حاجيات سكانها و تطوير صناعتها.

سعت أمريكا إلى التقيب عن النفط في البحر و كانت أولى الدول التي قامت بذلك، و تمت التقبيلات في خليج المكسيك بمنطقة لوزيان، و شهدت هذه العملية تطورا كبيرا عبر الزمن فشجعت دول أخرى للقيام بنفس العملية، فانعكس ذلك التسابق و التطور في البحث عن النفط في البحر حتى على الوسائل المستعملة للتقيب عنه و استغلاله.

أمام هذا الوضع قامت الدول الصناعية الكبرى لبناء المنصات نفطية بحرية في أماكن وجود الآبار النفطية البحرية من أجل استغلاله، الأمر الذي جعل هذه المنصات مرتبطة بأكثر من قانون نظرا للمساهمين فيها، القانون البحري، قانون البحار، قانون التأمين، قانون العمل ... و غيرها. لدى لابد لنا من التطرق إلى مفهوم هذه المنصات من خلال التعريف بها و ذكر أنواعها (المبحث الأول) مع ذكر طبيعتها القانونية فيما إذا كانت سفينة أو جزيرة طبيعية أو غير ذلك (المبحث الثاني).

المبحث الأول

مفهوم المنصات النفطية

البحري

المبحث الأول

مفهوم المنصات النفطية البحرية

لتعريف المنصات النفطية البحرية بصفة عامة لابد من التطرق إلى التعريف اللغوي لهذه المنشآت من خلال التعريف الذي جاء في قواميس اللغة الفرنسية و اللغة الإنجليزية إلى جانب التعريف القانوني و هو ما يهمننا في دراستنا هذه.

للتمكن من تعريف المنصات النفطية البحرية لابد من الرجوع إلى التشريع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية و التي كانت سبابة في هذا المجال.

لدى سوف نتطرق إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي و القانوني للمنصات النفطية البحرية (المطلب الأول) إلى جانب الأنواع المختلفة لهذه المنصات النفطية البحرية التي تأثرت بالتطور في مجال أعماق التنقيب (المطلب الثاني).

المطلب الأول

تعريف المنصات النفطية البحرية

لتعريف المنصات النفطية البحرية لا بد من الرجوع إلى التعريف اللغوي والاصطلاحي من خلال القواميس، باللغة الفرنسية و الإنجليزية و العربية (الفرع الأول)، ثم إعطاء التعريف القانوني لهذه المنصات النفطية البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

المعنى اللغوي والاصطلاحي للمنصات النفطية البحرية

يوجد نوعين من المنصات النفطية البحرية، النوع الأول يستعمل للحفر و التنقيب عن النفط وتأتي في المرحلة ما قبل الاستغلال، أما النوع الثاني فهي المنصات النفطية البحرية التي تقوم باستخراج وإنتاج النفط و تخزينه و تستعمل في مرحلة الاستغلال.

أولاً: تعريف المنصات النفطية البحرية باللغة الفرنسية: تعرض لقاموس اللغة الفرنسية " Hachette" إلى المنصات النفطية البحرية تحت إسم plates formes هي تلك الهياكل الموجهة للتنقيب

و استغلال الآبار النفطية الموجودة في قاع البحر¹¹، كما ورد مصطلح " offshore " هي كلمة إنجليزية و يقصد به تلك الاكتشافات للآبار النفطية التي تقام على السواحل.¹²

أما قاموس " Hachette " عرفه على أنه تلك التقنيات المستعملة للبحث و التنقيب و استغلال الآبار النفطية و هي كلمة ذات أصل إنجليزي¹³.

يتفقان كلا التعريفين على أن هذه الوحدات البحرية تقام و تستعمل في البحر، الأمر الذي يجعلها تقتصر فقط على الدول الساحلية سواء دول تطل على البحار أو المحيطات، و يكون ذلك باستغلال الآبار النفطية البحرية موجودة فيها.

يلاحظ أن كلا المرجعين يعرفان المنصة النفطية البحرية في حد ذاتها، إلى جانب النشاط المنجمي الذي تقوم به المنصات من استكشاف و استغلال للنفط الموجود في البحر و أعماقه.

ثانيا: تعريف المنصات النفطية البحرية باللغة الإنجليزية: ورد في القاموس "Combridge" تعريف المنصات النفطية البحرية على أنها تلك الهياكل الضخمة المزودة بتجهيزات خاصة باستخراج النفط من البحر و أعماقه¹⁴.

الفرع الثاني

التعريف القانوني للمنصات النفطية البحرية

يتم هذا التعريف وفقا للتشريع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية المبرمة في المجال البحري و كدى التشريع الوطني المعمول به في الدول الساحلية فيما يخص تنظيم الاستغلال المنجمي في المجال البحري.

أولاً: تعريف المنصات البحرية وفقا للتشريع الدولي (الاتفاقيات الدولية):

وجدت العديد من الاتفاقيات الدولية التي عرفت المنصات النفطية البحرية بمختلف المصطلحات، يعني ذلك أنه لم تحتوي كل الاتفاقيات على نفس المصطلح و إنما كل اتفاقية أعطت مصطلح خاصا بها.

¹¹ « Structure destinée au forage à l'exploitation d'un puits de pétrole sous-marin », dictionnaire HACHETTE, Paris, édition 2009, p. 1264.

¹² « Offshore se dit de soudage pétroliers effectués au large des côtes », Larousse, imprimerie ELBAATH aout 1999, Constantine, Algérie, p. 477.

¹³ Offshore qui rapporte aux techniques de recherche de forage et d'exploitation des gisements pétroliers marins, dictionnaire HACHETTE, Paris, édition 2009, p. 1145.

¹⁴ «A large structure with equipment for removing oil from under the ground, especially from under the sea” , dictionary.combridge.com

1- اتفاقية الأمم المتحدة للجرف القاري¹⁵ لسنة 1958:

وجد اتفاقية الجرف القاري لسنة 1958 تطرقت إلى المنصات البحرية تحت إسم "المنشآت" و من حق كل دولة ساحلية استغلال جرفها القاري عن طريق تشييد منشآت من أجل استكشاف و استغلال الموارد الطبيعية لهذا الأخير، و هذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة الخامسة من اتفاقية الأمم المتحدة¹⁶.

2- اتفاقية ماريول¹⁷ (MARPOL) سنة 1978/1973:

جاءت اتفاقية ماريول MARPOL مسطرة الضوء على المنصات البحرية الثابتة و العائمة في فقرتها الرابعة من المادة الثانية لها و أدرجت تعريف المنصات البحرية في المفهوم الواسع للسفينة « navire » على أن السفينة هي كل عمارة بحرية مهما كان نوعها بما فيها الأجهزة الغاطسة و العائمة و المنصات البحرية الثابتة و العائمة¹⁸.

3- اتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية

اينمارسات¹⁹ (INMARSAT) سنة 1976:

تطرقت بدورها اتفاقية اينمارسات إلى تعريف المنصات البحرية و من خلال تعريفها للسفينة بمفهومها الواسع، فأدرجت المنصات البحرية على أنها كالهياكل الديناميكية، الهياكل العائمة، الهياكل الغاطسة و كل المنصات البحرية الغير ثابتة تثبيتا دائما بقاع البحر و هذا ما أكدته الفقرة الأولى من المادة الأولى من البروتوكول المعدل للاتفاقية²⁰، و لهذا تكون الاتفاقية قد تعرضت إلى نوع واحد من المنصات النفطية البحرية و هي المنصات الغير مثبتة بصفة دائمة.

¹⁵ La convention sur le plateau continental 1958, faite à Genève le 29/04/ a1958. Entrée en vigueur le 10/06/1964. Nation Unies, recueil des traités, vol. 499, p. 311.

¹⁶Article 5 alinéa 2 « ...l'état riverain a le droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaire pour l'exploitation de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles... ».

¹⁷مرسوم رقم 83-874 المؤرخ في 27/09/1983 المتضمن المصادقة على اتفاقية 1973 الخاصة بالوقاية من التلوث الناجم عن السفن المعدلة بموجب بروتوكول 1978، الموقعة بلندن في 17/02/1978، الجريدة الرسمية العدد الصادرة 1988/10/02. ص 2919.

¹⁸Article 2 alinéa 4 : « navire désigne un bâtiment exploité en milieu marin de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixe ou flottantes ». MARPOL, édition récapitulative de 2006, organisation maritime internationale. Londres 2006, p. 4.

¹⁹ مرسوم رئاسي رقم 90-178 بتاريخ 16/06/1990 يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (اينمارسات) و اتفاق استغلال المتعلق بالمنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (اينمارسات) المبرمين في سبتمبر 1976، الجريدة الرسمية العدد 25، الصادرة بتاريخ 20/06/1990.

²⁰Le par f, de l'art 1, « le terme navire désigne un bâtiment de quelque type que ce soit, exploité en milieu marin ou dans les eaux ne faisant pas partie du milieu et englobe, entre autres, les engins à portance

4- اتفاقية ريودي جانيرو لسنة 1977:

قامت اللجنة الدولية البحرية بتحرير مشروع اتفاقية دولية حول المنصات النفطية البحرية المتنقلة²¹ و التي تحتوي على 12 مادة، فعرفت المنصات النفطية البحرية في مادتها الأولى هي كل هيكل بحري مهما كانت طبيعته سواء عائما أو ثابتا على سطح البحر أثناء الاستغلال مع قدرتها على التنقل بصفة منفردة أو قابلة للتنقل من مكان إلى آخر²².

من خلال تعريف المادة الأولى من مشروع اتفاقية ريودي جانيرو سبتمبر 1977 يجعل هذا التعريف ينطبق على كل أنواع الآلات البحرية الناشطة في البحر منها منصات التنقيب ذات الدفع الذاتي أو شبه عائمة، و منصات التخزين و الإقامة كما يقول ANDRE PRESSON²³

5- اتفاقية الأمم المتحدة أعالي البحار لسنة 1982:

اتفاقية قانون البحار و المعروفة باتفاقية مونتني قوبي (Montégo Bay) التي تطرقت بدورها في قسمها الحادي عشر إلى المنصات البحرية بصفة عامة في مادتها 60 تحت عنوان الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنه حق كل دولة ساحلية أن تقيم المنشآت على مياهها البحرية من البحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة أين تمارس سيادتها الدولية (المادة 60 فقرة 1 و 2)²⁴.

6- الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة

1990²⁵:

تعرضت هذه الاتفاقية إلى تعريف الوحدة البحرية في الفقرة الأولى المادة الخامسة "هي أي منشآت أو إنشاءات بحرية ثابتة أو عائمة تقوم بعمليات استكشاف الغاز أو النفط أو استغلاله أو إنتاجه، أو في تحميل أو تفريغ الزيت".

dynamique, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes non ancrées de manière permanente ». Recueil des traités. Nations unies. Volume 1143. I-17948. P, 3365.

²¹ مسودة الاتفاقية ريودي جانيرو سبتمبر 1977 الخاصة بالمنصات البحرية المتحركة و التي لم تدخل حيز التنفيذ لعدم مصادقة الدول البحرية العظمى آنذاك و تعتبر أولى المحاولات في مجال المنشآت النفطية البحرية.

²² Article 1 "in this convention CRAFT shall mean any marine structure of whatever nature not permanently fixed into the sea-bed which". Handbook of maritime conventions, Vancouver Edition 2004. Chapter 12.

²³ ANDRE PRIERRON, projet de convention international sur les engins mobiles offshore. DMF 1^{er} trimestre 1978, p, 131-132.

²⁴ بموجب الأمر رقم 96-05 المؤرخ في 10 يناير 1996 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية أعالي البحار المبرمة بمونتني قوبي في 10 ديسمبر 1982. الجريدة الرسمية العدد 3.

²⁵ مرسوم رئاسي رقم 04-326 المؤرخ في 10 أكتوبر 2004، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية لاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990. المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر 1990، الجريدة الرسمية العدد 65، الصادرة بتاريخ 13 أكتوبر 2004.

يلاحظ على هذا التعريف الذي ورد في المادة المذكورة أعلاه أنه سمي المنصات النفطية البحرية باسم "الوحدة البحرية" و تكون إما ثابتة في مكان معين تقوم بإنتاج و استغلال النفط و هذا ينطبق على المنصات الثابتة المصنوعة من الخرسانة و هي منصات نفطية بحرية غاطسة، و إما عائمة و هنا أعطها صفة من صفات السفينة وهي العوم أو صفة الطفو وهي المنصات شبه الغاطسة.

7- مشروع اتفاقية سيدني SYDNEY لسنة 1994:

عرف بدوره مشروع اتفاقية Sydney المنصات النفطية البحرية و عقد هذا المشروع من قبل اللجنة البحرية الدولية في مؤتمرها الدولي الخامس و الثلاثون من 2 إلى 8 نوفمبر 1994 تحت عنوان الآلات المتحركة لاستغلال أعماق البحار في مادته الأولى على أنه وفقا للاتفاقية فان كلمة «Engin» تعني كل هيكل بحري مهما كانت طبيعته، غير ثابت بصفة دائمة بقاع البحر، قادر على التنقل أو للتنقل عوما فوق أو تحت سطح البحر، سواء كان مربوط أو غير مربوط بقاع البحر أثناء قيامه بالعمليات، و يستعمل أو موجه للاستعمال في الاستكشاف، الاستغلال، المعالجة، نقل أو تخزين الموارد المعدنية البحرية²⁶.

8- بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال

الجرف القاري 1994²⁷:

جاء تعريف المنصات النفطية البحرية تعريفا عاما في بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط ضد التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري و عمق البحر و ما تحت عمق البحر التابع لاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط المنعقدة في برشلونة سنة 1976، بمصطلح "المنشآت" و هي كل هيكل ثابت أو عائمة مستعمل في عمليات استكشاف و استغلال الموارد المعدنية الجامدة، السائلة و الغازية الموجودة في المنطقة التي حددها البروتوكول وفق الأنواع التالية:

- الوحدات الثابتة أو المتحركة للحفر في البحر.
- الوحدات الثابتة أو العائمة للإنتاج إلى وحدات التركيز المتحرك.

²⁶Dans la présente convention « Engin » signifie toute structure marine de quelque nature que ce soit, non fixée de manière permanente dans le sol marin, qui

- a) Est capable de se déplacer en flottant sur ou sous la souffrance de la mer, et attachée ou non au sol marin au cours des opérations, et
- b) Est utilisée, ou est destinée à être utilisée, à l'exploitation, le traitement, le transport ou le stockage des ressources minérales du sol ou du sous-sol marins, ou encore à des activités auxiliaires. Sydney 2, documents of the conference, yearbook 1994. Annuaire maritime international. P, 181.

²⁷ بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن الاستغلال للجرف القاري لسنة 1994 التابع للاتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث و الذي دخل حيز التنفيذ في 24/03/2011. انضم إليه الاتحاد الأوروبي بموجب قرار رقم UE/05/2013 في 17/12/2012، الجريدة الرسمية للاتحاد الأوروبي (janvier 2013 (9) JOEU n°L4 du 9) لحد الساعة الجزائر لم تصادق عليه.

• منشآت التخزين و كدى السفن المخصصة لهذا الغرض.

يلاحظ من خلال استقراء نص الفقرة السادسة من المادة الأولى من البروتوكول المذكور أعلاه، أن هذا الأخير في تعريفه للمنصات البحرية عدد أنواع هذه الأخيرة و على سبيل الحصر و ليس على سبيل المثال و التي سوف نتطرق إليها لاحقا مع ذكر الطبيعة القانونية لكل واحدة منها، و معايير التفرقة بينهما من حيث التشابه و اختلاف كل واحدة عن الأخرى، الأمر الذي يجعلها تارة تقترب من السفينة و تارة أخرى تختلف عنها مما يدفعها إلى تطبيق القواعد الكلاسيكية للقانون البحري على بعض منها دون البعض الآخر.

9- بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة

على الجرف القاري 1988²⁸

عرف البروتوكول المنصة النفطية البحرية في الفقرة الثالثة من المادة الأولى "و لأغراض هذا البروتوكول يشير تعبير "المنصة الثابتة" إلى جزيرة اصطناعية، أو منشأة، أو هيكل مما قد تثبت تثبيتا دائما بقاع البحر بغرض استكشاف أو استغلال الموارد أو لأية أغراض اقتصادية أخرى". من خلال استقراء المادة سالفة الذكر نستخلص، أن تعريف المنصات النفطية البحرية جاء ضيقا و محصورا في نوع واحد من أنواع المنصات و المتمثلة في المنصة النفطية البحرية الثابتة لأجل استكشاف أو استغلال النفط، كما حصر مجال إعمال هذا البروتوكول على المنصات النفطية البحرية الثابتة القائمة على الجرف القاري، كما سوف نتعرض إلى تعريفها لاحقا في أنواع المنصات البحرية.

كما استعمل البروتوكول مصطلح "المنصة الثابتة" بالمعنى الواسع، حيث أدرج في طياته الجزر الاصطناعية، منشأة أو هيكل و اشترط فيها أن تكون مثبتة بصفة دائمة طول فترة الاستكشاف و الاستغلال إلى نهاية العملية.

ثانيا: تعريف المنصات النفطية البحرية وفق التشريع الوطني (القوانين الوطنية): تعرض التشريع الوطني إلى المنصات النفطية البحرية و نأخذ على سبيل المثال التشريع الجزائري و الفرنسي.

1- تعريف وفق القانون الجزائري²⁹: تطرق المشرع الجزائري إلى المنصات النفطية البحرية في

قانون المناجم في مادته 161 قانون المناجم بنصها مايلي: "يقصد بالمنشآت و التجهيزات

²⁸مرسوم الرئاسي رقم 06-135 المؤرخ في 10/04/2006، يتضمن التصديق بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، المتعمد بروما في 10/03/1988، الجريدة الرسمية العدد 23، الصادرة بتاريخ 12/04/2006.

²⁹ قانون رقم 14-05 بتاريخ 24/02/2014، يتضمن قانون المناجم، الجريدة الرسمية العدد 18 الصادرة بتاريخ 30/03/2014.

المستعملة في البحث أو استغلال الموارد المعدنية أو المتحجرة في المجالات البحرية حسب مفهوم هذا القانون:

- المحطات العائمة و ملحقاتها.
- الأليات الأخرى الخاصة بالاستغلال و ملحقاتها.
- السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث و استغلال المنجمين".

يلاحظ من خلال استقراء المادة المذكورة أنفا أنها لم تعطي تعريفا دقيقا جامعا مانعا للمنصات النفطية البحرية و إنما اكتفتبذكر أنواعها مع تحديد مهامها من بحث و استخراج و استغلال للنفط في البحر، و بهذا تكون قد وضعت تعداد على سبيل الحصر و ليس على سبيل المثال للمنصات البحرية، كما يلاحظ أيضا على هذا التعريف أنه ضيق لم يشمل كل أنواع المنصات النفطية البحرية التي جاءت بها الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا المجال.

كما أدرج في طيات هذه المادة عدة مصطلحات يبين أنه قصد بالمنصات النفطية البحرية، كل منشأة، تجهيز، محطة، آلية، سفن المخصصة لكل نشاط أو عملية تقام من أجل استغلال الموارد الطبيعية البحرية.

2- تعريفه وفق القانون الفرنسي:

تعرض المشرع الفرنسي في القانون رقم 68-1181 المؤرخ في 30 ديسمبر 1968 المتضمن استكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية³⁰ لتعريف المنصات البحرية في المادة الثالثة تحت اسم "المنشآت" و هو مصطلح واسع شمل المنصات النفطية البحرية و كل آليات الاستغلال و ملحقاتها (مثل منصات إقامة العمال، منصات تناول الطعام...) الأخرى الخاصة باستكشاف و استغلال الموارد الطبيعية، و كدى العمارات البحرية التي تساهم بصفة مباشرة في عمليات الاستكشاف و الاستغلال³¹.

المشرع الفرنسي عندما تطرق إلى استكشاف المواد الطاقوية الموجودة في قاع البحر لم يحصر نوع المنصات البحرية المستعملة و إنما جاء عاما بذكره كلمة كل عمارة بحرية تساهم أو تشارك في عمليات الاستغلال النفطي البحري بصفة عامة، و بهذا يكون قد وسع من نطاق هذه المنشآت تحت كلمة "العمارات البحرية" أي كل هيكل يساهم في عمليات الأنشطة النفطية.

³⁰Loi n° 68-1181 du 30/12/1968 relative à l'exploitation du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, JORF du 31/12/1968.

³¹Article 3 « l'expression installations et dispositifs, désigne au sens de la présente loi :

- 1) Les plates-formes et autres engins d'exploitation, ainsi que leurs annexes.
- 2) Les bâtiments de mer qui participent directement aux opérations d'exploitation ou d'exploitation. »

المطلب الثاني

أنواع المنصات النفطية البحرية

تنقسم المنصات النفطية البحرية إلى قسمين بحسب النشاط أو الغرض المستعمل لأجله، هناك منصات البحث و التنقيب و منصات الإنتاج، الأمر الذي يجعلها تننوع إلى نوعين هما المنصات النفطية البحرية المتحركة و المنصات النفطية البحرية الثابتة³²، التي يتم من خلالها استغلال النفط الموجود في الأعماق البحر و الذي يمثل حوالي 1/3 مناجم العالم.

كما حددت القاعدة التاسعة و الثلاثون من الملحق الأول من اتفاقية ماربول MARPOL في فقرتها الأولى التي عدت على سبيل الحصر كل أنواع المنشآت البحرية سواء كانت للتنقيب أو الاستكشاف و الاستغلال و اختلقت المصطلحات من منصات بحرية (ثابتة، عائمة للتنقيب) و منشآت عائمة للإنتاج، تخزين و تفرغ FPSO الخاصة بإنتاج و تخزين المحروقات في عرض البحر، إلى جانب الوحدات العائمة للتخزين FSU تستعمل لتخزين المحروقات المستعملة للتشغيل³³، مما أدى إلى انتشار المنصات النفطية البحرية بهذا العدد الكبير عبر أنحاء العالم أهمها:

1- المنصات البحرية للتنقيب: هي منشآت متحركة دورها الانتقال من منطقة بحرية إلى أخرى

من أجل التنقيب عن النفط و تنقسم بدورها إلى قسمين هما:

• الركائز الموضوعة في عمق البحر (التمثلة في المنصات العائمة، منصات الدفع الذاتي و المنصات الثابتة).

• الركائز و المتمثلة في المنصات شبه العائمة، سفن التنقيب³⁴.

2- المنصات البحرية للإنتاج: هي منشآت ثابتة تستعمل في مرحلة الاستغلال و هي مثبتة

بصفة دائمة في قاع البحر طوال مدة الاستغلال و التي قد تصل إلى عدة سنوات³⁵.

³² انظر الملحق رقم 2، ص. 245.

³³ MARPOL édition récapitulative de 2006, organisation maritime internationale, Londres 2006, p. 135.

³⁴ Aye JONATHON, problèmes juridiques posés par les plates-formes maritimes et leur assurance, thèse de doctorat université de Nantes, faculté de droit, centre de droit maritime et océanique, année 1986, p. 37.

³⁵ Aye JONATHON, op, cit, p. 40.

الفرع الأول المنصات البحرية للتنقيب

أولاً: الركائز الموضوعية في عمق البحر: هذا النوع من المنصات البحرية يحتوي بدوره على ثلاثة أشكال مختلفة من حيث الشكل و مواد الصنع الأمر الذي ينعكس على طبيعتها القانونية و اقترابها من معايير السفينة و تتمثل هذه الأنواع فيمايلي:

1- المنصات النفطية البحرية العائمة:

يصنع هذا النوع من المنصات من الخرسانة (الإسمنت المسلح) و يتم قطرها من اليابسة إلى مكان استغلالها، و هي منصات تستعمل للاستغلال طويل المدى مما يفسر الاستثمارات الكبرى التي تقوم بها الشركات النفطية لبهاضة تكلفتها، و هذا ما حصل لمنصة إنتاج النفط (HIBERNIA) التي صنعت خصيصا لمواجهة الجبال الجليدية المنحدرة من سان لوران Saint-Laurent التي بلغت تكلفتها أربعة و عشرين مليار فرنك فرنسي³⁶.

2- المنصات النفطية البحرية ذات الدفع الذاتي³⁷:

هي منصات يتم قطرها من الساحل إلى مكان الاستغلال و ترتكز على قاع البحر من خلال أرجلها التي تثبت في القاع، و قطرها يتميز بحساسية نظرا لكون الأرجل توضع فوق طوفية الأمر الذي يجعل استقرارها صعبا و يدخل هذا النوع من الآلات في إطار المنصات شبه العائمة³⁸.
لدى يجب أن يتم قطر هذا النوع في ظروف مناخية هادئة وفق معايير جيوفيزيائية حسب عمق البحر و تكون فوق الماء حوالي عشرين (20) متر و بذلك تكون في مأمن عن الحوادث و الكوارث البحرية و التقلبات الجوية³⁹، و يمتاز هذا النوع من المنصات بنوع من الحساسية و لقد عرفت اتفاقية ماربول MARPOL على أنها تلك المنشأة ذات الدفع الذاتي قادرة على رفع هيكلها فوق سطح الماء أو على مستوى سطح الماء⁴⁰.

³⁶Pierre-Jean BORDAHANDY, «le statut juridique des plates-formes pétrolière, mémoire de DESS de droit maritime et transport faculté de droit et des sciences d'Aix Marseille, 1997-1998, p. 6.

³⁷ أنظر الملحق رقم 2، ص. 245.

³⁸Amélie de prunelée, le remorquage des plates-formes pétrolières, mémoires DESS centre de droit maritime et des transports, facultés de droit et de science politique d'Aix Marseille, année 2003/2004, p. 9.

³⁹Jean-Baptiste CHARLES, LE régime juridique des dommages en matière de services maritimes à l'offshore pétrolier, mémoire master 2, CDMT, faculté de droit et de science politique, université Paul Cézane Aix-Marseille 3, année 2006-2007, p. 15.

⁴⁰MODU, recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2009, OMI, édition 2010, paragraphe 1.3.47, p. 10.

3- المنصات النفطية البحرية الثابتة⁴¹:

يتم تجميع هذه المنصات في المنطقة المستهدف استغلالها و هي منصات مصنوعة من الحديد الصلب إلا أن هذا النوع من المنصات العاطسة الثابتة أصبح نادرا لتكلفتها الضخمة لاستعمالها في أعماق محدودة.

غير أن دراسة هذا النوع من المنصات مهمة جدا خاصة عند تفكيكها الأمر الذي يمس بالطبيعة القانونية لنوع هذه المنشأة البحرية، كما تتكون هذه المنصات النفطية البحرية الثابتة من قسمين هما:

1- الجسر العائم الذي يقبل آلات الحفر و معدات الإنتاج و الطاقم البشري الذي يسهر على وضع المنصة النفطية البحرية قيد الاستعمال.

2- أعمدة تثبيت المخصصة لغرسها في الأرض و يتم شحنها إلى مكان الاستغلال على متن طوفية خاصة التي يتم وضعها في الماء إلى حين وصولها إلى عمق البحر و تثبيتها به، فيتم تزويدها بجسر العمل و المعدات و التحضيرات المرفقة⁴².

تعرضت إلى هذا النوع من المنصات اتفاقية جنيف 1958 الخاصة بالجرف القاري فيما يخص استكشاف و استغلال النفط الموجود في المياه الإقليمية للدول الساحلية و ذلك ما نصت عليه الفقرة الثانية من المادة الخامسة على أنه يحق لكل دولة أن تستغل جرفها القاري من خلال وضع منصات ثابتة خاصة بالاستكشاف و استغلال موارده الطبيعية و وضع مناطق محمية⁴³.

ثانيا: المنصات النفطية البحرية ذات الركائز العائمة في البحر: يتمثل هذا النوع من المنصات البحرية شبه العائمة و سفن التنقيب.

1- المنصات النفطية البحرية شبه العائمة:

يعتبر هذا النوع من أنواع المنصات النفطية البحرية التي يتم قطرها من اليابسة إلى مكان عملها، و يستعمل هذا النوع بكثرة في المناطق البحرية ذات الأمواج المرتفعة خاصة المحيطات و يمكنها مواجهة أخطار البحر كما يمكنها الانتقال من مكان إلى آخر مع العلم أنها تثبت في مكان الاستغلال.

⁴¹ أنظر الملحق 2. ص. 245.

⁴²Jean- Baptiste CHARLES, op, cit, p. 16.

⁴³ Article 5 alinéa 2 : « sous réserve de disposition du paragraphes 1 et 6 du présent article l'état riverain à le droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installation et autres dispositifs nécessaire pour l'exploitation de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelle est d'établir des zones de sécurité autour de ces installations ou dispositifs et de prendre dans ces zones les mesures nécessaire à leur protection ».

الأمر الذي يجعلها تشبه السفينة في معايير مما يجعل لها طبيعة مزدوجة فتارة تشبه السفينة حين انتقالها بصفة ذاتية أو عن طريق قطرها و في هذه الحالة يطبق عليها ما يطبق على السفينة باعتبارها موضوع من المواضيع القانون البحري، و بالتالي سوف تطبق أحكام القانون البحري المتعلقة بالحوادث البحرية من خلال الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمجال البحري منها اتفاقية التصادم البحري، اتفاقية الإسعاف و الإنقاذ البحري و تطبيق نظام الرهن و التأمين إلى جانب إخضاعها إلى شركات التصنيف⁴⁴، مثل السفن لإعطاء مدى صلاحيتها من عدمها لسحبها من البحر و الصناعة النفطية. كما تطبق عليها القوانين أو التشريعات الوطنية إذا كانت موجودة بصفة مستقرة، ثابتة و دائمة في مكان المراد استغلاله و تتنوع المنصات النفطية البحرية شبه عائمة بدورها إلى ثلاث أنواع:

أ) شبه العائمة الراسية و ذلك بمجرد وصولها إلى مكان للاستغلال يتم رمي المرساة في قاع البحر ما يجعلها ثابتة فيه.

ب) شبه العائمة ذات الوضعية المتحركة و يقصد بها قوة الدفع المرتبطة بثباتها في منطقة الاستغلال عن طريق القمر الصناعي.

ت) شبه العائمة المثبتة عن طريق أحبال معدنية لضمان استقرارها و ثباتها في منطقة الاستغلال أو بئر الاستغلال⁴⁵.

2- سفن التنقيب أو الحفر⁴⁶:

عرّف مجمع الآلات و الوحدات العائمة على أن وحدات الحفر هي سفن قادرة على القيام بعمليات الاستكشاف و استغلال المحروقات سائلة أو غازية⁴⁷، و هذا النوع من المنصات يكون عبارة عن سفن قديمة يتم إخراجها من الملاحة البحرية فيتم تخصيصها لعملية التنقيب عن النفط و هذا ما تعرضت إليه الأستاذة Martine REMOND-GOULLAUD في رسالة الدكتوراه بقولها أن هذه السفن هي إما ناقلات نفطية أو عبارات⁴⁸.

كما يمكن استعمال هذا النوع من السفن في الإنتاج أيضا و يتم شدها أو تثبيتها في مكان الاستغلال عن طريق الرسو أو الوضعية المتحركة كما يستعمل هذا النوع من المنصات في المناطق العميقة⁴⁹.

⁴⁴Jean-Pierre BEURIER/ Patrick CHAUMETTE/ G.PROUTIERE-MAULION, op cit, p. 196.

⁴⁵Pierre-Jean BORDHANDY, op cit, p. 6.

⁴⁶ أنظر صورة الملحق رقم 02. ص. 245.

⁴⁷ « Une unité mobile de forage au large ou unité est un navire capable d'effectuer des opérations de forage ayant pour but d'explorer ou d'exploiter les ressources du sous-sol marin, comme les hydrocarbures liquides ou gazeux, le soufre ou le sel », recueil MODU, année 2009, organisation maritime internationale, paragraphe 1. 3. 40, p. 9.

⁴⁸ « c'est ainsi qu'un batonnier, des pétroliers, un ferryboat ont été promus navires de forage », Martine REMOND-GOULLAUD, l'exploitation pétrolière en mer et le droit, thèse de doctorat, édition Technip, Paris 1970, p.75.

⁴⁹Pierre-Jean BORDHANDY, op cit, p. 6.

يتمتع هذا النوع من الوحدات البحرية بكل معايير السفينة و أهمها الملاحة البحرية وفق ما نصت عليه المادة الثالثة عشر قانون بحري جزائري "تعتبر سفينة في عرف ها القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة و إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة"، و هي سفن غير مخصصة لنقل المسافرين أو البضائع و إنما أخرجت من هذا المجال و تم تعديلها و إدخالها في الاستغلال المنجمي البحري.

كما جاء في القانون الفرنسي المتضمن الحوادث البحرية في الفقرة الثانية من المادة الأولى على أن هذا القانون يطبق على كل آلية عائمة ما عدا تلك الراسية في مكان ثابت⁵⁰.

يلاحظ باستقراء المادة الثالثة عشر قانون بحري جزائري و الفقرة الثانية من المادة الأولى من القانون الفرنسي المذكورة أعلاه، أن كلا التعريفين ينطبقان على هذا النوع من المنصات البحرية (سفن التنقيب) مدامت تقوم هذه الأخيرة بالملاحة البحرية و تنتقل من مكان إلى آخر بصفة مستقلة أي بصفة ذاتية و تصبح تخضع لأحكام السفينة وفق القانون البحري و تجمد أحكام المادتين عندما تثبت هذه السفن في مكان الاستغلال لفترة زمنية محددة طول مدة استغلال البئر تشمل خلالها قواعد الحوادث البحرية المتمثلة في التصادم البحري، اسعاف بحري و خسائر مشتركة، و غياب تشريع دولي ينظم ذلك يجعل الأمر صعبا في تحديد الطبيعية القانونية لهذه المنشآت عند تثبيتها في مكان الاستغلال.

الفرع الثاني

المنصات النفطية البحرية للإنتاج

تسمى أيضا الوحدات العائمة للتخزين و الإنتاج، يقوم هذا النوع من المنصات النفطية البحرية بعدة مهام منها تخزين النفط، تكرير البترول الخام، إقامة مركز المراقبة و القيادة لاستغلال البئر، و يتم تمرير المنتج النفطي المستخرج عبر السفن أو عن طريق القنوات في عمق البحر يتنوع هذا المنشأ إلى نوعين هما:

- وحدات أو منشآت عائمة لتخزين و تفريغ البترول في البحر كما تسمى باللغة الإنجليزية FSO هو نوع من المنصات النفطية البحرية خاص بإنتاج النفط و تخزينه إلى حين تسليمه إلى الناقلات النفطية.
- وحدات أو المنشآت عائمة إلى جانب تخزين و تفريغ النفط تقوم بعملية الاستخراج و الإنتاج و هي منصات عملاقة و مكلفة و يتم تثبيتها إما بالمرساة أو الكوابل

⁵⁰La loi n° 67-545 du 07/07/1967 relative aux événements de mer, article 1 alinéa 2 : « tous engins flottants à l'exploitation de ceux qui sont amarrées à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navire de mer soit aux bateau de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent ».Olivier CACHARD, droit international et droit européens, édition Larcier, 01/01/2006, p. 137.

المعدنية⁵¹ كما تسمى باللغة الإنجليزية FPSO هي عبارة عن آليات أو هياكل تشبه السفن، سواء كانت ناقلات نفطية قديمة حولت لهذا الغرض أو وحدات جديدة صممت لذلك، تقوم باستقبال و معالجة و تخزين النفط لإعادة تسليمه للسفن التي تعمل همزة وصل بين حقل النفط و المنشآت المينائي⁵².

فتحديد أنواع المنصات النفطية البحرية مهما جدا لمعرفة معايير هذه الأخيرة و ما مدى تشابهها و اختلافها عن السفينة كما يفيد هذا التحديد في معرفة الطبيعة القانونية لهذه المنصات البحرية و مدى إعمال قواعد القانون البحري عليها كما هو الحال بالنسبة للسفينة من عدمها. نستخلص من خلال التعريف القانوني للمنصات النفطية من خلال التشريع الدولي و التشريع الوطني أنه تعددت المصطلحات التي سمى بها المشرع هذه المنشآت تارة بوسع من مفهومها و يتضمن كل أنواع المنصات النفطية البحرية و تارة أخرى يخص بالذكر إما المنصات الثابتة أو المتحركة.

يلاحظ أيضا أن تعدد المنصات النفطية البحرية له أثر مهما جدا في تحديد الطبيعة القانونية لهذه المنشآت أو الوحدات أو الهياكل كما جاء في القوانين و هذا ما سوف نتطرق إليه في المبحث الثاني.

⁵¹Jean-Baptiste CHARLES, op cit, p. 20.

⁵²Loïc ABALLEA, op, cit, p. 13.

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للمنصات
النفطية البحرية و اختصاص
الدولة الساحلية

المبحث الثاني

الطبيعة القانونية للمنصات النفطية البحرية و اختصاص الدولة الساحلية

يقصد بالطبيعة القانونية أو التكيف القانوني للمنصات النفطية البحرية هو إدراج هذه الهياكل ضمن مجموعة موجودة مسبقاً حتى نتعرف على القانون الواجب التطبيق عليها. لدى يجب إعطاء أو تحديد الوصف القانوني لهذه المنصات النفطية البحرية و ذلك لمعرفة هل هي سفينة؟ أم جزيرة طبيعية؟ حتى نتمكن من معرفة أو تحديد القانون الواجب التطبيق. فإذا اعتبرت كذلك سوف يطبق عليها القانون البحري باعتبارها سفينة لكونها تعمل في المجال البحري، و تطبق أحكام قانون البحار لاعتبارها جزيرة طبيعية لكونها تنتشر في المجال البحري بصفة ثابتة و تشغل حيز جغرافي بصفة دائمة و ثابتة و بالتالي يتم تحديد حدودها البحرية، هذا ما سوف نتعرض إليه في المطلب الأول.

لدى سوف نتطرق للوصف القانوني للمنصات النفطية البحرية باعتبارها سفينة أم جزيرة طبيعية (المطلب الأول)، بعد تحديد طبيعتها القانونية نتعرض إلى مدى اختصاص الدولة الساحلية عليها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الوصف القانوني للمنصة النفطية البحرية بين السفينة و الجزيرة الطبيعية

حاول فقهاء القانون إدراج المنصات النفطية البحرية ضمن الاطار القانوني للسفينة أو الجزيرة الطبيعية حتى يمكن تحديد الطبيعة القانونية لهذه المنصات و بالتالي تحديد القانون الواجب التطبيق. إذا اعتبرت سفينة فتطبق عليها أحكام القانون البحري أما جزيرة إذا اعتبرت طبيعية فيطبق عليها قانون البحار في تحديد الحدود البحرية المحيطة بها. لدى سوف نتطرق إلى المنصة النفطية البحرية و السفينة (الفرع الأول)، ثم ننتقل إلى دراستها مع الجزيرة الطبيعية و الجزيرة (الفرع الثاني) المنصة النفطية البحرية من ذلك.

الفرع الأول

المنصة النفطية البحرية ليست بسفينة

لمقارنة المنصة النفطية البحرية بالسفينة لابد من التطرق إلى تعريف السفينة حتى يتم استخراج معاييرها و ما مدى مطابقة المنصة النفطية البحرية لهذه المعايير، لكون السفينة منشأة أو آلية سابقة في الوجود في المجال البحري عن المنصة النفطية البحرية.

أولاً: تعريف السفينة: عرفت السفينة من خلال التشريع الدولي (الاتفاقيات الدولية) و التشريعات الوطنية من خلال قوانينها خاصة بالمجال البحري في قوانينها البحرية.

1- تعريف السفينة في التشريع البحري الجزائري:

عرفت المادة الثالثة عشر منه على أنه بقوله "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة إما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

من خلال استقراء المادة المذكورة أعلاه، تم وضع معيارين لاعتبار المنصة النفطية البحرية السفينة إذا توافر معا و هما العوم و الملاحة، أي أن تكون هذه العمارة البحرية أو الآلية البحرية عائمة أي تطفو على سطح الماء و تقوم بالملاحة البحرية أي تنتقل من مكان لآخر إما بصفة ذاتية مستقلة أي من خلال محركها الذاتية أو بمساعدة سفينة أخرى مخصصة لهذا الغرض أي القطر (السفينة القاطرة).

يلاحظ تعريف المادة المذكورة أعلاه جاء عاما أي آلية بحرية تتوافر فيها هذه الصفات تسمى سفينة.

2- تعريف السفينة وفق التشريع الدولي (الاتفاقيات الدولية):

وجدت عدت تعاريف أخرى للسفينة بمفهومها العام في الاتفاقيات الدولية نأخذ على سبيل المثال اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي⁵³، عرفت الاتفاقية السفينة في فقرتها الثانية من المادة الثانية كالتالي:

" أ) أية سفينة بحورة مهما كان نوعها. ب) أي مركب طاف باستثناء الهياكل أو النباتات التي تعمل في استكشاف و استغلال موارد قيعان البحار و المحيطات و طبقاتها التحتية".

يلاحظ من خلال استقراء المادة أعلاه بفقرتيها، الأولى ذكرت أية سفينة بحور كما سماه المشرع الجزائري أية عمارة بحرية، أما الفقرة الثانية جاءت عامة أي مركب طاف، إلا أنه استنتجت الاتفاقية بصريح العبارة على أن صفة السفينة لا تنطبق على الهياكل التي تنشط في استكشاف و استغلال موارد قاع البحار و المحيطات، و بالتالي المنصة النفطية البحرية ليست بسفينة في مفهوم الاتفاقية. اتفاقية الإنقاذ⁵⁴ عرفت السفينة في الفقرة (ب) من المادة الأولى على "أن السفينة هي أي مركب أو مركبة أو أية منشأة قابلة للملاحة".

يلاحظ من خلال تعريف الاتفاقيتين المذكورة أعلاه أن كلاهما استعمل كلمة سفينة و اشترطت الاتفاقية الأولى أن يكون المركب عائما أي طافيا فوق سطح الماء و قابل للملاحة البحرية و استنتجت كل الهياكل و المنشآت التي تعمل في عمليات استغلال موارد قاع البحر و منها النفط الموجود في البحر من هذه الاتفاقية.

أما بالرجوع إلى الاتفاقية الثانية كلمة سفينة جاءت أعم من تلك التي وردت في الاتفاقية الأولى بحيث أدرجت في طياتها السفينة إلى جانب أية منشأة بطبيعتها تقوم بالملاحة البحرية و لم يحدد نوع الملاحة سواء كانت ذاتية بمحركاتها أو عن طريق قطرها.

ثانيا: المنصة النفطية البحرية ليست بسفينة:

1- بعض الأدلة لتمائل المنصات بالسفينة:

يعد تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري و التشريع الدولي من خلال اتفاقيتين فقط نظرا للكم الهائل للاتفاقيات في المجال البحري و كلها تعرف السفينة بمصطلحات متعددة، و لاعتبار أي هيكل أو عمارة أو آلية أو مركب بحور سفينة لابد من البحث عن توافر الشروط الآتية:

⁵³مرسوم رئاسي رقم 11-246 المؤرخ 10/07/2011، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29/11/1969 و بروتوكولها المبرم بلندن في 02/11/1973.

⁵⁴مرسوم رئاسي رقم 11-385 المؤرخ في 23/11/2011 يتضمن انضمام الجزائر للاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، التي حررت بلندن في 28/04/1989، الجريدة الرسمية العدد 64.

أ) يجب أن تكون الآلية أو المركب أو الهيكل أو العمارة البحرية مخصصة للنقل (سواء كان نقل أشخاص طبيعية أو نقل بضائع) حتى تعتبر سفينة.

ب) يجب أن تكون آلية عائمة أي تطفو على سطح الماء.

ت) قابلية للملاحة البحرية، أي قابلة للتنقل من مكان إلى آخر بقوة دفع محرك ذاتية مستقلة، لها طاقم بحري متكون من ريان و بحارة إلى جانب تجهيزها بالتجهيزات و المعدات الضرورية للسفينة و الطاقم.

ث) أن تكون لها القابلية لمواجهة أخطار البحر باعتبار هذا الأخير حافل بالمخاطر التي تدخل في طبيعة المجال البحري.

إذن توافر هذه الشروط مجتمعة أمر ضروري حتى يمكن تكييف أية آلية أو مركب أو هيكل "بالسفينة" و المعيار الذي يمكن إعماله على المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها هو أن هذه الآلية خاضعة لأخطار البحر.

أما فيما يخص معيار "آلية عائمة" هنا يختلف الأمر حسب نوع المنصة النفطية البحرية عكس المعيار الأول الذي ينطبق على كل المنصات، فمعيار "الطفو أو العوم" يختلف فيما إذا كانت المنصة النفطية البحرية شبه غاطسة و المنصات الغاطسة و المنصات ذات الدفع الذاتي و هاتين الأخيرتين تثبت في عمق البحر، و بالتالي لا يمكن أن تكييف على أساس أنها قابلة للطفو⁵⁵ و إنما هي مثبتة في قاع البحر مما يجعلها تطفو فوق سطح البحر و ليس لها طفو ذاتي.

أما معيار القابلية للملاحة يتم استبعاده عن المنصات النفطية البحرية ذات الدفع الذاتي و المنصات الغاطسة، أما المنصات النفطية نصف الغاطسة تنتوع إلى نوعين، هناك من لها نظام دفع ذاتي مستقل، و تلك التي لا تملك هذه القوة المحركة.

كما اختلفت الفقه في إعطاء تكييف السفينة لآلية لا تتمتع بأية وسيلة دفع، أما الرأي الآخر يرى أنه يمكن إعطاء وصف السفينة لأية آلية بحرية بشرط أن تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر بغض النظر فيما إذا كانت تمارس الملاحة بوسيلتها الخاصة أو ليست لها قوة دفع خاصة⁵⁶.

2) بعض الأدلة التي تنفي عن المنصات النفطية البحرية صفة السفينة:

رغم وجود بعض التشابه بين المنصات النفطية البحرية و السفينة إلا أنه يوجد العديد من الاختلافات فيما بينهما.

باعتبار أن معيار "القابلية للملاحة البحرية" و معيار "وسيلة نقل" يجعلنا نستبعد تشبيه المنصات النفطية البحرية بالسفينة لكون هذه الأخيرة تعتبر وسيلة نقل إما نقل بضائع أو نقل أشخاص، فصفة التنقل تجعلها تمارس الملاحة البحرية بصفة ذاتية مستقلة لاحتوائها على قوة دفع محرك خاصة

⁵⁵Jerome MERENDA, les problèmes juridiques posés par les plates-formes pétrolière, mémoire master 2, faculté de droit et science politique d'Aix Marseille, année 1982, p. 9.

⁵⁶Jean-Baptiste CHARLES, op cit, p. 23.

و مستقلة تمكنها من ذلك، فتشغيل السفينة يتطلب وجود طاقم بحري متكون من ريان و بحارة من أجل قيادة السفينة حتى تتمكن من ممارسة الملاحة البحرية، على عكس بعض المنصات النفطية البحرية التي لا تتطلب طاقم بحري و إنما يتم تشغيلها من قبل مجموعة من التقنيين و المتخصصين في مجال الصناعة البترولية، إلا أن هناك البعض منها يحتاج إلى طاقم عند تنقلها من مكان لآخر كما سبق لنا عندما تطرقنا إلى أنواع المنصات النفطية البحرية.

كما و يتم العمل وفق قواعد أمنية تختلف عن تلك المعمول بها على متن السفينة، باعتبار السفينة متنقلة و المنصة ثابتة في مكان مستقر لذلك لا يمكن إعمال معيار القابلية للملاحة على إطلاقه كما هو الحال بالنسبة لأية سفينة مهما كان نوعها.

أما فيما يخص معيار "وسيلة النقل" تحتوي السفينة على هذا المعيار و هو الأصل في وجودها إذ وجدت لنقل البضائع أو الأشخاص (الركاب) كما سبق ذكره، على عكس المنصات النفطية البحرية هي مجرد أداة للعمل في البحر مثبتة بصفة دائمة و مستقرة في مكان معين لمدة زمنية محددة بحجم أو كمية النفط الموجودة في البئر.

الأمر الذي يجعل المنصات النفطية البحرية تختلف على السفينة باعتبار السفينة تستعمل البحر كوسيلة لممارسة الملاحة و المرور و التنقل من مكان إلى آخر، أما المنصة النفطية البحرية تستعمل حيز أو مكان جغرافي معين و محدود في البحر و هذا فيما يخص المنصة النفطية البحرية و السفينة سوف ننقل إلى المنصة و الجزيرة.

الفرع الثاني

المنصة النفطية البحرية ليست بجزيرة

أصبحت المنصات النفطية البحرية هي العنصر الجديد في الحياة البحرية، باعتبارها دخيلة على المجال البحري الذي كان يعرف السفينة أو الجزر لدراستها من الناحية القانونية، و تم إيجادها بغرض البحث و استغلال النفط الموجود في البحر، إذن لدى هل يمكن اعتبار هذه المنصات المتصلة اتصال دائم و ثابت و مستقر لمدة زمنية محددة تطول أو تقصر بأنها تشبه الجزيرة؟.

القول بذلك سوف يدفع بالدول لإعطاء وصف الجزيرة الطبيعية على الجزر الاصطناعية الأمر الذي سوف يطرح مسألة اختصاص الدول على الجزيرة و هو اختصاص إقليمي إلى جانب أنه سوف يكون لهذه الأخيرة بحرا إقليميا خاص بها.

للتمييز بين المنصات النفطية البحرية و الجزيرة الطبيعية لا بد من التطرق إلى تعريف الجزر و نظامها، فلقد جاء في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة⁵⁷ في فقرتها الأولى من

⁵⁷Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë à Genève le 29/04/1958, entrée en vigueur le 10/09/1964, nations unies recueil des traités, vol 516, p. 205. Convention non ratifiée par l'Algérie.

المادة العاشرة الجزيرة هي رقعة من الأرض متكونة طبيعياً و محاطة بالماء، و تعلو عليه في حالة المد⁵⁸، و هو نفس التعريف الذي تضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار و المعروفة باتفاقية موني قوباى.

باستقراء المادتين المذكورتين آنفاً أن الجزيرة هي رقعة أرضية متكونة من صخور و تربة كونها طبيعية أي لا دخل للإنسان في إيجادها لدى فتعريف الجزيرة وفق للاتفاقيتين الدوليتين لا ينطبق على المنصات النفطية البحرية التي لا تعتبر رقعة أرضية و لم تجدها الطبيعة و إنما من صنع الإنسان. كما نصت اتفاقية البحر الإقليمي صراحة على استبعاد المنصات النفطية البحرية من مفهوم الجزيرة و هذا ما نصت عليه في الفقرة الرابعة من المادة الخامسة على أن كل الهياكل و المنشآت البحرية الخاضعة لاختصاص الدولة الساحلية ليس لها صفة الجزيرة و ليس لها بحر إقليمي و وجودها لا يؤثر في تحديد هذا الأخير⁵⁹، و بهذا تكون الاتفاقية قد نفت نظام الجزر الطبيعية بصريح العبارة عن المنشآت الموجودة في البحر مهما كان سبب وجودها و من بينها تلك الخاصة بالبحث و استغلال النفط في البحر.

إذن تم استبعاد وصف الجزيرة الطبيعية على المنصات النفطية البحرية المثبتة في حيز جغرافي معين و لمدة محددة الأمر الذي يثير إشكال في طبيعتها القانونية لكون هذا النوع يثبت في مكان الاستغلال إلى حين الانتهاء.

إلا أنه يلاحظ أن المشرع الجزائري في قانون المناجم لسنة 2001⁶⁰ حدد الوصف القانوني لنوع المنصات النفطية البحرية فيما إذا كانت مال منقول أو مال عقار و صنفها ضمن مال منقول بطبيعته و عقار بالتخصيص قابلة للرهن⁶¹، و بهذا نجد المشرع قد أعطاها وصف السفينة و جعلها في نفس المرتبة باعتبار أن هذه الأخيرة عقار بالتخصيص، عكس ما جاء في قانون المناجم لسنة 2014، الذي وصف طبيعة النشاط المنجمي الذي تقوم به هذه المنشآت و ليست الآلات و الهياكل و المنشآت المخصصة لهذا الغرض⁶².

⁵⁸ Article 10 alinéa 1 soit : « une ile est une étendue naturelle de terre entourée d'eau qui reste découverte à marée haute », convention de la mer territoriale et zone contiguë de 1958.

⁵⁹ Article 5 alinéa 4 : « ces installations ou dispositifs, tout en en étant soumis à la juridiction de l'Etat riverain, n'ont pas le statut d'iles. Ils n'ont pas de mer territoriale qui leur soit propre, et leur présence n'influe pas sur la délimitation de la mer territoriale de l'Etat riverain.

⁶⁰ قانون رقم 01-10 المؤرخ في 03/07/2001 يتضمن قانون المناجم، الجريدة الرسمية العدد 35، الصادرة بتاريخ 07/04/2001، الملغى بموجب قانون المناجم 2014 السابق الذكر.

⁶¹ المادة 198 فقرة 2 تنص على أنه "تعتبر المنشآت و التجهيزات التي هي منقول بطبيعتها و عقار بالتخصيص قابلة للرهن ضمن الشروط المنصوص عليها في التشريع المعمول به" قانون المناجم 2001.

⁶² المادة 12 "تعتبر المناجم أموال عقارية غير قابلة للرهن".

نفس ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في المادة الثامنة من قانون 1968، الخاص استكشاف و استغلال الجرف القاري الذي اعتبر المنصات النفطية البحرية مال منقول.

إن تحديد نظام خاص بالمنصات النفطية البحرية صعب و معقد، نظرا للطبيعة المزدوجة لهذه الأخيرة، فتارة تطفو على سطح البحر و يتم اعتبارها سفينة و تارة أخرى تثبت في قاع البحر بصفة ثابتة و تشبه بالمنشآت المثبتة في الأرض، فتحدد نظامها القانوني يتوقف على قابلية هذه المنشآت على الملاحة البحرية و كيفية تواجدها⁶³.

إذن من الناحية النظرية لا يمكن تطبيق قواعد السفينة على المنصات النفطية البحرية باعتبار هذه الأخيرة ليس كذلك، إلا أن من الناحية العملية بعض أنواع المنصات النفطية البحرية يمكن لها أخذ صفة السفينة لذلك تحديد نوع المنصة البحرية مهما جدا نظرا لاختلافها، لكن لا يمكن أخذ وصف الجزيرة الطبيعية أبدا مهما كان نوعها.

كما يمكن اكتساب صفة السفينة للمنصة النفطية البحرية أثناء نقلها نظرا لطفوها أثناء عملية النقل من مكان إلى آخر و بالتالي تكون في مواجهة أخطار البحر و تطبق عليها قواعد الأمن و السلامة البحرية.

بعد مقارنة المنصة النفطية البحرية بالجزيرة الطبيعية و التي لا يمكن للمنصات أن تشبها، إلى جانب مقارنتها بالسفينة التي يمكن للمنصات النفطية البحرية أن تأخذ هذه الصفة مما يستدعي ضرورة التطرق إلى مدى اختصاص الدولة على هذه المنشآت التي تقام على سواحلها البحرية.

المطلب الثاني

اختصاص الدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية

لدراسة مدى اختصاص الدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية لابد من التعرف على الأساس القانوني الذي تنجر عنه السلطة القضائية للدولة الساحلية عليها (الفرع الأول)، ثم تحديد القانون الواجب التطبيق (الفرع الثاني).

⁶³Jerome MERENDA, op, cit, p. 11.

الفرع الأول

الأساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية وفق الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية

يحق للدولة الساحلية استغلال مواردها الطاقوية البحرية الموجودة في أعماق البحر و هذا وفقا لما جاءت به اتفاقية جنيف 1958 و اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المعروفة باتفاقية مونتي قوباى لسنة 1982 إلى جانب التشريعات الوطنية لهذا الغرض.

1- أساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية وفق الاتفاقيات الدولية :

سوف نسلط الضوء أو الدراسة على اتفاقية جنيف و اتفاقية مونتي قوباى فيما يخص مدى اختصاص الدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية المقامة في مياهها البحرية سواء كانت مالكة للمنصة أو لا من خلال الأساس القانوني المعتمد عليه.

أ) اختصاص الدولة الساحلية وفق اتفاقية جنيف:

حق الدولة في بسط اختصاصها القضائي على المنصات النفطية البحرية مستمد من المادة الخامسة في فقرتها الرابعة من الاتفاقية المذكورة أعلاه و التي سبق الإشارة إليها⁶⁴ و التي نصت بصريح العبارة على أن المنصات النفطية البحرية تخضع للاختصاص القضائي للدولة الساحلية المقام على مياهها البحرية هذه المنشآت.

ب) اختصاص الدولة الساحلية وفق اتفاقية أعالي البحار:

ثم جاءت اتفاقية مونتي قوباى في فقرتها الثانية من المادة 60 في نفس المضمون على أن للدول الساحلية الاختصاص على كل ما يقام في مياهها البحرية كمنشآت، مباني و منشآت، بما فيها الاختصاص فيما يخص قوانين و الأنظمة الجمركية، و الضريبية، الصحية و الأمن و تلك المتعلقة بالهجرة مما يجعل هذه المنشآت الموجودة على إقليمها البحري، تخضع لاختصاصها القضائي⁶⁵، تبسط فيه الدولة الساحلية اختصاصها القضائي على مياهها البحرية و المحدد ب 200 ميل بحري انطلاقا من خط الأساس موزعة كالاتي بحر إقليمي⁶⁶ اثني عشر ميل بحري، المنطقة المتاخمة⁶⁷ أربعة و عشرون ميل بحري، ثم المنطقة الاقتصادية الخالصة⁶⁸ 200 ميل بحري وفق لتحديد اتفاقية مونتي قوباى.

⁶⁴ Article 5 alinéa 4 : « les installations ou dispositifs, tout en étant soumis à la juridiction de l'état riverain ... ».

⁶⁵ Article 60 alinéa 2 : « l'Etat côtier a juridiction exclusive sur ces îles artificielles, installations et ouvrages, y compris en matière de lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires, de sécurité et d'immigration ».

⁶⁶ Article 3 : « tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale, cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins des lignes de bases... »

⁶⁷ Article 33 alinéa 2 : « la zone contiguë ne peut s'étendre au-delà de 24 milles marins des lignes de bases... ».

⁶⁸ Article 57 : « la zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base... ».

يتم إنشاء هذه المنصات من أجل التنقيب و استغلال النفط الموجود في البحر من خلال الحفر في الجرف القاري للدولة الساحلية و لها كامل السلطة و السيادة و الحق الخالص للإذن بذلك و تنظيم هذا الحفر⁶⁹ بواسطة قوانينها الوطنية.

يقصد بالجرف القاري كما عرفته اتفاقية جنيف الخاصة بالجرف القاري في المادة الأولى و عرفته بدورها اتفاقية مونتي قوباوي، في مادتها 76 على أن الجرف القاري لأية دولة ساحلية يشمل قاع البحر و باطنه و امتداده الطبيعي تحت البحر إلى أقصى حد هو 200 ميل بحري عموماً إلى 350 ميل بحري استثناء⁷⁰.

التشريع الدولي اختصاص الدولة الساحلية على ما يحتويه جرفها القاري من موارد طبيعية منها نظم الطاقوية، الأمر الذي يمد هذا الاختصاص إلى المنشآت أو المنصات النفطية البحرية.

2- الأساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية وفق التشريع الوطني:

أ) التشريع الفرنسي المتمثل في قانون 68-1181 المتضمن استكشاف الجرف القاري و استغلال موارد الطبيعية:

الذي تم وضعه بعد انضمام فرنسا إلى اتفاقية جنيف في 14 جوان 1965 جعل من الواجب عليها تطبيق هذه القواعد على جرفها القاري من خلال سن تشريع أو قانون ينظم ذلك و تبسط اختصاصها و سلطتها على جرفها القاري من خلال قانون 68-1181 الخاص باستكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية السابق الذكر⁷¹.

ب) التشريع الجزائري:

ينص هذا القانون على ممارسة الدولة الجزائرية حقوق السيادة على مجموع مجالاتها البحرية لأغراض البحث عن المواد المعدنية او المتحجرة و استغلالها، و يتم ممارسة النشاطات المنجمية في المجالات البحرية الخاضعة للقانون للجزائري بناء على رخصة تسلم من سلطات الجزائرية المختصة

⁶⁹Article 81 : « l'Etat côtier a le droit exclusif d'autoriser de régler les forages sur le plateau continental... ».

⁷⁰Article 76 alinéa 1 : « le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'au 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à distance inférieure » et,

Article 76 alinéa 6 : « ... la limite du plateau continentale ne dépasse pas une ligne tracée à 350 milles des lignes de base... ».

⁷¹أنظر الهامش رقم 29، ص. 18، من الأطروحة.

و هذا راجع إلى سيادة الدولة الجزائرية على إقليمها البحري و ما يجد في قاعه و هذا ما نصت عليه المادة 18 من الدستور الجزائري⁷² لسنة 1996.

الفرع الثاني

القانون الواجب التطبيق على المنصات النفطية البحرية

اختصاص الدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية، تم أخذه من اتفاقية جنيف و اتفاقية مونتري قوباى التي تنظم المناطق البحرية أو نطاق المياه الإقليمية التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية من خلال المسافات التي حددتها اتفاقية مونتري قوباى و التي صادقت عليها الجزائر و تبنت أحكامها في قوانينها الداخلية.

فلقد حدد المشرع الجزائري مسافة المنطقة المتاخمة التي بعد البحر الإقليمي بأربعة و عشرون ميلا بحريا و هذا ما جاء في اتفاقية مونتري قوباى في مادتها الثالثة و الثلاثون الفقرة الثانية، و تم تأسيس هذه المنطقة بموجب مرسوم رئاسي⁷³.

كما منح للدولة الجزائرية حق مراقبة هذه المنطقة⁷⁴ أي مد اختصاصها القضائي لهذه المنطقة و نفس الأمر بالنسبة للبحر الإقليمي و المنطقة الاقتصادية الخالصة ما يوجد تحت هذه المنطقة من امتداد ترابي تحت هذه المناطق و هو ما يسمى بالجرف القاري الذي يتم استخراج منه الموارد الطاقوية منها المادة النفطية و التي يتم استغلالها باستعمال المنصات النفطية البحرية كما يمكن إقامة هذه الأخيرة في أية منطقة تخضع لقضاء الدولة الساحلية و ذلك بالنظر إلى مكان اكتشاف الآبار النفطية وحجم عمقها.

لدى تحديد نوع المنصات النفطية البحرية مهما جدا كما سبق ذكره حتى نتمكن من تحديد الأحكام القانونية واجب لتطبيق عليها، لأن القانون يختلف في حالة ما إذا كانت المنصة النفطية البحرية غاطسة أو ذات الدفع الذاتي أو نصف غاطسة، مما ينعكس على ثباتها من عدمه.

⁷²المادة 18 دستور جزائري "الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية، و تشمل باطن الأرض المناجم، و المقالع، و الموارد الطبيعية للطاقة، و الثروات المعدنية الطبيعية و الحية، في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية، و المياه، و الغابات".

⁷³مرسوم الرئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 6 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، الجريدة الرسمية العدد 70، الصادرة بتاريخ 7 نوفمبر 2004.

المادة 1 منه تنص على أنه: "تؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، امتداد هذه المنطقة أربعة و عشرون ميلا بحريا، يتم قياسها انطلاقا من خطوط الأساس للبحر الإقليمي".

⁷⁴ المادة 2 من نفس المرسوم المذكور أعلاه تنص على أن: "يمارس حق المراقبة داخل هذه المنطقة...".

يختلف الأمر من حيث ما ينجم عن هذه المنصات من مسؤولية لما قد تتسبب فيه هذه الأخيرة، و القانون الواجب التطبيق على مسؤوليتها المدنية التي تتسبب فيها هذه المنصات، لدراسة ذلك سوف نتعرض إلى كل من المشرع الفرنسي و الجزائري فيما يخص المسؤولية المدنية الذي تطرق للمنصات النفطية البحرية في قوانينه الوطنية و مدى تطبيق هذه الأخيرة عليها منها:

أولاً: تطبيق القانون المدني للدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية:

يمكن للمنصات النفطية البحرية أن تتسبب أو تلحق بها أضرار أثناء تواجدها في الدولة الساحلية، في حالة وقوع ذلك ما هو القانون الواجب التطبيق فيما يخص المسؤولية المدنية الناجمة عن ذلك؟. وفقاً لما سبق دراسته فيما يخص أنواع المنصات النفطية البحرية و مدى تشابهها بالسفينة أم لا، يوجد المنصات الغاطسة و منصات ذات الرفع الذاتي باعتبارها ثابتة في مكان معين طول فترة استغلال البئر أما إذا كانت المنصات عائمة تكون أمام تطبيق قواعد القانون البحري وفق للاتفاقيات الدولية التي تنظم الحركة البحرية و مجال سلامة الملاحة البحرية.

فالمنصات النفطية البحرية أو المنشآت الموجودة على البحر الفرنسي يطبق عليها القانون المدني الفرنسي على الأضرار الناجمة عن الأشياء و بالتالي تقوم وفقاً لمسؤولية حارس الشيء بتطبيق المادة 1384 الفقرة 1 قانون مدني فرنسي⁷⁵ التي تقيم المسؤولية المفترضة لحارس الشيء لا يمكنه أن ينفى مسؤوليته إلا إذا أثبت أن الحدث كان نتيجة السبب الأجنبي⁷⁶.

مثال ذلك اصطدام سفينة بمنصة نفطية بحرية هنا تقوم مسؤولية حارس السفينة إلى جانب مسؤولية مستغل المنصة النفطية البحرية، في إطار المسؤولية الناشئة عن الأشياء المنصوص عليها في القانون المدني الجزائري على أن تقام مسؤولية حارس الشيء بمجرد تحقق الضرر⁷⁷، مع إمكانية الإعفاء منها بإثبات السبب الأجنبي⁷⁸.

كما نص قانون المناجم الجزائري على مسؤولية مالك أو مستغل لمنشأة أو أي تجهيز يرتكز على قعر البحر⁷⁹، إلى جانب نصه على الخضوع إلى القوانين الوطنية و التنظيمات المتعلقة بتسيير

⁷⁵ Article 1384 alinéa 1 : « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, on des choses que l'on a sous sa garde ».

⁷⁶ Jerome MERENDA, op, cit, p. 35.

⁷⁷ المادة 138 فقرة 1 تنص: " كل من تولى حراسة شيء و كانت له قدرة الاستعمال و التسيير و الرقابة، يعتبر مسؤولاً عن الضرر الذي يحدثه ذلك الشيء ".

⁷⁸ المادة 138 فقرة 2 تنص: "يعطي من هذه المسؤولية، الحارس للشيء إذا أثبت أن ذلك الضرر حدث بسبب لم يكن يتوقعه مثل عم الضحية أو عمل الغير أو الحالة الطارئة أو القوة القاهرة".

⁷⁹ المادة 165 فقرة 1 تنص: " يعد كل مالك أو مستغل لمنشأة أو تجهيز ... ترتكز على قعر البحر، أو كل شخص يقوم بأشغال البحث أو الاستغلال على متنها، مسؤولاً، كل فيما يخصه، عن المنشأة...".

المنشآت⁸⁰، كما مَدَّ تطبيق قواعد القانون البحري المتعلقة بقواعد التصادم البحري لهذه المنشآت المقصود بها هنا المنصة النفطية البحرية العائمة⁸¹ بحسب نوع المنصة كما سبق التعرض إليه و كذلك حماية حياة الأشخاص الموجودين على متنها⁸² وفق اتفاقية حماية الحياة البشرية في البحر و المعروفة باتفاقية SOLAS.

ثانيا: تطبيق القانون الضريبي و الجمركي للدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية:

باعتبار أن هذه المنصات النفطية البحرية تقام فوق إقليم الدولة الساحلية كما سبق ذكر الأمر الذي يجعلها تخضع إلى القوانين و التنظيمات الوطنية، كما خضعت إلى القانون المدني فيما يخص المسؤولية المدنية فإنها تخضع إلى قانون الضرائب و الجمارك.

يجب على هذه المنشآت دفع الحقوق و الضرائب و الرسوم و الأتاوى المترتبة عن النشاط الذي تمارسه و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في قانون المناجم⁸³ في حالة قيام نشاط الاستكشاف و استغلال المواد المعدنية الموجودة في المياه التي تخضع لسيادتها⁸⁴.

أيضا نص المشرع الفرنسي على دفع الضريبة عن عمليات استكشاف المحروقات بموجب مرسوم 360-71 المؤرخ في 6 ماي 1971 تدفع هذه الأتاوى عن حجم المواد المستخرجة من قاع البحر للدولة الساحلية من قبل الحاملين لرخصة الاستغلال التي تمنح من قبل الدولة الساحلية باعتبار استغلال هذه الموارد منظم بموجب القانون الذي يفرض على المستغل الحصول على ترخيص المنجمي إلى جانب القانون الجمركي فيما يخص المواد الكيماوية المستعملة في إنتاج المحروقات و كدى الآلات المستوردة لهذا الغرض لابد من مرورها على الجمارك⁸⁵، و هو نفس ما ذهب إليه

⁸⁰ المادة 162 فقرة 3 تنص: "... كل شخص يقود على متن هذه المنشآت و الآليات، أشغال البحث أو الاستغلال، حسب مفهوم هذه القوانين و التنظيمات، و هو يخضع في كل الحالات للجهة القضائية المتخصصة طبقا للقوانين السارية المفعول".

⁸¹ المادة 162 فقرة 2 تنص: "و تخضع هذه المنشآت و الآليات، تكون قابلة للعموم للتنظيم المتعلق بالوقاية من التصادم في عرض البحر أثناء عومها".

⁸² المادة 162 فقرة 1 تنص: "تخضع المنشآت و التجهيزات المذكورة في المادة 161 أعلاه، للقوانين و التنظيمات المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر".

⁸³ المادة 124 فقرة 6 تنص: "يتعين على كل صاحب الترخيص المنجمي، زيادة على الالتزامات المحددة عن طريق التشريع و التنظيم الساري المفعول، على الخصوص، القيام بما يأتي:

- دفع كل الحقوق و الضرائب و الرسوم و الأتاوى بفعل نشاطه أو منشأته، طبقا للشروط المنصوص عليها في هذا القانون و نصوصه التطبيقية".

⁸⁴ المادة 156 تنص: "تمارس الدولة الجزائرية حقوق السيادة على مجموع المجالات البحرية المنصوص عليها في

المادة 2 من هذا القانون، لأغراض البحث عن المواد المعدنية أو المتحجرة و استغلالها".

⁸⁵Pierre-Jean BORDHANDY, op, cit, p. 15.

المشرع الجزائري فيما يخص النشاط المنجمي في البحر فأخضع المواد المستخرج من المجال البحري الجزائري إلى القانون الجمركي⁸⁶

تطرقنا فقط لبعض القوانين دون غيرها و هذا لا يعني أن لها صلة فقط بهذه القوانين و إنما لها علاقة بقوانين أخرى كقانون العمل و قانون التأمين، قانون العقوبات التي سوف نتطرق إليها لاحقاً. تم التعرف على المنصات النفطية البحرية من خلال الفصل التهديدي الذي تم فيه تعريف بالمنصات و تحديد طبيعتها القانونية التي تتصف بازدواجية أحياناً، إلى جانب ذكر أنواعها المختلفة التي تعتبر أساس تحديد القانون الواجب التطبيق، ثم دور هذه المنصات في تطوير الصناعة النفطية سواء من خلال صنع المنصات أو التنقيب عن النفط في قعر البحر. الأمر الذي يدفعنا الآن إلى دراسة الأحكام التي يتم من خلالها وضع المنصات النفطية البحرية قيد الاستغلال (الباب الأول) و ما تثيره هذه المنصات من أخطار أثناء أو بعد الاستغلال و اضرارها بالبيئة و عرقلتها لسلامة و أمن الملاحة البحرية (الباب الثاني).

⁸⁶ المادة 169 فقرة 1 قانون مناجم جزائري "... تعتبر من الناحية الجمركية المنتوجات المستخرجة من المجالات البحرية التابعة للقانون الجزائري، كمواد مستخرجة من جزء جديد تابع للإقليم الجمركي..."

الباب الأول

العقود استغلال المنصات

النفطية البحرية

الباب الأول

العقود استغلال المنصات النفطية البحرية

باعتبار المنصات النفطية البحرية منشآت أو آليات تنشط في البحر و يتطلب وضعها في ميدان التطبيق مجموعة من العقود و التي تبرم بين مالكي المنصات النفطية البحرية و بين هؤلاء، منها عقد القطر، عقد التأمين و عقد العمل.

حتى تتمكن المنصات النفطية البحرية من ممارسة نشاطها في البحر، لابد من جرها إلى مكان الاستغلال و تأمينها حتى تمارس عملها التجاري و الاقتصادي و ضمان سلامة الملاحة البحرية لدى تتطلب هذه المنشآت قبل وضعها قيد الاستغلال إلى كل من عقد القطر و عقد التأمين (الفصل الأول) إلى جانب توفير طاقم بشري وفق المعايير الدولية و الوطنية للعمل في البحر و مدى كفاءة هذا الطاقم لوضع المنصات البحرية قيد الاستغلال عن طريق عقد العمل (الفصل الثاني).

إذن كيف يتم إبرام هذه العقود من أجل استغلال المنصات النفطية البحرية للغرض الذي وجدت من أجله؟ لكون هذه الأخيرة نتيجة ضخامة حجمها و تكلفتها الاقتصادية تجعلها ذات أهمية كبرى في إبرام هذه العقود.

الفصل الأول

عقود ما قبل استغلال

المنصات النفطية البحرية

الفصل الأول

عقود ما قبل استغلال المنصات النفطية البحرية

حتى يتم وضع المنصات النفطية البحرية في ميدان العمل أي مجال الاستغلال الذي شيدت من أجله، لا بد لها من عقود تبرم بين مالكي المنصات النفطية البحرية و بين شركات القطر و شركات التأمين مثل هذه المنشآت لضخامتها تتطلب ضمان مالي كبير.

العقد الذي يبرم بين مالكي المنصات النفطية البحرية و مؤسسة الميناء و الشركات العملاقة للقطر مثل هذه المنشآت التي تقدم خدمة من بين خدماتها المينائية و هي خدمة القطر البحري التي لا يمكن للمنصات النفطية البحرية الاستغناء عنها، باعتباره الطريقة الوحيدة التي من خلالها يتم وضع المنشآت البحرية في المجال البحري عن طريق جرّها إلى مكان الاستغلال و هي عملية موالية لعملية التشييد، و قد تختلف عملية القطر البحري باختلاف المنصات النفطية البحرية، كما يختلف عقد القطر البحري العام عن ذلك المعمول به في إطار قطر المنصات النفطية البحرية إلى ضرورة إيجاد عقد تأمين هذه العملية و كل ما يتعلق بالمنصة البحرية.

لدى فعالية القطر البحري عملية ضرورية و أساسية و رئيسية لوضع المنصة البحرية في مكان الاستغلال (المبحث الأول) إلى جانب تأمين هذه المنصات النفطية البحرية لدى شركات التأمين من الخطر الدائم الذي يهددها أو تتسبب في أخطار للملاحة البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

عقد القطر البحري و أحكامه

على المنصات النفطية

البحرية

المبحث الأول

عقد القطر البحري و أحكامه على المنصات النفطية البحرية

كون المنصات النفطية البحرية تنشط و تعمل في الوسط البحري لابد من الاستعانة بخدمة من خدمات البحرية كما هو الحال بالنسبة للسفينة التي كانت المنشأة الوحيدة و التقليدية التي عرفها البحر و نظم أحكامها في إطار القانون البحري، إلا أنه دخلت هذا المجال، هياكل و آلات و منشآت أخرى جديدة عنه.

تتمثل هذه المنشآت البحرية منها المنصات النفطية البحرية التي تستعين بخدمة القطر البحري لجرها إلى مكان استغلالها و بهذا تكون المنصة البحرية خضعت للقانون المينائي باعتبار القطر خدمة مينائية لمساعدة السفينة للدخول أو الخروج من الميناء هذا ما كان سائدا سابقا. أما التطور الاقتصادي و الصناعي أدى إلى ظهور هذه المنشآت البحرية التي تتطلب عملية القطر البحري و ضخامة الهياكل المقطورة دفع بظهور شركات عالمية لهذا الغرض إذن لابد من معرفة مفهوم عقد القطر البحري حتى يتسنى لنا معرفة الأحكام التي تدخل في مجال تطبيق المنصات النفطية البحرية (المطلب الأول) و ما هي مدى أحكامه على المنصات النفطية البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد القطر البحري

يقصد بالقطر البحري هو الاستعانة بقوة محرّكة خارجية لتغيير مكان منشأة بحرية عائمة لا تتوفر لها أو لم تتوفر لها الوسائل الضرورية للقيام بالانتقال بوسائل دفعها الذاتية⁸⁷، و يلعب دور هاما في النشاط البحري، كما يعتبر من الخدمات الضرورية التي تقدم للسفينة كأصل عام بحيث أصبحت هذه الخدمة تقدم لمنشآت بحرية غير السفن.

يوجد ثلاثة أنواع من القاطرات للقيام بالقطر البحري، هناك قاطرات الميناء، و القنوت التي تساعد السفن لقيامها بمناوراتها للدخول، و الرسو فالخروج من المياه المينائية و ذلك بدفع أو جر السفن أما قاطرات البحر و هي سفن قاطرة تقضي فترة طويلة في البحر و لمسافات طويلة لها أجهزة دفع قوية و هو النوع الذي يستعمل في قطر المنصات النفطية البحرية⁸⁸ مما يجعل القطر البحري ينقسم إلى نوعين قطر بحري مينائي Remorquage portuaire يتم داخل الحدود المينائية لمساعدة السفينة للدخول و الخروج من الميناء، و هناك قطر بحري يتم في عرض البحر Remorquage hauturier.

⁸⁷ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، طبعة 2004، ص 126.

⁸⁸ André BRAEN, le droit maritime au Québec, édition wilson and la fleur Itée, collection BLEUE, année 2002, p. 23.

لدى سوف نتطرق لدراسة الأحكام العامة لعقد القطر حتى نتمكن من معرفة الأحكام التي يتم إعمالها على المنصات النفطية البحرية من عدمها.
أولا التعريف العام و الشامل لما يحتويه عقد القطر البحري من أطرافه، بدايته نهايته و طبيعته القانونية (الفرع الأول) ثم ننتقل إلى المسؤولية الناجمة عن هذا القطر (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف عقد القطر البحري

أولاً: معنى عقد القطر البحري:

عقد القطر البحري هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة التي تسمى بالسفينة القاطرة بجر أو سحب سفينة مملوكة لآخر و تسمى السفينة المقطورة مقابل أجر معلوم.

عقد القطر البحري من العقود الرضائية تتطلب شكل معين وفق نماذج خاصة تعدها شركات القطر خاصة في مجال قطر المنصات النفطية البحرية، هناك شركات متخصصة من حيث الكفاءة العمالية و المادية (الوسائل المستعملة لقطر هذه الوحدات البحرية)، كما هو من العقود المتبادلة أي ترتب التزامات على عاتق كلا الطرفين، السفينة القاطرة و المنشأة العائمة المقطورة و يلتزم مجهز السفينة القاطرة بالقيام بالعمل المحدد في عقد القطر و يقابله التزام مالك العمارة أو الألية البحرية العائمة بدفع أجرة القطر المحددة في عقد القطر البحري⁸⁹.

كما يعرف عقد القطر البحري بأنه عملية تقوم من خلالها السفينة القاطرة بمد قوة الدفع لنقل سفينة أو أية آلية عائمة هي في حد ذاتها تتعدم فيها القوة المحركة و يتم القطر البحري داخل الميناء بدخول و خروج السفن أو في عرض البحر⁹⁰.

أما المشرع الجزائري لم يضع تعريف جامع مانع و دقيق للقطر البحري لكن من خلال المادة 861 قانون بحري جزائري تنص ما يلي: "تدخل في عداد خدمات القطر:

أ- العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.

ب- مناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة.

ت- المراقبة و المساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة للسفينة".

من خلال استقراء المادة 861 قانون بحري جزائري المذكورة أعلاه يتبين أن القطر البحري هو الجر أو دفع سفينة و مساعدتها على القيام بمناوراتها الملاحية، من دخولها و خروجها من الميناء و إبحارها و هي في نفس الوقت الخدمات التي تدخل في إطار عقد القطر البحري.

⁸⁹مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 2006، ص 373.

⁹⁰ Arnaud MONTAS, droit maritime, édition veuibert, année 2012, p. 97.

يلاحظ من خلال المادة المذكورة أعلاه أن المشرع حصر القطر البحري على السفن دون غيرها من منشآت أو آليات بحرية أخرى كنظيره اللبناني الذي حصر القطر على السفن دون غيرها من المنشآت و الآليات البحرية، مع اختلاف المشرع اللبناني على أن القطر السفن يكون في دخولها إلى الموانئ و خروجها منها و يقتصر على السفن اللبنانية دون غيرها⁹¹. كما حدد المرسوم التنفيذي 01-02⁹² المتضمن للنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها خدمات القطر مثل ما جاء في المادة المذكورة أعلاه قانون بحري جزائري. كما نجد المرسوم التنفيذي المذكور أعلاه أعطى للسلطة المينائية صلاحية فرض القطر على كل سفينة تريد القيام بأية حركة داخل الميناء أو الخروج منه و ذلك مع احترام قواعد الأمن و السلامة و النظام⁹³.

من استقراء المادة يتبين أن القطر المقصود هنا القطر المينائي أي داخل الميناء دون القطر في عرض البحر أي خارج الميناء و هو إجباري كفرضه السلطة المينائية قبل أية حركة تريد أن تقوم بها السفينة سواء أثناء الدخول إلى الميناء أو الخروج منه، كما نصت نفس المادة في فقرتها الثانية على أن شروط القطر تتم وفق النظام الداخلي الخاص بكل ميناء على حدى و هذا راجع إلى نوعية الميناء و حجمه مثال: ميناء وهران، مستغانم، أرزيو، سكيكدة، بجاية...

ثانيا: بداية و نهاية عقد القطر البحري

تحديد بداية و نهاية عقد القطر البحري له أهمية كبرى و أساسية في تحديد المسؤولية الناشئة عن عملية القطر في حالة وقوع ضرر لإحدى السفينتين أو كلاهما معا. كما يتم تحديد سريان أحكام التصادم البحري في حالة تصادم بين السفينة القاطرة و السفينة المقطورة فيتم الرجوع إلى ما إذا كان التصادم الواقع خارج نطاق عملية القطر أم داخلها، إذا كان في الحالة الأولى و جب تطبيق أحكام التصادم البحري أما إذا وقع داخل عملية القطر لا تطبق أحكام التصادم البحري و إنما الأحكام الخاصة بالقطر البحري⁹⁴.

⁹¹مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006، ص 315.

⁹²مرسوم تنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 01/06/2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، الجريدة الرسمية العدد 01، بتاريخ 01/06/2002.

⁹³المادة 95 من نفس المرسوم أعلاه تنص: "يمكن السلطة المينائية أن تفرض على ربان السفينة الاستعانة بالقاطرة قبل أية حركة أو تنقل لسفينته و كذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن و النظام و الشرطة. تحدد شروط القطر و دفع آلات الخدمة في النظام الخاص بكل ميناء".

⁹⁴هاني دويدار، المرجع السابق، ص 128.

1- بداية و نهاية عقد القطر البحري:

نص المشرع الجزائري على بداية عقد القطر البحري في الفقرة الأولى من المادة 862 من القانون البحري الجزائري⁹⁵.

يلاحظ أن المشرع الجزائري يعتبر أنه بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جانب السفينة المقطورة بمسافة قريبة جدا و كافية للقيام بعمليات القطر الضرورية، هنا الوسائل المستعملة لذلك و أضاف إلى أن إدارة عمليات السفينة تكون تحت إشراف و سلطة السفينة المقطورة، دون أن يذكر المشرع ما هي هذه العمليات الأولية لانطلاق عملية القطر.

كما يرى البعض أن القطر البحري لا يتحدد بالجر بالمعنى الدقيق، و إنما تبدأ عملية القطر بأولى الخطوات ربط كابلات الجر بالسفينة المقطورة حتى يمكن قطرها⁹⁶.

يلاحظ أن القطر البحري الذي تعرض إليه المشرع الجزائري في القانون البحري هو القطر المينائي و لم يتطرق إلى القطر في عرض البحر، و إنما القطر الذي يمد المساعدة و العون إلى السفينة من أجل القيام بمناوراتها الملاحية للخروج أو الدخول إلى الميناء.

كما نص المشرع الجزائري في نفس المادة المذكورة أعلاه في فقرتها الثانية على نهاية عقد القطر البحري و التي من خلالها نستخلص أنه ينتهي عقد القطر البحري بمجرد ابتعاد السفينة القاطرة عن المقطورة بمسافة محددة و فك الكابلات و بهذا يكون المشرع الجزائري تطرق إلى القطر البحري المينائي دون ذلك في عرض البحر.

نهاية عقد القطر البحري:

تطرق المشرع الجزائري⁹⁷ لنهاية عقد القطر البحري في نفس نص المادة 862 في فقرتها الثانية .

2- الالتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري:

ينشأ عقد القطر البحري إلتزامات تقع على عاتق كل من مجهز السفينة القاطرة و السفينة المقطورة.

⁹⁵ نص المشرع الجزائري على بداية عقد القطر البحري في الفقرة الأولى من المادة 862 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يبدأ عقد القطر بمجرد وصول السفينة القاطرة إلى جوار السفينة المقطورة بما فيه الكفاية للقيام حالا بعمليات القطر الضرورية و تكون تحت النفوذ المباشر لحركات السفينة الواجب قطرها".

⁹⁶ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 128.

⁹⁷ المادة 862 في فقرتها الثانية بنصه: " و ينتهي عقد القطر عند انتهاء آخر عمليات القطر الضرورية و ابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها القطر الضرورية ابتعاد السفينة القاطرة بكفاية عن السفينة التي جرت عملية القطر عليها و لا تعود باقية تحت النفوذ المباشر لحركات هذه الأخيرة".

(أ) تتمثل التزامات مجهز السفينة القاطرة فيمايلي:

- تقديم سفينة قاطرة صالحة للملاحة البحرية:

يلتزم مجهز السفينة القاطرة بوضع هذه الأخيرة في حالة جيدة و صالحة للملاحة البحرية لخدمة السفينة المقطورة وفق للخدمة الموكلة لها، و يدخل في إطار صلاحية السفينة القاطرة للملاحة البحرية في صلاحية و كفاءة الطاقم للقيام بمهمة القطر⁹⁸، لكون هذه العملية تمارس في محيط يتميز أصلا بالخطر و الظروف المناخية المحيطة به لتأدية مثل هذه العملية.

تعتبر السفينة القاطرة هي الالتزام الجوهرى و الأساسى لمجهز هذه الأخيرة على تقديمها صالحة للملاحة بغض النظر عن الطبيعة القانونية لعقد القطر البحرى سواء كان عقد نقل، عقد مقاوله، عقد عمل وفقا للجدالات الفقهية.

إذا اعتبر عقد القطر عقد نقل بحرى فيلتزم كناقل بتقديم (القاطرة) صالحة للملاحة، و إذا اعتبر عقد مشاركة إيجار فيلتزم مجهز القاطرة كمؤجر بتقديم سفينة صالحة للملاحة و قادرة على أداء المهمة المنوطة بها، و إذا اعتبر عقد مقاوله فيلتزم مجهز القاطرة باعتباره المقاول بتقديم خدمة القطر بموجب وسائل مناسبة للغرض، أما إذا اعتبر عقد عمل فهنا يلتزم مجهز السفينة القاطرة باعتباره في إطار خاص بتقديم وسيلة العمل إلى جانب الجهد المبذول لأداء هذا العمل، على غرار عقد العمل المعروف لدينا الذي يلتزم فيه العامل بتقديم جهد فقط دون توفير وسيلة العمل⁹⁹.

- تنفيذ عمليات القطر البحرى:

مهما اختلفت و تعددت أنواع العمليات التي تدخل في مجال القطر البحرى فعلى مجهز السفينة أن يلتزم بتنفيذها وفق لما هو معمول به في عقد القطر في اليوم و المكان المحدد بجر السفينة أو المنشأة البحرية إلى المكان المعين و المحدد في العقد وفق الطريق المحدد.

نظرا للتطور الاقتصادى و التجارى، أصبحت عملية القطر تقدم من قبل شركات قطر خاصة التي تضع تحت تصرف عملائها عقود قطر نموذجية (contrat type de remorquage) و غالبا ما تتضمن هذه العقود بنود تنص على حق مجهز السفينة القاطرة في رفض العمل الذي من شأنه أن يعرض القاطرة للخطر إلى جانب شروط أخرى تعكس حرية السفينة القاطرة في أداء عملية القطر و أكثر الشروط شيوعا في هذه النماذج هو شرط الإهمال، بمقتضاه يعفى مجهز القاطر نفسه من المخاطر التي تترتب على أخطاء محتملة للربان في إدارته للقاطرة¹⁰⁰.

⁹⁸ كمال طه، المرجع السابق، ص 692.

⁹⁹ وهيب الأسمر، القانون البحرى، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس، لبنان، 2008، ص 85.

¹⁰⁰ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 693.

أما فيما يخص القانون البحري الجزائري بصدد التزامات تجهز السفينة القاطرة نص عليها في المادة 863 قانون بحري جزائري¹⁰¹ محددًا بذلك كيفية تنفيذ عمليات القطر البحري إلى جانب كفاءة الطاقم في تنفيذ هذا العقد لكون نجاح العملية تقوم على أساس الكفاءة و المهارة المهنية للطاقم¹⁰². من خلال استقراء المادة 863 قانون بحري جزائري حدد المشرع التزامات تجهز السفينة القاطرة فيما يلي:

- الحضور في الوقت و المكان المحدد في العقد.
 - تقديم سفينة قاطرة صالحة لملاحة البحرية (قادرة على القيام بالمهمة).
 - الاحتواء على كل المعدات و الأجهزة الضرورية للقيام بعملية القطر.
- تعتبر هذه الالتزامات رئيسية و أساسية في عملية القطر حتى يتم ضمان سير العملية على أحسن وجه هذا في الظروف العادية، و أي تقصير من قبل تجهز السفينة القاطرة يؤدي إلى قيام المسؤولية التقصيرية لهذا الأخير.

ب) التزامات تجهز السفينة المقطورة:

تعتبر مكافأة خدمة القطر الالتزام الرئيسي لتجهز المقطورة سواء كانت سفينة أو أية منشأة أو آلية عائمة كما يسميها البعض بأجرة القطر، و يرد هذا الأجر سواء كان عقد القطر البحري مينائي أو في عرض البحر، لكن أوضاع تأدية الخدمة تختلف من نوع إلى آخر مما يجعل بالضرورة مكافأة القطر تختلف من حالة إلى أخرى و حسب نوع القطر تحدد مكافأة أو أجرة القطر.

- التزامات المقطورة القطر البحري داخل الميناء:

بالنسبة للقطر داخل الميناء فالأجر يحدد حسب تعريفه تصدرها السلطات المختصة، و يتم حسب الساعة الواحدة و يتم النص في التعريف على زيادة الأجر في العمل في الساعات الليلية و خفضها في ساعات الانتظار¹⁰³.

كما يتم دفع أجرة داخل الميناء فوراً في ميناء القطر وفق التعريف السارية المفعول يوم العملية (العقود النموذجية Aperma)¹⁰⁴ سواء تمت عملية القطر أم لا.

¹⁰¹ المادة 863 قانون بحري جزائري: "يتعين على التزم بالقيام بخدمات القطر بأن يحضر في اليوم و المكان المتفق عليهما السفينة القاطرة و الصالحة للقيام بالخدمات المتفق عليها و المزودة بشكل ملائم بالتسليح و التجهيز و التموين و المعدات و الآلات اللازمة".

¹⁰² المادة 864 قانون بحري جزائري: "يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف، بدون توقف لا جدوى منه، و وفقاً لمبادئ الملاحة السليمة".

¹⁰³ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 692.

¹⁰⁴ Jean-Pierre BEURIER, droit maritimes, édition Dalloz, 2009-2010, p. 445.

كما نص المشرع الجزائري على أجرة أو مكافأة القطر في الفقرة الأولى من المادة 865 قانون بحري بقوله على أنه: "تحدد مكافأة خدمات القطر باتفاق بين الأطراف، و في حالة عدم وجوده بموجب التعريف، و إذا لم تتضمن التعريفه نصوصا ملائمة، يحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف".

لتحديد أجرة القطر تطرق المشرع الجزائري إلى اتفاق الطرفين تكون الأجرة بناء على إرادة الطرفين القاطرة و المقطورة، أو بموجب التعريف التي تضعها السلطة المينائي في حالة انعدام اتفاق الطرفين، أما إذا كانت نصوص التعريفه غير ملائمة لقيمة العمل المقدم من قبل القاطرة يتم تحديد مكافأة القطر بناء على العرف البحري الساري العمل به.

أما في حالة عدم وجود اتفاق بين الطرفين، و لا عرف بحري و لا تعريفه السلطة المينائية، يتم دفع مكافأة قطر عادلة أثناء تأدية عملية القطر، أي مكافأة وفقا للخدمة المقدمة و المجهود العملي المبذول من السفينة القاطرة¹⁰⁵.

- التزامات المقطورة في القطر خارج الميناء (القطر في عرض البحر):

هذا النوع من القطر يتميز بطابعه الخاص عن القطر المينائي، كتعويم سفينة أو منشأة أو آلية بحرية كما بحرية كما هو الحال بالنسبة للمنصات النفطية البحرية التي تتطلب قطرها إلى مكان استغلالها و غالبا ما يكون في عرض البحر و الذي يتم فيه تحديد مكافأة القطر بناء على مفاوضات بين الأطراف، و يحدد إما على أساس الساعة أو يقدر تقديرا جزافيا و ذلك حسب الأحوال، كما يتم التعويض عن كل تأخير في عملية القطر¹⁰⁶.

أما فيما يخص أجرة القطر البحري في عرض البحر يتم تحديدها باتفاق طرفي عقد القطر (السفينة القاطرة و المقطورة)، و هو ما يسمى باللغة الفرنسية gré a gré و يدفع 50% من الأجرة قبل إقلاع السفينة القاطرة و ائتمان محتوم لضمانا لتسديد المتبقى من المبلغ¹⁰⁷.

ثالثا: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري:

عرف عقد القطر البحري و لازال جدل فقهي كبير حول طبيعته القانونية لاختلافه من صورة إلى أخرى، لدى بقي القضاء في حيرة حول التساؤلات التي يثيرها عقد القطر البحري.

تختلف طبيعة القطر البحري باختلاف الغرض المقصود منه، فقد ميز الفقه بين قطر المنشآت التي تنعدم فيها القوة المحركة، و قال البعض أن العقد في هذه الحالة عقد نقل بمفهومه العام أي وفقا للقواعد العامة للنقل البحري، و البعض يعتبر عقد نقل ذو طبيعة خاصة، و بين قطر المنشآت التي

¹⁰⁵ الفقرة الثانية من المادة 865 على أنه: "وفي حالة عدم وجودها أيضا وجب دفع مكافأة عادلة، و تستحق هذه المكافأة عند تأدية عملية القطر".

¹⁰⁶ مصطفى كمال طه، المرجع السابق. ص 684.

¹⁰⁷ Jean-Pierre BEURIER, op, cit, p. 445.

تحتوي على قوة دفع محرك ذاتية¹⁰⁸ أي لها قوة محرك خاصة بها أي تستحق فقط دفعها من أجل أن تقوم بالملاحة البحرية بمحركاتها الذاتية.

فعقد القطر البحري موضوع جدل فقهي لضبط الطبيعة القانونية لهذا العقد، هل هو عقد نقل، عقد مقاوله، عقد استئجار أم عقد عمل (إيجار خدمة)؟ إلا أن الخلاف الكبير مستمر حول فرضيتين هما عقد القطر البحري عقد نقل فيتم التمييز بين عقد القطر و عقد النقل مهم جدا، ليس فقط لمعرفة نظام المسؤولية و لكن لتحديد طبيعة الدين للخدمات المقدمة من السفينة القاطرة¹⁰⁹ أم عقد مقاوله؟ إلى جانب فرضية فرعية عقد القطر البحري عقد عمل.

للإجابة على هذه التساؤلات حول طبيعة عقد القطر لا بد من الرجوع حسب الفقه إلى المنشآت البحرية المقطورة هل هي متحركة أم ساكنة أي هل لها قوة دفع محرك ذاتية، أم تتعدم فيها قوة دفع المحركة و هذا الأمر مهم و أساسي حتى نتمكن من معرفة مدى إعمال عقد القطر البحري على المنصات النفطية البحرية أم لا.

لدى سوف نرى متى يمكن اعتبار عقد القطر عقد نقل بحري، و متى يمكن اعتباره عقد مقاوله و في بعض الأحيان يراه البعض أنه عقد عمل، و في كل هذه الحالات يتحدد عمل القاطرة و ما مدى مسؤوليتها إلى جانب المنشأة المقطورة.

1- الفرضية الأولى: عقد القطر عقد نقل بحري:

تعتبر السفينة القاطرة كأنها ناقلة للسفينة أو المنشأة العائمة المقطورة باعتبار أنه في عملية النقل لا يستوجب الأمر أن تحمل الأداة الناقلة البضاعة إذ يمكن أن تجرها أو تسحبها أو تدفعها¹¹⁰. تكون أمام حالة اعتبار عقد القطر البحري عقد نقل إذا تم جر سفينة أو منشأة ليست لها قوة دفع محرك ذاتية خاصة بها، فيكون في هذه الحالة عقد القطر البحري عقد نقل بحري يتعهد فيه مالك السفينة القاطرة على نقل السفينة المعطلة التي فقدت القدرة على محركاتها و المنشآت الأخرى التي انعدمت فيها قوة الدفع، إلى مكان معين و محدد¹¹¹ عندئذ تشبه البضائع.

تعتبر حالة عقد القطر البحري عقد نقل و هي أن تكون السيطرة للسفينة القاطرة و ليست للمنشأة او السفينة المقطورة¹¹²، و يقصد بالسيطرة أي قيادة و إدارة عملية القطر بالنسبة للمنشآت و الهياكل و الآليات البحرية عديمة قوة الدفع الذاتية تكون للسفينة القاطرة بحيث لولا هذه الأخيرة لما تمكن من نقل هذه المنشآت إلى المكان المعين.

¹⁰⁸ هاني دويدار، المرجع السابق، ص 130.

¹⁰⁹ André BRAEN, op, cit, p.282.

¹¹⁰ كمال حمدي، القانون البحري، دار النشر منشأة المعارف، الإسكندرية، الطبعة الثالثة 2003. ص 691.

¹¹¹ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، المرجع السابق. ص 315.

¹¹² هاني دويدار، المرجع السابق ص 121.

كما يتم التعرض إلى مدى وجود أو بقاء الطاقم من عدمه، إذ القطر البحري باعتباره عقد نقل لا يستدعي إلى وجود طاقم بحري لتوجيه أو قيادة المقطورة و إنما الأمر يعود إلى طاقم القاطرة، لدى فالطاقم منعدم في حالة المنشآت عديمة قوة الدفع الذاتية.

نفس الأمر يتعلق بالنسبة للسفينة التي تعرضت لحادث أدى إلى هلاكها و أصيبت محركاتها مما شل حركاتها، فيقتضي الأمر هنا إلى إصلاحها، و الطاقم لا يكون له دور في توجيه عملية القطر فتكون الهيمنة الفعلية للسفينة القاطرة و في هذه الحالة لا تختلف السفينة المقطورة عن أية منشأة بحرية عائمة أخرى عديمة قوة الدفع الذاتية.

لقد توصلت الأستاذة Martine REMOND-GOUILLOUD إلى نفس النتيجة التي توصل إليها العميد Pierre BONASSIES على اعتبار قطر عمارة بحرية هو ليس بعقد نقل، و إنما عقد مركب بين المقاولة و عقد إيجار و بالتالي يتم استبعاد فكرة أن عقد القطر البحري هو عقد نقل¹¹³.

أما في حالة ما إذا كانت السفينة المقطورة تقوم بمناوراتها للخروج أو الدخول إلى الميناء مع صلاحياتها للملاحة البحرية هنا وجود الطاقم البحري ضروري على متن السفينة المقطورة لتوجيه عملية القطر.

يلاحظ أن مدامت المنشأة أو الآلية العائمة تستعمل محركاتها الذاتية و على متنها طاقم بحري يتولى قيادتها هنا نحن أمام عقد قطر بحري وفق للقواعد العامة لهذا الأخير لأن الأصل في القطر أن يتم بين سفينة قاطرة و سفينة مقطورة مع وجود طاقم على متن هذه الأخيرة، أما إذا انعدمت قوة الدفع الذاتية للسفينة كما سبق ذكره في مثال السفينة التي هلكت و شلت حركاتها و الطاقم دوره سلبي أي ليس له دور في توجيه السفينة كما هو في القطر العادي وفق لظروف عادية.

نستخلص أن عقد القطر البحري يعتبر عقد نقل إذا كانت المنشأة المقطورة منعدمة قوة الدفع الذاتي أي ليست لها قوة محرك ذاتية، و هذا ما تطرقنا إليه فيما يخص أنواع المنصات النفطية البحرية.

2- الفرضية الثانية: عقد القطر البحر هو عقد مقاولة:

هناك من يعتبر أن عقد القطر البحري هو عقد مقاولة، عندما يقصد بالقطر مساعدة سفينة ذات قوة دفع محرك ذاتية و المزودة بطاقم على القيام بمناورات الإرساء و الانتقال أو إبحار السفينة، سحبها أو دفعها، و هي عمليات تتم داخل الميناء و هو ما يسمى بالقطر المينائي على عكس القطر البحري الذي يتم في عرض البحر.

باعتبار عقد القطر البحري عقد مقاولة فنحن أمام عقد قطر مينائي يتم وضع سفينة لخدمة سفينة أخرى، الأولى هي القاطرة و الثانية هي المقطورة، و تتم عملية القطر البحري تحت قيادة

¹¹³ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 40.

و إدارة المقطورة و هذا أمر مهم لتحديد المسؤولية في حالة حدوث ضرر أثناء القطر لإحدى السفينتين.

هذا النوع من القطر هو الي تناوله المشرع الجزائري في الكتاب الثاني تحت عنوان "الاستغلال التجاري للسفينة" في الباب السادس بعنوان "القطر" من المواد 860-872 قانون بحري جزائري، و بهذا يكون عقد القطر البحري عقدا تجاريا.

كما أن المحاكم الفرنسية لم تعد تعتد بطبيعة العقد و إنما فقط بالوقائع، حيث ترفض الأخذ بالبنود التي تعطي إدارة العمليات إلى السفينة المقطورة إذا ما أثبتت الوقائع، فعالية الدور الذي قامت به سفينة القطر، أي ما مدى تدخل السفينة القاطرة و فعاليتها و انعكاساتها على عملية القطر البحري. و يقر القضاء الفرنسي على أن العملية التي من جلالها تقوم القاطرة بتوجيه السفينة (...). هو عقد قطر¹¹⁴ أما القانون الإنجليزي يعطي لدين السفينة حق امتياز قانوني مثل التشريع الكندي، أما في الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر امتياز بحري.

في القانون المدني كان يعتبر عقد القطر عقد نقل أو عقد إيجار خدمة، في الأول عقد القطر عقد نقل هنا الناقل لا ينقل البضاعة و إنما يجرها، أما في الثاني عقد القطر عقد إيجار خدمة ها يتم تأجير قوة السفينة القاطرة¹¹⁵.

3- الفرضية الثالثة: عقد القطر عقد عمل بحري:

يعتبر عقد القطر البحري عقد عمل وفق لهذه النظرية يكون مجهز السفينة القاطرة تابعا لمالك السفينة المقطورة¹¹⁶، و هذا ما يجعل القاطرة تابعة للمقطورة لأداء عملية القطر و تحديد طبيعة عقد القطر البحري على أنه عقد عمل سوف يقيم مسؤولية المتبوع عن أفعال تابعة وهذا ما سوف نراه لا حقا.

أما كون عقد القطر البحري عقد عمل في إطاره يقدم مالك أو مجهز السفينة القاطرة هذه الآلية العائمة باهظة الثمن بالإضافة إلى أدائه لعملية القطر¹¹⁷، أي أن عقد القطر البحري في ظل عقد العمل لابد من توافر الآلية البحرية (القاطرة) على العنصر المادي في العقد إلى جانب الطاقم (العنصر البشري) و هو العامل للقيام بمهمة القطر البحري.

¹¹⁴La jurisprudence en atteste : « l'opération par laquelle un remorqueur dirige un navire (...) est un contact de remorquage », Arnaud MONTAS, op, cit, p. 97.

¹¹⁵André BRAEN, op, cit, p. 282.

¹¹⁶كمال حمدي، المرجع السابق ص 691.

¹¹⁷المرجع نفسه.

القول أن عقد القطر هو عقد عمل، ذهب البعض من الفقه إلى معارضيين و مؤيديين منهم من القول أنه كلما كان طاقم السفينة المقطورة مهيمنا و مسيطر على عملية القطر نحن أمام عقد عمل باعتبار أن طاقم السفينة القاطرة صار تابعا لمجهز أو مالك السفينة المقطورة¹¹⁸.

كما يقول في ذلك أيضا الفقه الفرنسي فيما يخص عقد القطر البحري عقد عمل على لسان الأستاذ Jambu MERLIN الذي يؤكد على أن شركة القطر البحري تقدم "آلة عمل" و هي السفينة القاطرة، و أن الطاقم هو الذي يكون معتبر مؤقت في خدمة السفينة المقطورة¹¹⁹.

أما الفقيه René RODIERE يرفض على اعتبار عقد القطر البحري عقد عمل سواء كان عقد القطر البحري في عرض البحر، أو عقد القطر البحري على مستوى الميناء¹²⁰، الذي يقدم خدمات للسفينة للقيام بمناوراتها للدخول و الخروج من الميناء.

كما أجمع بعض الفقه على أن عقد القطر البحري المينائي يمكن تكييفه على أساس أنه عقد إيجار خدمة التي تقدمها السفينة القاطرة للسفينة المقطورة بمقابل أجره لذلك، حتى تتمكن السفينة من القيام بالملاحة البحرية و بدون القطر لا يمكنها القيام بذلك داخل الميناء.

نستخلص أن اعتبار عقد القطر البحري عقد عمل أو كما يسميه البعض بعقد إيجار خدمة انطلاقا من كون عملية القطر تتم تحت إشراف و قيادة الآلية العائمة المقطورة أما القاطرة هي آلة عمل كما سبق و أن ذكرها الفقيه MERLIN التي يتم استئجارها و لتنفيذ عملية القطر و التي لا تكون إلا إذا وجد على متنها طاقم بحري للقيام بذلك.

إذن عقد القطر البحري هو عقد نقل إذا كانت عملية القطر تحت قيادة السفينة المقطورة لكون طاقم السفينة القاطرة يعمل تحت إمرت السفينة المقطورة، لدى اعتبر أن عقد القطر هو عقد عمل أو إيجار خدمة تكون بدون طاقم السفينة القاطرة لا يمكن تنفيذ هذا العقد.

نستخلص أنه لو اعتبر عقد القطر عقد نقل وفقا للحالة الأولى فسوف نبتعد عن القاعدة العامة و عن الطبيعة العامة لعقد النقل أنه يتم نقل البضاعة على متن السفينة و ليس جرها، أما الحالة الثانية اعتبار عقد القطر عقد إيجار خدمة و هي تأجير قوة السفينة لجر السفينة أخرى، و هذا هو النوع الذي سوف يتم إعماله على قطر المنصات النفطية البحرية بحيث تتطلب هذه الأخيرة قوة محركية خارجية لجرها إلى المكان الذي سوف يتم فيه ممارستها لنشاطها المنجمي.

¹¹⁸ هاني دويدار، المرجع السابق ص 132.

¹¹⁹ Gildas ROSTAIN, le déplacement des plates-formes de forage, thèse année 1987, université de droit d'économie, sciences sociales, Paris 2, p. 59.

¹²⁰ Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 58.

الفرع الثاني

المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري

تحديد نوع عقد القطر البحري مهم جدا و أساسي في مجال المسؤولية الناشئة عنه، باعتبار عقد القطر البحري يتنوع إلى عقد قطر داخل الميناء و عقد قطر خارج الميناء، لكون المسؤولية في عقد القطر البحري تختلف باختلاف نوع القطر لكون إدارة العمليات في القطر لكون إدارة العمليات في القطر تختلف فيما إذا كان القطر داخل الميناء أو خارجه (عرض البحر).

أولاً: المسؤولية الناشئة عن القطر داخل الميناء: تقصد بها المسؤولية التي تنشأ عن ما يسببه القطر البحري من أضرار أثناء تنفيذ العملية.

أ- المسؤولية عن القطر في القانون الجزائري:

نص المشرع الجزائري على المسؤولية الناجمة عن القطر داخل الميناء و جعلها على عاتق السفينة المقطورة إلى أن يثبت العكس¹²¹.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا تبث خطأ السفينة القاطرة".

تقضي القاعدة العامة للمسؤولية الناشئة عن القطر داخل الميناء أن ريان السفينة المقطورة هو المسؤول لكون هذا الأخير هو الذي يقوم بقيادة و إدارة عملية القطر البحري، و على ريان السفينة القاطرة الامتثال لأوامر السفينة المقطورة، و إذا أراد مجهزة السفينة المقطورة نفي المسؤولية عن نفسه فعليه إثبات خطأ السفينة القاطرة، نستخلص من المادة المذكورة أعلاه، و ذلك وفقا لمسؤولية المتبوعة عن أفعال تابعيه، باعتبار أنه أثناء عملية القطر تكون السفينة القاطرة هي التابعة و السفينة القطورة هي المتبوعة، لكون هذه الأخيرة هي التي تقود عملية القطر منذ بدايتها إلى نهايتها.

لكن ورد استثناء للقاعدة العامة التي تقضي بمسؤولية مجهزة السفينة المقطورة، و ذلك بناء على اتفاق بين مجهزة السفينة القاطرة و المقطورة على أن إدارة عملية القطر يكون على عاتق ريان السفينة القاطرة و يكون الاتفاق مكتوبا و في هذه الحالة تنقل المسؤولية من السفينة المقطورة إلى السفينة

¹²¹ المادة 866 قانون بحري جزائري على أنه "تتم عمليات القطر تحت إدارة ريان السفينة المقطورة و بتعا لذلك، يتقيد ريان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير.

كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر يكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة إلا إذا تبث خطأ السفينة القاطرة".

القاطرة و في حالة حدوث ضرر و كان المتسبب فيه السفينة المقطورة، إذن هنا ينقلب عبء الإثبات على السفينة القاطرة خطأ المقطورة (المادة 867 من القانون البحري الجزائري)¹²².

ب-المسؤولية عن القطر في القانون الفرنسي:

تطرق المشرع الفرنسي¹²³ للقطر داخل الميناء على أن تتم عمليات هذا الأخير تحت إمرة و إدارة ربان السفينة المقطورة¹²⁴، كنظيره الجزائري أقام المشرع الفرنسي الأضرار الناجمة عن عملية القطر على عاتق السفينة المقطورة، إلا إذا تم إثبات خطأ السفينة القاطرة¹²⁵.

كما يمكن للأطراف بناء على اتفاق صريح و مكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة بإدارة عمليات القطر في هذه الحالة تكون الأضرار على عاتق القاطرة إلا إذا تم إثبات خطأ السفينة المقطورة من قبل القاطرة¹²⁶، نفس المبادئ التي تبناها المشرع الجزائري في قانون البحري فيما يخص القطر داخل الميناء فقط.

تطرق المشرع الجزائري للقوة القاهرة التي تلحق أضرار بكلتا السفينتين أو إحداها جاز لأحدهما إعفاء الآخر، و جعل الأمر هنا جوازي و ليس وجوبي في تقديم الضرر نتيجة قوة القاهرة أم لا إلى جانب المسؤولية التضامنية بين كل من القاطرة و المقطورة أما إذا كان الضرر نتيجة قوة القاهرة أو خطأ الغير فعلى عاتق الإثبات يقع على كلتا السفينتين.

1- المسؤولية الناشئة عن القطر خارج الميناء (عرض البحر):

حددت وفق المادة 861 قانون بحري جزائري الخدمات التي تدخل في إطار القطر البحري فكلها خدمات تقدم للسفينة دون غيرها إلى جانب تقديم هذه العمليات يكون في ظل القطر المينائي. أما القطر خارج الموانئ أي القطر في عرض البحر لم يتطرق إليه المشرع الجزائري، على عكس نظيره الفرنسي الذي تطرق إلى القطر في عرض البحر¹²⁷، أو كما يسميه البعض بالقطر خارج الموانئ الذي تتم فيه عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة القاطرة و بالتالي أي ضرر و إذا أرادت

¹²² المادة 867 قانون بحري جزائري تنص على أنه: "يجوز للأطراف، بناء على اتفاق صريح و مكتوب تكليف ربان السفينة القاطرة للقيام بإدارة عمليات القطر، في هذه الحالة تكون الأضرار الحاصلة خلال عمليات القطر على عاتق مجهزة السفينة القاطرة، إلا إذا أثبتت خطأ السفينة المقطورة".

¹²³ Loi n° 69-8 du 3/01/1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, Olivier CACHARD, op, cit, p. 283.

¹²⁴ Article 26 alinéa 1 « les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué ». de la loi n° 69-8 du 03/01/1969. Oliver CACHARD, op, cit, p. 283.

¹²⁵ Article 26 alinéa 2 « les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur ».

¹²⁶ Article 27 « les parties peuvent, par convention expresse et écrite, confier au capitaine du remorqueur la direction des opérations, en ce cas les dommages sont à la charge du remorqueur, moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué ».

¹²⁷ Article 28 alinéa 1 « les opérations de remorquage en haute mer s'effectuent sous-direction du capitaine du remorqueur ».

القاطرة أن تتفي مسؤوليتها فعليها إثبات سبب المقطورة¹²⁸ و نفس الأمر ذهب إليه المشرع المصري¹²⁹.

فعدد القطر في عرض البحر الكلاسيكي يتم وفق البنود الموجودة في عقود القطر النموذجية، فشركة القطر هي التي تقوم باختيار السفينة القاطرة التي سوف تستعمل في تنفيذ عمليات القطر وذلك بملى الخانة الخاصة باسم و نوع السفينة القاطرة الموجودة في العقد النموذجي و يتم ذلك في آخر لحظة حسب مدى وجود السفينة أم كما يمكن لشركة القطر تغييرها بأخرى في اللحظة الأخيرة إذا لم تجهز تلك التي اختارتها مسبقا.

هذا عكس ما هو معمول به في القطر المينائي و إذا أراد الأطراف (القاطرة و المقطورة) تكليف السفينة المقطورة بإدارة عملية القطر البحري فيتم ذلك بموجب اتفاق صريح و مكتوب، فيتحمل السفينة المقطورة الأضرار الناجمة عن القطر، إلا إذا خطأ السفينة القاطرة.

القطر خارج الموانئ يتم عادة بسبب افتقار السفينة لقدرتها عل التسيير الذاتي و هذا حال المنشآت البحرية منها المنصات النفطية البحرية التي تحتاج لهذا النوع من القطر لإمكانية تنقلها إلى مكان الاستغلال.

يلاحظ أن كل من المشرع الفرنسي و المصري تطرقا للقطر داخل الميناء و خارجه (عرض البحر) لكن المشرع الجزائري تعرض للقطر بصفة عامة وفق للقواعد العامة و قصد القطر المينائي دون القطر خارج الموانئ و هذا تم استنتاجه من المادة 861 من القانون البحري الجزائري التي حددت و حصرت القطر على السفينة فقط، في مناوراتها الملاحية داخل الميناء.

لدى فدراسة نوعي القطر البحري مهما جدا لمعرفة مسؤولية الطرفين و ما هو القطر الواجب إعماله في قطر المنصات النفطية البحرية.

بعد اللإنتهاء من دراسة الأحكام العامة لعقد القطر البحري بنوعيه، سوف نقوم بدراسة بمدى تطبيق هذه الأحكام على القطر البحري للمنصات النفطية البحرية.

¹²⁸ Article 28 alinéa 2 « les dommages de tous ordres survenus au cours des opérations sont à la charge du remorqueur, à moins qu'il n'établisse la faute du navire remorqué ».

¹²⁹ قانون التجارة البحرية المصري المادة 280 فقرة 1 على أنه:

"تكون إدارة عملية القطر خارج حدود الموانئ لربان السفينة القاطرة، و يسأل مجهز هذه السفينة عن جميع الأضرار التي تحدث أثناء عملية القطر، إلا إذا أثبت أن الضرر ناشئ عن السفينة المقطورة".

المطلب الثاني

تطبيق قواعد القطر البحري على المنصات النفطية البحرية

بعد التطرق إلى مفهوم عقد القطر البحري و تحديد طبيعته القانونية مع تبيان أنواع القطر سواء كان من قطر داخل الميناء و قطر خارج الميناء هو الذي يهمننا في دراستنا لموضوع المنصات النفطية البحرية و ما مدى تطبيق ذلك على قطر هذه الأخيرة بمختلف أنواعها سواء للتقيب أو للاستغلال أو الإنتاج.

القطر البحري يتنوع إلى قطر داخل الميناء الذي يقدم إلى السفن لمساعدتها للقيام بمناوراتها أثناء دخولها أو دخولها أو خروجها من الميناء أما القطر في عرض البحر يكون خارج الحدود المينائية.

لدى سوف نتطرق إلى ثم نظام عقد قطر المنصات النفطية البحرية (الفرع الأول)، و ما مدى خصوصيته وفق العقود النموذجية TOWCON (الفرع الثاني).

الفرع الأول

نظام عقد القطر البحري المنصات النفطية البحرية

يتطلب قطر المنصات النفطية البحرية قاطرات ذات قوة محرك كبيرة جدا أو ضخمة، نظرا لكون هذه العملية جبارة فيما يخص هذا النوع من الآليات أو الهياكل أو المنشآت البحرية. فالسفينة القاطرة لا يتغير وصفها أو طبيعتها القانونية سواء قامت لقطر سفينة أو منصة بحرية، فتبقى السفينة القاطرة طرفا في عقد القطر بنفس الإطار القانوني الذي تقوم به بوظيفتها و هي عملية القطر.

لدى وفقا للمبادئ العامة للقطر البحري أطرافه مجهز السفينة القاطرة و السفينة المقطورة، فالأولى تبقى بدون تغيير رغم خصوصية العملية التي يصبح طرفيها، هما السفينة القاطرة و المنصة النفطية البحرية المقطورة وفق لطبيعتها القانونية و مختلف أنواعها (أولا) ثم أنواع عقد قطر المنصات النفطية البحرية (الثانية).

أولا: أطراف و محل عقد قطر المنصات النفطية البحرية:

نتطرق إلى أطراف عقد القطر البحري في مجال قطر المنصات النفطية البحرية و موضوع العقد الذي يختلف في جزء منه عن ذلك المعمول به في عقد القطر الكلاسيكي.

1- تحديد أطراف عقد القطر البحري للمنصات البحرية:

تدخل المنصات النفطية البحرية في إطار مصطلح "العمارة البحرية" مهما كان نوعها سواء كانت منصة ثابتة أو متحركة فعملية قطر هذه الآليات أو الهياكل أو المنشآت أو العمارات البحرية (كلها مصطلحات تشير إلى المنصات البحرية في مختلف التعاريف التي جاءت بها القوانين الوطنية أو الاتفاقيات الدولية) إلى مكان استغلالها تأخذ في إطار وصف العمارة البحرية بمعاييرها الأمر الذي يؤدي إلى تطبيق أحكام القانون البحري فيما يخص بأخطار البحر « péril de mer » و بمجرد تثبيتها في مكان الاستغلال تفقد هذا التكيف (العمارة البحرية).

فالمنصات النفطية البحرية خارج عملية الاستغلال تتميز بصفة الطفو و معرضة لخطر البحر مما يقحم تطبيق قواعد الحوادث البحرية المتمثلة في الإسعاف البحري، الخسائر المشتركة، الاصطدام البحري عليه الفقه¹³⁰.

تكيف المنصات النفطية البحرية كعمارة بحرية أثناء عملية القطر البحري أي في المرحلة التي تقوم فيها بالملاحة نظرا للطبيعة المزدوجة لهذه المنشآت فهي عمارة بحرية من جهة و آلية للاستغلال المنجمي و هذا ما قاله الفقيه Antoine VIALARD بوضع نظام قانوني مختلط للمنصات النفطية البحرية.¹³¹

تأخذ المنصات النفطية البحرية صفة العمارة البحرية بمعاييرها و على رأسها طفو هذه المنصات على سطح البحر كما تم تعريفها سابقا أثناء عملية القطر البحري، الأمر الذي يجعلنا أمام عقد قطر و ليس عقد نقل باعتبار أن كلا الطرفين محددتين في العقد و هما السفينة القاطرة، و العمارة البحرية (المنصة النفطية البحرية أثناء القطر).

2- محل عقد قطر المنصات النفطية البحرية:

الأصل في عقد القطر البحري هو قيام سفينة بحر سفينة أخرى تسمى الأولى بالسفينة القاطرة و الثانية بالسفينة المقطورة، و تعتبر السفينة المقطورة هي موضوع عقد القطر البحري.

أما فيما يخص القطر البحري المقدم للمنصات النفطية البحرية يتمثل موضوعه في توجيه و سير المنصة النفطية البحرية وفق لطبيعتها القانونية بمختلف أنواعها و التي تفرض نوع القطر المقدم لهذه المنشآت.

عقد القطر البحري المقدم للمنصات النفطية البحرية يتنوع إلى نوعين هما القطر البحري المباشر و الغير حسب نوع المنصة النفطية البحرية و معيار التمييز بين نوعي القطر هو مدى طفو

¹³⁰ Navire et autres bâtiments de mer engins « offshore », application des règles relatives aux évènements de mer, par Antoine LUQUIAU, juris classeur transport 2009, fascicule 1055.

¹³¹ « Généralisant une distinction proposée par la doctrine, il devrait être possible de construire un régime mixte aux plates-formes pétrolières, tenant à l'heure caractère hybride de bâtiment de mer, d'une part et engins d'exploitation minière, d'autre part », Antoine VIALARD, droit maritime, PUF, édition 1997, p. 252.

أو عوم المنصة النفطية البحرية من عدمه، لكون هذه الصفة تجعل لها القابلية للجر من قبل السفينة القاطرة.

متى توافرت في المنصة النفطية البحرية صفة الطفو يتم جرها من قبل السفينة القاطرة و هو ما إلى مكان الاستغلال يسمى بالقطر البحري المباشر¹³² (remorquage direct)، أما إذا غابت أو انتفت صفة العوم و الطفو عن المنصة النفطية البحرية فيتم رفعها أو وضعها على ظهر طوفية فتقوم السفينة القاطرة جر الطوفية التي على متنها المنصة البحرية و بالتالي تتم عملية القطر بطريقة غير مباشرة تختلف على ما هو معروف في الأحكام العامة للقطر البحري و هذا ما يسمى بالقطر غير المباشر¹³³ (remorquage indirect).

فخاصية الطفو التي تتميز بها المنصة النفطية البحرية هي التي تحدد نوع القطر البحري المقدم سواء قطر مباشر أو قطر غير مباشر مع العلم ان القطر البحري هو جر السفينة (العمارة البحرية) عن طريق الحبال و الكابلات التي تتصل بالسفينة القاطرة و السفينة المقطورة لدى فالقطر وفق القواعد العامة للقانون البحري هو قطر مباشر على خلاف ما هو معمول به فيما يخص قطر المنصات النفطية البحرية بين القطر المباشر و الغير مباشر.

ثانيا: أنواع عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية:

سبق و أن ذكرنا أن القطر البحري للمنصات النفطية هو نوعان قطر بحري مباشر و غير مباشر.

1- القطر البحري المباشر للمنصات النفطية البحرية:

يسمى هذا النوع من القطر البحري بالقطر في عرض البحر و هي تقنية كلاسيكية معروفة في مجال القطر البحري و هو يقترب كثيرا من هذا القواعد العامة للقطر خارج الميناء (عرض البحر) لكن موضوعه هو جر سفينة قاطرة لسفينة مقطورة، أي موضوع القطر هو جر سفينة و لقد سبق الإشارة إلى هذا النوع من القطر في المطلب الأول.

فتقنية القطر المباشر و القطر في عرض البحر تختلف الأولى عن الثانية من حيث استقلالية العملية من الناحية القانونية التي سوف تظهر حاليا في عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية¹³⁴.

عقد القطر البحري المباشر للمنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها و طبيعتها القانونية والذي يعرف وفقا للقواعد العامة للقطر البحري "بالقطر في عرض البحر" و يتم من قبل الشركات الكبرى وفق عقود نموذجية نظرا لضخامة هذا النوع من القطر و تكلفته و ما يتميز به من مخاطر.

¹³² En anglais « wet tow ».

¹³³ En anglais « dry tow ».

¹³⁴ Amélie PRUNELE, op cit, p. 15.

سبق الإشارة إلى طبيعة عقد القطر البحري كونه عقد إيجار خدمة و عقد نقل و عقد مقاوله بين السفينة القاطرة و السفينة المقطورة، يعتبر عقد إيجار خدمة عندما تقوم المقطورة باستئجار قوة قاطرة و طاقمها، أما كونه عقد القطر البحري عقد نقل لأنه لا يعني بالنقل فقط حمل الشيء المنقول، يمكن أيضا أن يكون هذا الشيء المراد نقله أن يجر أو يسحب لأن مهمة القاطرة هو تحويل الشيء من مكان إلى آخر¹³⁵.

عقد القطر المباشر يخص بعض أصناف و أنواع المنصات النفطية و ليس كلها و التي تحتوي على قوة ديناميكية مائية كافية من أجل سحبها، و القطر على مسافة طويلة لا يطبق إلا على المنصات النفطية البحرية شبه العائمة لكونها لا يعتبر هياكل هامة و بإمكانها مواجهة أخطار البحر بما لها من قابلية للملاحة.

كما تتم مناورات القطر البحري لهذه العمارات البحرية تحت إشراف شخص مندوب عن شركة القطر و يسمى «tow-master» و الذي يعمل عدة أسابيع قبل القيام بعملية القطر و بوضع إجراء القطر تزامنا مع مالك المنصة النفطية البحرية، خبراء شركات التأمين و ينفذ هذا الإجراء بحذافره من قبل ربان السفينة القاطرة¹³⁶.

كما نص مجمع قواعد المتعلقة بصناعة و تجهيز الوحدات أو الآليات المتحركة للتقيب في البحر على نصوص القطر البحري للمنصات النفطية البحرية و التي تحيل بدورها إلى تطبيق التعليمات الأمنية لإجراء عملية القطر لمثل هذه الآليات أو المنشآت كما جاءت التسمية في بعض الاتفاقيات الدولية و تعليمات السلامة و الأمن للملاحة البحرية الصادرة من قبل المنظمة البحرية الدولية¹³⁷.

تم وضع هذه القواعد بموجب قرار صادر عن المنظمة البحرية الدولية (OMI) المتضمن قانون صناعة و تجهيز الآليات المتحركة للتقيب في البحر¹³⁸، فعملية القطر البحري للمنصات النفطية البحرية تتطلب تعاون و تنسيق بين مالكي المنصات النفطية البحرية و الشركات التي تقوم بقطر هذه المنشآت لما تتميز به هذه الأخيرة من خصائص تجعلها أكثر خطورة في قطرها عن السفينة.

لدى تتم عملية القطر البحري للمنصات النفطية البحرية على مرحلتين هما مرحلة ما قبل القطر البحري، و مرحلة خلال عملية القطر.

¹³⁵ René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, droit maritime, DALLOZ, 12^{ème} édition 1997, p. 411.

¹³⁶ Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 94.

¹³⁷ Recueil MODU de 2009, op, cit, p.32.

¹³⁸ Resolution A.1023 (26) adopted on 2 December 2009 (agenda item 10), IMO publishing.

- المرحلة الأولى: العمليات السابقة لعملية القطر البحري المباشر:

يتم معاينة السفينة القاطرة من قبل مالكي المنصات النفطية البحرية للتأكد من مدى قابليتها للملاحة و كفاءتها للقيام بالمهمة المسندة إليها، و يرجع لهؤلاء قرار اختيار القاطرة التي سوف تستعمل في عملية قطر المنصة النفطية البحرية، كما يقوم خبراء مالكي المنصات بالتحقق من مدى اختصاص و كفاءة طاقم السفينة القاطرة في مثل هذه العمليات¹³⁹، هذا فيما يخص السفينة القاطرة و طاقتها.

كما يجب على مالك المنصة النفطية البحرية أن يقدم منصة مؤهلة للقيام بالقطر المباشر أي طبيعتها القانونية تسمح لها بالقيام بهذا النوع من القطر وفقا للمعايير التي تحتويها هذه المنصة و أساسها هو العوم مما يجعل لها قابلية لجرها باعتبار القطر بالمفهوم العام هو جر سفينة لسفينة أخرى الأولى تسمى السفينة القاطرة و الثانية تسمى السفينة المقطورة.

لمعرفة مدى قابلية المنصة النفطية البحرية لقيامها بمثل هذه العملية أم لا يتم بتدخل متخصصين في مجال المنصات النفطية البحرية و كدى شركات تأمين هذه الأخيرة و الكلمة الأولى و الأخيرة تعود إلى هؤلاء¹⁴⁰ لكون هذا المجال يتطلب أشخاص ذوي اختصاص و كفاءة مهنية و خبرة لما يتميز به ميدان استخراج النفط من البحر من أخطار دائمة و كبرى مما يجعل تأمينها يكون بمبالغ ضخمة جدا، لدى يستدعي الأمر دراسة دقيقة من أجل وضعها حيز العمل.

القطر البحري المباشر للمنصات النفطية البحرية يتم باعتبار هذه الآليات أو المنشآت هامة ليست لها قوة محرقة ذاتية و عائمة مما يجعلها قابلة للجر و هي ميزة ليست موجودة في كل المنصات النفطية البحرية و إنما في البعض منها كالمنصات شبه العاطسة و سفن التنقيب و ذلك بقيام السفينة القاطرة بجر هذه المنصات مباشرة و ذلك بربط الأحبال و الكابلات من القاطرة بالمقطورة (المنصات النفطية البحرية) إلى مكان الاستغلال.

يضع هذا النوع من القطر التزامات على عاتق طرفي عقد القطر البحري، القاطرة و المقطورة كما سبق ذكره، إلا أن الأستاذ Gildas ROSTAIN يركز على واجبين هامين هما:

الالتزام الأول: ضرورة وجود الإنارة على متن المنصات النفطية البحرية بصفة دائمة و تكون

رؤيتها على بعد 1500 متر حتى تتمكن السفن من الابتعاد عنها حتى تتمكن من تفاديها و عدم الاصطدام بها.

الالتزام الثاني: ضرورة احتوائها على جهاز غطس يحميها أثناء عاصفة قوية التي تحتم توفيق

عملية القطر، و إذا ثبت عدم صلاحية الجهاز تقوم هنا مسؤولية الشركة المالكة للمنصة النفطية

¹³⁹ Amélie DE PRUNELE, op, cit, p.16.

¹⁴⁰ Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 94.

البحرية¹⁴¹، محل القطر لكونها مسؤولة عن التجهيزات التي تحتويها المنصة البحرية و مدى صلاحيتها من عدمها.

- المرحلة الثانية: العمليات أثناء عملية القطر البحري المباشر:

يقوم طاقم السفينة القاطرة بقيادة عملية القطر، و ذلك بربط الأحبال و الكابلات بالمقطورة بعناية فائقة و مضمونة لتفادي الحوادث، و عدم القيام بذلك على أحسن وجه من شأنه أن يقيم مسؤولية مالك السفينة القاطرة على أساس أن الخطأ ينسب إليها.

لقد تعرض القضاء الكندي لمثل هذه الحوادث من اصطدام الطوفية بجسر تحملت القاطرة مسؤولية الضرر¹⁴² بصفة عامة إذا كانت المنصة النفطية البحرية بدون طاقم فيكون طاقم السفينة القاطرة هو المسؤول كما يكون مسؤولاً أيضاً على أساس المسؤولية العقدية فيما يخص العمارة المقطورة كما جاء في قرار القضاء الأمريكي الذي قضى على أن طوق بدون طاقم يكون تحت رقابة طاقم السفينة القاطرة¹⁴³.

أما طاقم المقطورة يقوم بتوجيه و مساعدة طاقم السفينة القاطرة و حراسة الأحبال المثبتة على المنصات النفطية البحرية، و تنفيذ أوامر السفينة القاطرة، كما يقوم Tow master بمراقبة تحركات المنصة النفطية البحرية و يتم تعيينه من قبل شركة القطر البحري المكلفة بقطر المنصة بعد مشاركة، هذا الشخص في التحضير المنصة النفطية البحرية لعملية القطر كما يساعد في تغطية هذه المنصات، و حضوره غير إجباري، كما يمكن لشركة القطر أن تقترح على الشركة المالكة للمنصة النفطية بتزويد هذه الأخيرة بطاقم يأمّن صيانتها و عملها خلال عملية القطر البحري.

لقد حدد البند العاشر من العقد النموذجي الخاص بالقطر البحري¹⁴⁴ «TOWCON» أن كل التوريدات المقدمة من قبل شركة القطر إلى القاطرة تكون نفقاتها على عاتق مالك المنصة النفطية البحرية، أما إذا كانت مصاريف الطاقم على عاتق المقطورة فيكون تحت أمرت ربان السفينة القاطرة.

كون معرفة من يراقب و يقود عملية قطر المنصة النفطية البحرية أمر مهم جدا في حالة وقوع اصطدام سفينة، هنا لا يتم إعمال البند البديهي¹⁴⁵ «Knock for Knock»، و هذا البند موجود في مشاركة الإيجار لشركات القطر البحري لتسيير الاتفاقية لمخاطر و حوادث استغلال النفط في

¹⁴¹ Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 110.

¹⁴² Arret Canadian, PATTESON, CHANDLER et STEPHEN LTDV, the Senator JACKSON, DLR 1969, p. 166.

¹⁴³ Arret American, the Adriatic and the Wellington, 19 14 30 TLR 699.

¹⁴⁴ انظر الملحق رقم 3. ص 247.

¹⁴⁵ « Le principe "Knock for Knock" c'est un instrument axiomatique des conventions du secteur de l'offshore, il consiste en un accord entre cocontractants signifiant la renonciation de manière mutuelle à tout recours en vue d'une indemnisation par rapport aux dommages qu'ils subiraient quant à leurs biens, équipements ou personnels et d'éviter le chevauchement et le pléthore des polices d'assurance », Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 58.

البحر¹⁴⁶، و إدراج هذا البند في العقد يقيم مسؤولية كل طرف من أطراف العقد للأضرار و الخسائر الناجمة أو أي ضرر يلحق الطاقم بدون القيام بشكوى ضد الطرف الآخر حتى و لو كان هو بخطئه تسبب في إحداث الضرر.

كما يتم التأكيد على شركات التأمين و إعادة التأمين التي لها دور أساسي في سير عملية القطر البحري المباشر و هذا ما سبق الإشارة إليه في العمليات التي تسبق عملية القطر، و لا تقبل شركات التأمين تغطية هذه العمليات إلا إذا تم اشتراكها في مخطط الطريق لعملية القطر إلى جانب دورها في أخذ القرارات.

الأمر الذي يجعل عملية القطر البحري المباشر للمنصات النفطية البحرية عملية ثلاثية بين كل من المأمّن، القاطر، المقطورة، فالسفينة القاطرة تتصرف بمساعدة المقطورة لتنفيذ مخطط القطر بموافقة الشركات التأمينية المأمّنة لهذه العملية و ذلك باقتراح خبير ينوب عنهم لتمثيلهم أثناء العملية الموجودة على متن المنصة النفطية البحرية و يسمى باللغة الإنجليزية Warranty Surveyor و يبقى على متنها طول مدة الرحلة لفحص عملية القطر وفق لما وضعه المأمّنين و في حالة مخالفة أحد الطاقم (القاطرة أو المقطورة) لما تم تحديده من قبل هؤلاء يسقط التغطية التأمينية.

بمعنى إذا وقع حادث أثناء عملية القطر البحري يصبح ملاك المنصات النفطية البحرية بدون تغطية تأمينية، لدى يمكن القول أن المسير الرئيسي و الحقيقي لعملية القطر هو الخبير المعين من قبل شركات التأمين التي تغطي العملية و هو Warranty Surveyor.

2- قطر البحري غير مباشر للمنصات النفطية البحرية:

يستعمل هذا النوع من القطر البحري في مجال المنصات النفطية البحرية ذات الرفع الذاتي و تسمى باللغة الإنجليزية Jack-Up، فطبيعة هذه المنصات لا تسمح بقطرها وفق الطريقة الكلاسيكية المعروفة في القواعد العامة للقطر البحري المتمثلة في جر السفينة أو العمارة البحرية مباشرة بربط الأحبال و الكابلات بالمقطورة و الذي يتطلب أن تكون العمارة البحرية في حالة طفو.

أما إذا كانت الرحلة طويلة فيتم استعمال القطر الغير مباشر باعتباره طريقة سريعة و مضمونة، و يتم بوضع المنصات النفطية البحرية فوق طوفية قابلة للغمر حت الماء أو للعمل تحت الماء، و يتم القيام بهذه العملية كالتالي:

- ملئ صابورات الطوفية الغاطسة حفاظا على توازنها و توضع تحت المنصات النفطية البحرية.

¹⁴⁶ « Clause Knock for Knock peut littéralement être traduit par « coup pour coup », c'est un dispositif contractuel que Bourbon inséré dans ses chartes parties de manière systématique, pour en faire l'outil de gestion de l'un de ses risques juridiques majeurs. Caroline LE, un exemple de gestion conventionnelle du risque dans l'offshore pétrolier la clause Knock for Knock », revue Gazette de la chambre n°35, Automne 2014, p. 4.

- ثم تفرغ الصابورات لتصعد الطوفية إلى السطح و تكون المقطورة مثبتة تثبتنا محكما على سطح الطوفية، و تنطلق بهذا عملية القطر¹⁴⁷.

هناك مسألة تتعلق بالطوفية التي غالبا ما تكون مملوكة للشركة القاطرة إذا لم تكن كذلك فيتم استئجار الطوية من قبل شركة القطر، هنا ميز بين عقد استئجار الطوفية و القطر، إلا أن الشركات النفطية ترفض التمييز بين العقدين و إنما اعتبرت هاتين العمليتين تدخل في إطار عقد واحد "وضع تحت التصرف الوسائل البحرية" و يقوم على نظام تقاسم الأخطار و المسؤولية بين السفينة القاطرة و المقطورة باعتباره عقد قطر بحري كلاسيكي لمنصات النفطية البحرية¹⁴⁸.

عقد القطر البحري الغير مباشر يتكون من قسمين هما:

قسم الأول: يخص عقد العمل الطوفية التي يتم شحن عليها المنصة النفطية البحرية و تفرغها تحت المسؤولية التامة للشركة النفطية المالكة للمنصة النفطية البحرية (حتى و لو كان الطاقم المختصين في غمر الطوفية ممون من قبل الشركة القاطرة إلا أنه يعتبر هؤلاء مندوبين عن الشركة النفطية).

قسم الثاني: من عقد القطر البحري الغير مباشر يتضمن وضع السفينة القاطرة في ميدان العمل وفق لما جاء في عقد القطر البحري، تقوم فيه القاطرة بتوجيه سير الموكب المقطور المتمثل في المنصة النفطية البحرية من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول.

في حالة تأخر انطلاق عملية القطر و الذي لا دخل لشركة القطر فيه، يتم دفع مبالغ مالية عن هذا التأخير من قبل الشركة النفطية وفق نظام يشبه النظام المعروف في القانون البحري الخاص بتأخر السفن ما تدفعه من مبالغ تسمى باللغة الفرنسية surestaries، و هذا نظام التأخير موجود في عقد القطر إلى جانب بنود عادية أخرى منها بند القوة القاهرة الذي يتوقف فيه تنفيذ عقد القطر بشرط أن يتم وضع الموكب في مكان آمن و يتم الاتفاق عليه بصفة جماعية (القاطرة، شركة التأمين، والشركة مالكة المنصة النفطية البحرية)¹⁴⁹.

يختلف عقد القطر البحري الغير مباشر للمنصات النفطية البحرية عن عقد القطر المباشر لكون شروط عقد القطر تكون حول الطوفية موردة من قبل شركة القطر و ليس حول الآلية أو العمارة القاطرة و بالتالي عملية القطر بسيطة لأن الأمر يتعلق بقطر الطوفية، نظرا لخصوصية المنصة البحرية لا بد من وضع طوفية خاصة وفق معايير دقيقة، لدى يتم وضع هذه الأخير تحت محاولات أو تجارب أولية و أخيرا يتم اختيارها من قبل مالك المنصة النفطية البحرية¹⁵⁰.

¹⁴⁷ Amélie DE PRUNELE, op, cit, p. 18.

¹⁴⁸ Estelle PAUTIN, le contrat de remorquage hauturier, mémoire master 2, centre de droit maritime et transports (CDMT), faculté de droit, université droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, année 1999, p. 96.

¹⁴⁹ Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 30.

¹⁵⁰ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 59.

مهما يكن فعلى شركة القطر واجب الحراسة و فحص الموكب المقطور المتكون من الطوفية و المنصة النفطية البحرية و هذا ما أكده قرار عن القضاء الأمريكي¹⁵¹ الذي أقيمت فيه مسؤولية مالك القاطرة عن اصطدام الرافعة التي كانت على متن الطوفية بالجسر، فقضى المجلس أن القاطرة ملزمة بفحص العمارة المقطورة (فحص ارتفاعها) و التأكد من أنه يناسب المهمة المقصودة¹⁵². و شرط الفحص موجود في قطر المنصات النفطية البحرية و موزع على كلا الطرفين الشركة القاطرة و الشركة النفطية المالكة للمنصة و تأخذ هذه الأخيرة جزء من استعدادات القطر مع احتفاظ القاطرة بجزء من المسؤولية.

فيما يخص دفع أجرة القطر البحري أو كما سبق الإشارة إليها في القواعد العامة تحت اسم "مكافأة القطر" و تحدد باتفاق الطرفين (المادة 865 ق ب ج)، فيتم دفعها جزاف أو اتفاقي كما هو معمول به في القطر المباشر و يشمل مبلغ كلا الخدمتين (عقد الطوفية و عقد القطر) في عقد واحد هو عقد القطر البحري على عكس عقد القطر المباشر الذي موضوعه هو المنصة النفطية البحرية ويشمل على عقد واحد.

رغم ازدواجية الخدمات (الطوفية والمنصة) في إطار عقد القطر الغير المباشر للمنصات النفطية البحرية إلا أن موضوع العقد في كلا العقدين (عقد القطر المباشر أو غير المباشر) هو تزويد قوة محركة لعمارة بحرية غير قادرة على التحرك بذاتها، لكن هذا لا يعني عدم مشاركة المقطورة في عملية القطر بالعكس فهي تشارك حسب ما سبق ذكره في مراقبة كل عملية القطر من خلال التنسيق بين العمارتين.

كما يمكن المشاركة أن تكون بعدة طرق لكن الهدف واحد هو التعاون و تقديم المعلومات بين القاطرة و المقطورة من أجل إنجاز عملية القطر¹⁵³ و هذا ما جاء في الوثيقة الخاصة بالتعليمات الدولية للقطر البحري للمنصات النفطية البحرية¹⁵⁴، وفق لما وضعته الجمعية الدولية لملاك الشركات النفطية (IADC).

طريقة القطر البحري غير المباشر للمنصات النفطية البحرية مناسبة و ملائمة للمقتضيات تقنية و اقتصادية، لكون هذه الطريقة تتميز بقصر المدة التي سوف يستغرقها القطر من خلال السرعة المستعملة من قبل السفينة القاطرة لكونها تجر الطوفية مما يسهل العملية عوض جرّها المباشر للمنصة النفطية البحرية شريطة أن تكون الأحوال الجوية ملائمة حتى يكون البحر هادئاً¹⁵⁵.

¹⁵¹ Arrêt Américain : « Fraser river pile and dedge, Ltd. Empire Tug Boast, Ltd 1995 ».

¹⁵² 92 F.T.R. 26. (F.C.T.D) <http://www.admiraltylaw.com/TugandTow.htm>

¹⁵³ "Communication means between the rig and the towing vessel is of utmost importance back up communications should be provided. The vessel should provide a qualified riding crew member to assist the rig crew during tow. Language should not be a barrier. And radio contact must be maintained on a 24 hour basis with the tow vessel". IADC instructions.

¹⁵⁴ General Ocean tow recommendations for jack up drilling units, February 13, 1991, www.iadc.org.

¹⁵⁵ Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 26.

ثالثاً: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية

لقد سبق دراسة الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري بنوعيه المينائي وفي عرض البحر واختلف الفقهاء في تحديد هذه الطبيعة بين عقد نقل، عقد تقديم خدمة أو أداء عمل و عقد مقابولة، أما عقد قطر المنصات النفطية البحرية كما هو مذكور أعلاه يكون إما عقد قطر مباشر أو غير مباشر كلاهما يكونان في عرض البحر و يتم من قبل شركات عملاقة مثال: عقد نموذجي BIMCO الخاص بنقل الأشياء الثقيلة و الضخمة¹⁵⁶ HEAVYCON.

إلا أن عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية اعتبر على أساس أنه عقد استئجار في قسم منه والقسم الثاني هو عقد مشاركة إيجار على سبيل الرحلة كما اعتبرت BIMCO .

1- عقد قطر المنصات النفطية البحرية و عقد الاستئجار:

تحديد الطبيعة القانونية لعقد قطر المنصات النفطية البحرية خاصة عقد القطر الغير المباشر الذي هو عقد معقد و مزدوج يتم فيه استئجار طوفية للقيام بعملية القطر، أي العقد الأول يسبق العقد الثاني و كما سبق ذكر الطوفية تكون غالباً ملكاً للشركة القاطرة.

فعقد القطر الغير مباشر للمنصات النفطية البحرية مختلف تماماً عن عقد القطر المباشر الذي يستدعي إبرام عقد سابق على عملية القطر البحري فيتم مباشرة بقطر الآلية أو العمارة البحرية أو المنصة النفطية البحرية نظراً لتوفر هذه الأخيرة على معيار الطفو و هي ميزة تفتقدها بعض المنصات البحرية مما يستدعي وضعها فوق طوفية لتنفيذ عملية القطر.

أجمع الفقه البحري على أن عقد القطر البحري للمنصات النفطية من العقود المعقدة و مختلطة عوض إعطائه صفة خاصة أو طبيعة خاصة، فالمشرع الفرنسي¹⁵⁷ فرق بين عقد قطر سفينة و بين قطر آلية هامة تنعدم فيها قوة الدفع المحركة، فاعتبر عقد قطر السفينة عقد خاص و هذا ما جاء في قرار¹⁵⁸ citerna أما قطر الآليات الهامة فيمكن أن يعتبر عقد نقل، استئجار، أو مقابولة.

استبعد الأستاذ Pierre BONASSIES صفة النقل عن القطر البحري لكون القانون الفرنسي عرف عقد النقل على أنه هو نقل بضاعة من ميناء (ميناء الشحن) إلى ميناء آخر (ميناء التفريغ)¹⁵⁹ دون اعتبار الآليات الهامة من البضائع.

¹⁵⁶ HEAVYCON 2007 (standard heavy lift charter party), www.bimco.com.

¹⁵⁷ Loi n° 69-08 du 03/01/1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, Olivier CACHARD, op, cit, p. 283.

¹⁵⁹ Article 15 est aussi formulé : « par le contrat de transport maritime, ... et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre ... ». Loi n° 66-420 du 18/06/1966 sur les contrats d'affrètement de transport maritime (modifiée par la loi n° 86-1292 du 23/12/1986 et loi n° 88-1091 du 01/12/1988.

نفس التعريف تبناه المشرع الجزائري في القانون البحري حينما عرف عقد نقل البضاعة في المادة 738 قانون بحري جزائري و هي نفس المادة التشريع الفرنسي¹⁶⁰: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر".

من خلال استقراء المادة المذكورة أعلاه أن النقل يقتصر على البضائع دون الآلات و ذلك بشحنها من ميناء انطلقا إلى ميناء الوصول أما الآليات العائمة لا يتطلب نقلها من ميناء إلى ميناء آخر و إنما يتم نقل الآليات الهامدة منها المنصات النفطية البحرية من الميناء بعد إنتهاء من تشييدها إلى مكان الاستغلال.

أما فيما يخص تكييف عقد القطر البحري عقد استئجار سفينة، و هو أن يضع المؤجر تحت تصرف المستأجر سفينة صالحة للملاحة البحرية أما استئجار على سبيل الرحلة أو حسب الزمن أو لهيكلها.

لدى تحتاج هذه الآليات الهامدة إلى سفينة لجرها و هذا ما يدخل في إطار القطر البحري مع بقاء الخدمات المقدمة في هذا الصدد جد معقدة.

ففي عقد القطر الغير مباشر يتم استعمال عقدين إما عقد استئجار على سبيل الرحلة (عقد مشاركة الإيجار على سبيل الرحلة) و هو المفضل لدى شركات القطر الفرنسية أو عقد النقل البحري، و هذا النوع من القطر للمنصات النفطية البحرية يعتبر مخاطرة جماعية بين كل من صانع المنصة ومالكها و قاطرها، و بالتالي لا يوجد في عقد تسليم المنصة من قبل الشركة التي أنشأتها الالتزام بالنتيجة و هي أن تصل المنصة إلى مكان الاستغلال في نفس الحالة التي كانت عليها وقت الانطلاق و نتيجة لهذه الأسباب اعتبر عقد القطر البحري للمنصات هو عقد استئجار على سبيل الرحلة¹⁶¹.

نجد أن القانون الأنجلوسكسوني باعتباره مصدر للنظام القانوني لقطر المنصات النفطية البحرية قد طغى و أثر على قانون استئجار السفن في القانون الفرنسي و ذلك بإدراج بند «Due diligence» في عقد مشاركة الإيجار من قبل طرفي العقد من خلاله يمكن للطرفين تحديد مسؤوليتهما.

تم ذلك في القانون الفرنسي لسنة 1966¹⁶² تحت اسم Diligence raisonnable (العناية العقلانية أو العادية) من خلاله لا يمكن للمؤجر أن يعفى من المسؤولية سبب عيب في السفينة أو الطاقم، لأنه من واجباته إبقاء السفينة في حالة قابلة للملاحة البحرية.

¹⁶⁰ المادة 738 قانون بحري جزائري: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر".

¹⁶¹ René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, droit maritime, édition Dalloz, 12^e édition 1997, p. 415.

¹⁶² Loi n° 66-420 du 18 juin sur les contrats d'affrètement et de transport maritime (modifiée par la loi n° 86-1292 du décembre 1986 et par la loi n° 88-1091 du 01/12/ 1988.

لكن يمكن للمؤجر أن يعفى من بعض البنود الخاصة بالمسؤولية مثل خطأ تابعيه و هي ما تسمى "بند الإهمال" باللغة الإنجليزية Négligence clause، المعترف بها من قبل محكمة النقض، تتقدم لمدة سنة من تاريخ شحن البضاعة أو من تاريخ الحادث الذي انهي الرحلة البحرية¹⁶³.

2- عقد قطر المنصات النفطية البحرية و عقد النقل:

يختلف قطر المنصات النفطية البحرية حسب تنوع المنصة النفطية البحرية و مدى قدرتها على الحركة الذاتية أي ما يسمى بقوة الدفع الذاتي و ما ينجر عن ذلك من مسؤولية مدنية المترتبة عن قطر هذه الآليات أو المنشآت أو المنصات كما جاء اسمها مختلفا في التشريعات الوطنية و الدولية كما سبق الإشارة إليه سابقا.

حتى يمكن تنفيذ عقد قطر المنصات النفطية البحرية و خاصة إذا كنا أمام القطر الغير مباشر لابد من وجود كل من الطوفية و السفينة القاطرة، بحيث لا يمكن للواحدة الاستغناء عن الأخرى، وهذا يخرج عن النظام العام و التقليدي للقطر البحري المعروف و هو قطر السفينة أي جرها مباشرة والمستعمل في القطر المباشر للمنصات البحرية كما سبق ذكره.

إذن هل عقد قطر المنصات النفطية باستعمال الطوفية هو عقد نقل؟ إذا كان كذلك ما هي القواعد المطبقة للنقل البحري؟

إذا أعتبر عقد القطر البحري للمنصات عقد نقل، فالقواعد العامة في هذا العقد الأخير تنص على أن مالك الشيء أو البضاعة المنقولة دوره سلبي، أي لا يتدخل طول مدة النقل إلى حين وصول الشيء المنقول إلى مكانه المحدد في العقد و بالتالي تقوم مسؤولية الناقل وحده إذا حدث ضرر للبضاعة أو الشيء المنقول¹⁶⁴، أثناء الرحلة البحرية.

كما سبق ذكره أن الأمر يختلف في قطر المنصات النفطية البحرية هو أن مالك هذه الأخيرة يتعاون مع السفينة القاطرة طول مدة قطرها إلى حين وصولها إلى مكان الاستغلال و ذلك بحراسة المنصة المقطورة.

إذا اعتبر عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية عقد نقل بحري سوف يؤدي ذلك إلى تطبيق نظام الحوادث البحرية المعروف لدى القواعد العامة للقانون البحري المتمثلة في نظام الحوادث

¹⁶³ Amélie DEPRUNELE, op, cit, p. 70.

¹⁶⁴ المادة 1 فقرة 1 من قانون بحري جزائري تنص: " بعد الناقل مسؤولا عن الخسائر أو الأضرار التي تلحق بالبضائع منذ تكلفه بها حتى تسليمها إلى المرسل إليه، باستثناء الحالات المدرجة في المادة التالية...".

البحرية في نظام الخسائر المشتركة¹⁶⁵، نظام الإسعاف البحري¹⁶⁶، و أخيرا نظام الاصطدام البحري¹⁶⁷.

إذا تم وضع الآلية الهادمة على سفينة غاطسة هنا تكون أمام عقد نقل، لقد قامت BIMCO بتحضير اتفاق مع الاتحاد الدولي للإنقاذ و الجمعية الأوروبية لمالكي السفينة القاطرة بوضع ثلاث عقود نموذجية لعقد النقل البحري، عقد النقل الثقيل، و يسمى باللغة الإنجليزية Heavycon contrat وعقدين محددتين و هما، Towcon و Towhire، من خلال هذه العقود يتبين مدى تأثر المجال البحري بالتطور التكنولوجي دون فقده لأصوله¹⁶⁸ و هذا يتمثل في دخول تلك المنشآت في مجال البحري و خلق قواعد تتماشى مع هذه المستجدات دون المساس بالأصل.

القول بأن عقد قطر المنصات النفطية البحرية عقد نقل سوف يقيم مسؤولية الناقل فقط عن الشيء المنقول وفق القواعد العامة للقانون البحري و هو ملزم بالنتيجة (تسليم البضاعة على نفس الحالة التي كانت عليها وقت شحنها)، أما في عقد قطر المنصات النفطية البحرية، فمجهز السفينة القاطرة غير ملزم بنتيجة و إنما بوسيلة مدعمة.

يلاحظ مما سبق ذكره أن معظم التكييفات لعقد القطر البحري ترجح و تميل إلى اعتبار عقد القطر البحري هو عقد نقل بحري إلا أن إذا أردنا تطبيق قواعد النقل و قواعد المسؤولية تختلف عن تلك المعمول بها في قطر البحري، لدى سوف نتطرق إلى عقد القطر المنصات النفطية باعتباره عقد مقاولة.

3- عقد قطر المنصات النفطية البحرية و عقد مقاولة:

بالرجوع إلى عقد القطر البحري وفقا للقواعد العامة هو قيام السفينة القاطرة بجر السفينة المقطورة مباشرة، إلا أن الأمر يختلف في عقد قطر المنصات النفطية البحرية حسب نوعه بحيث يتم استعمال طوفية (barge) زيادة على السفينة القاطرة حتى يمكن تنفيذ عقد القطر البحري لهذه المنشآت كما سبق ذكره.

إذن هل عقد قطر المنصات البحرية عقد مقاولة أو كما يسميه البعض عقد إيجار خدمة؟

¹⁶⁵المادة 300 قانون بحري جزائري تنص: "تعد بمثابة خسائر مشتركة، كل تضحية أو كل مصروف غير عادي أنفقته الريان أو شخص آخر قائم مقامه بصفة اختيارية و معقولة لإنقاذ السفينة من خطر مشترك و كذلك البضائع الموجود على متنها و شحناتها".

¹⁶⁶المادة 273 قانون بحري جزائري: "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

¹⁶⁷المادة 332 قانون بحري جزائري: "تعتبر كإسعاف بحري، كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة الخطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و البواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

¹⁶⁸ René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE, op, cit, p. 416. Et Gildas ROSTAIN, op, cit, p. 76.

القول بأن عقد القطر هو عقد معاولة أو عقد إيجار خدمة يعطي له طبيعة مزدوجة تتمثل في القطر زائد وضع طوفية في الخدمة، ففي عقد إيجار خدمة أو عقد معاولة يمكن لرب العمل توجيه تنفيذ الأوامر، بينما في عقد القطر البحري رغم أن مجهز المقطورة إذا حدد المناورة فإن مجهز القاطرة هو وحده المكلف بتنفيذ العقد¹⁶⁹، كما لمجهز القاطرة استقلالية و له مسؤولية تتعارض مع عقد إيجار خدمة.

بالرجوع إلى ما سبق ذكره فيما يخص أنواع عقد قطر المنصات النفطية البحرية خاصة القطر الغير المباشر الذي يبرم من خلاله عقدين: عقد استئجار الطوفية و عقد قطر المنصة إلا أن أغلب الفقه يرى أن العقد لا يتجزأ أو يعتبر عقدا واحدا و هو عقد قطر.

الفرع الثاني

نظام القطر البحري للمنصات النفطية البحرية وفق للعقد النموذجي Towcon

بعد التعرض إلى الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية بين كونها عقد النقل، أو عقد معاولة، سوف نتعرض إلى كيفية تطبيق النظام على المنصات. في بداية الثمانيات قامت BIMCO، المجلس البحري الدولي و بحر البلطيق و الاتحاد الدولي للإنقاذ ISU بوضع عقود قطر نموذجية جد مرضية فيما يخص المسؤولية، علما أن عقود القطر السارية المفعول تحتوي على بند عدم المسؤولية و هذا لا يخدم الشركات. في سنة 1985 تم وضع نموذجين¹⁷⁰ Towcon و¹⁷¹ Towhire و الاختلاف الوحيد بينهما يخص كيفية دفع أجرة القطر، فالأول يحسب بشكل جزافي أما الثاني يحسب باليوم. فالنموذج Towcon لقي إقبال من قبل الدول عبر العالم، و أصبح نموذج الي يطبق بصفة آلية لقطر المنصات النفطية البحرية، كما يستعمل كنموذج لتحرير عقود أخرى، و احتوائه على بنود أصلية تجعل من عقد Towcon عقدا عقلاني و متوازن و هو ما يسمى باللغة الفرنسية régime *raisonnable et balancé* إلى جانب كونه يضع نظام تقسيم المسؤولية و هو ما يعرف بند *clause Knock for Knock*.

أولا: نظام Towcon نظام عقلاني متوازن

يتكون عقد Towcon من قسمين: الأول يملئ من قبل المتعاقدين (شركة القطر و الشركة المالكة للمنصة النفطية البحرية)، و يشمل على كل البيانات المتعلقة بالحمولة، العلم، التسجيل، اسم

¹⁶⁹ Paul CHAUVEAU, traité de droit maritime, Litec, 1958, p. 583.

¹⁷⁰ انظر الملحق رقم 3. ص. 247.

¹⁷¹ انظر الملحق نفسه.

شركة التصنيف و نادي حماية و التعويض لكل القاطرة و المقطورة، مكان الانطلاق و الوصول،
والنفقات¹⁷².

أما القسم الثاني يحتوي على معايير موحدة مع وجود حرية الأطراف في إضافة بعض البنود
ويتم إدراجها في العقد في الخانة 39 من القسم الأول¹⁷³.

كما يتضمن القسم الثاني كل البنود و المعايير¹⁷⁴، الواجب توافرها في عقد القطر لمثل هذه
المنشآت مع الأخذ بعين الاعتبار المحيط البحري و ما يحتويه من مخاطر و أهم هذه البنود هي:

1- قابلية القاطرة لقطر المنصات النفطية البحرية:

يعتبر بند قابلية القاطرة للملاحة و هذا ما وجد في (البند 13 من العقد Towcon) البند
الجوهري و مفروض على الشركة القاطرة حتى يتم تحقيق عقد القطر و هو ما سماه القانون الإنجليزية
ب Due diligence، أي العناية العقلانية تكون الشركة القاطرة ملزمة بالوسيلة و ليس النتيجة بتوفير
قاطرة في حالة جيدة و قادرة القيام بالمهمة، تحتوي على طاقم كفاً مع العلم أن المنصة النفطية
البحرية لا تحتوي على ذلك مما يجعل المهمة شاقة مكلفة و خطيرة لتنفيذ عملية القطر و إيصال
المنصة إلى مكان عملها.

نظرا لذلك تقوم الشركة المالكة للمنصة النفطية البحرية مؤمنيا بتعيين خبراء لمعاينة القاطرة من
حيث قابليتها للملاحة البحرية و قدرتها على أداء الخدمة الموكلة إليها، إذا كانت كذلك يعطي الخبراء
الموافقة على القاطرة و هذا لا ينفي واجب الشركة القاطرة في وضع سفينة قابلة لتنفيذ المهمة كما
يمكنها اقتراح سفينة قاطرة للقيام بالعملية مع قابلية هذا البند للإبدال بعد موافقة الشركة المالكة للمنصة
النفطية البحرية و مؤمنيا و هذا ما جاء البند 14 من العقد النموذجي Towcon.

عكس ما هو معمول به في القطر الكلاسيكي في عرض البحر و الذي يرجع فيه اختبار
القاطرة إلى شركة القطر و ليس إلى مالك السفينة و يمكن لها تغييره في حالة عدم استطاعت القاطرة
الأولى إتمام المهمة¹⁷⁵.

2- تحضير خاص للمنصة النفطية البحرية:

وجد في البند 18 من عقد Towcon فيما يخص القابلية للقطر في الفقرة الأولى منه جاء الحكم
العام التأكيد من الشركة المالكة للمنصة بأن المنشأة قابلة للقطر و لا يمكن أعمال هذا البند لكون هذه
المنصات خالية من كل طاقم أو قوة محرّكة، فالشركة وفقا لهذا البند ملزمة بالوسيلة لتحقيق عملية
القطر.

¹⁷² انظر الملحق رقم 3، ص 247.

¹⁷³ نظر الملحق نفسه.

¹⁷⁴ أنظر الملحق نفسه.

¹⁷⁵ Estelle PANTIN, le contrat de remorquage hauturier, thèse de doctorat, faculté de droit et sciences politiques, université d'Aix-Marseille, année 1999, p. 26.

أما الفقرة الثانية في نفس البند المذكور أعلاه و نفس الفقرة، حددت ثلاث التزامات خاصة على عاتق مالك المنصة النفطية البحرية حتى يمكن انطلاق عملية القطر، و ذلك بقيامها بالتحقيق من الأعمال الآتية:

- وضع المنصة النفطية البحرية في البحر (تثبيتها فوق الطوف).
- وضع المنصة النفطية البحرية في حالة جاهزة و مستعدة للقطر، و يتحقق ذلك من خلال التجهيزات التي تعدها القاطرة لتنفيذ عملية القطر، مثال ذلك فحص الكابلات المربوطة بالمقطورة لجربها.
- وجوب احتواء المنصة النفطية البحرية على الإنارة و الإشارة اللازمة و الضرورية لتفادي كل اصطدام أثناء عملية قطرها¹⁷⁶.

ثانيا: تقسيم المسؤولية وفق مبدأ Knock for Knock

تضمن عقد القطر النموذجي Towcon نظام المسؤولية في بنده الخامس و العشرين (25) تحت عنوان «Liabilities and indemnity» و يعتبر البند الأساسي في عقد القطر، و فقراته الأربعة تعالج بصفة متتابعة الأضرار الجسمانية و المادية و الاستثناءات و تطبيق حدود المسؤولية وفق لما هو معمول به في مبدأ Knock for Knock.

1- أصل مبدأ Knock for Knock:

يعتبر البند الخامس و العشرين (25) المتعلق بالمسؤوليات الميزة الخاصة لهذا العقد (contrat towcon) تميزه عن عقد القطر الكلاسيكي الخاص بعرض البحر الذي يتميز بعدم مسؤولية القاطرة و توزع المسؤولية بين القاطرة (شركة القطر) و المقطورة (الشركة لمالكة للمنصة النفطية البحرية) بموجب تطبيق العقد النموذجي Towcon الخاص بقطر المنصات النفطية البحرية، يتحمل من خلاله كل طرف مسؤوليته عن أي حادث يقع أثناء العملية يلقي المسؤولية بأكملها على المقطورة طول فترة القطر¹⁷⁷ كما سبق الإشارة إليه وفق القواعد العامة للقطر البحري.

هو نظام عرف قبل تحرير عقد Towcon و كان يستعمل في عقد القطر في عرض البحر و قطر المنصات في الولايات المتحدة الأمريكية هذا النظام نص عليه الاتحاد الدولي للإنقاذ ISU في أعماله التحضيرية¹⁷⁸ و نفذ من قبل Towcon مما يجعل ضرورة تجديد نظام القطر البحري بإدخال المنصات النفطية البحرية.

¹⁷⁶ Amélie DE PRUNELE, op, cit, p. 42.

¹⁷⁷ المادة 860 قانون بحري جزائري: "تتم عملية القطر تحت إدارة ريان السفينة المقطورة ... و كل ضرر مهما كان نوعه خلال عمليات القطر تكون على عاتق مجهزة السفينة المقطورة ...".

¹⁷⁸ « in accordance with present day practice in the offshore industry, the agreement deals with liabilities as between Tug owner and hirer on a "knock for knock" basis Simon RAINEY, the law of tug and tow, Lloyd's Shipping Law Library, 2ème edition, 2002, p. 91.

يتأسس نظام المسؤوليات وفق البند الخامس و العشرين (25) من ثلاثة أقسام هي:
- الأول: يتضمن مسؤولية كل من شركة القطر و الشركة المالكة للمنصة النفطية البحرية عن الأضرار الجسمانية من جروح و وفاة التي تلحق العمال التابعين لكل شركة على حدى (الفقرة الأولى من البند الخامس و العشرين)¹⁷⁹.

- الثاني: تناول الخسائر و الأضرار التي يتسبب فيها كل من شركة القطر (القاطرة) و الشركة المالكة للمنصة النفطية (المقطورة) كل واحدة على حدى، أي كل واحدة مسؤولة عن خسائر والأضرار التي تكون تسببت في إحداثها (الفقرة الثانية من البند الخامس و العشرين).

- الثالث: تعطى كلا الطرفين (القاطرة و المقطورة) من المسؤولية لبعض الأضرار كما يجوز لهم تحديد مسؤولية (الفقرة الثالثة و الرابعة من البند الخامس و العشرين)¹⁸⁰.

يلاحظ على البند الخامس و العشرين (25) من عقد Towcon أنه تضمن استثناء مشترك بين القاطرة و المقطورة فيما يخص الإعفاء من المسؤولية و وضع كلا الطرفين على قدم المساواة مع بقاء عبء الإثبات للطرف الذي يتمسك بالبند على أن الخطأ كان من الطرف الآخر.

يتم إدراج بند Knock for Knock باتفاق الطرفين (القاطرة و المقطورة) فيما يخص أخطار النفط في البحر، و هو مستعمل من شركات القطر من بينها شركة Bourbon في مشاركة الإيجار بصفة آلية لمواجهة خطر مواجهة مسؤولية عقدية غير محدودة و هذا البند مهم جدا في مجال التأمين¹⁸¹.

2- سير إجراءات التعويضات:

أعطى البند الخامس و العشرين (25) من عقد Towcon الحق في التعويض في حالة حدوث أضرار جسمانية و/أو لكلا طرفي العقد سواء للقاطرة أو المقطورة.

_ البند 1-25: جرح و ضرب أو وفاة شخص على متن العمارة البحرية:

البند الخامس و العشرين (25) فقرة أولى: جروح أو وفاة أحد أطراف الطاقم الموجود على متن العمارة البحرية، نصت الفقرة المذكورة على حق التعويض المتبادل: "خلال طول مدة القطر أو أية خدمة أخرى"، مع العلم أن عقد القطر البحري يبدأ بوصول القاطرة إلى منطقة الإنطلاق أو أثناء إلتصاقها بالمقطورة و ينتهي بوصول المقطورة إلى مكان استغلالها و تسليمها لمالكها و هذا ما سبق ذكره في القواعد العامة للقطر البحري¹⁸².

¹⁷⁹ أنظر الملحق رقم 3. ص. 247.

¹⁸⁰ أنظر الملحق نفسه.

¹⁸¹ Caroline LE, op, cit, p. 1.

¹⁸² أنظر المادة 862 قانون بحري جزائري المذكورة سابقا.

حتى يمكن إعمال البند المذكور أعلاه و وفق للفقرة السابقة الذكر، يجب أن يرتكب أو يحدث الحادث أثناء عملية القطر و يكون الحادث له علاقة بعملية القطر و ناتج عنها¹⁸³.

كما يحدد الأشخاص ذوي الحق في طلب التعويض في كلا الحالتين المنصوص عليهما في البند السابق الفقرة السابقة (أ)، التي تنص على وجوب مالك القاطرة تعويض مالك المقطورة عن كل وفاة، أو ضرب و جرح الذي يتسبب فيه الطاقم و كل عامل و ممثل للقاطرة، أو من الغير¹⁸⁴. نفس الأمر بالنسبة للمقطورة تقوم مسؤوليتها عن أي حادث مماثل للقاطرة لاحق بأحد أفراد طاقمها أو ممثلها أو أي شخص كان على متن المقطورة¹⁸⁵.

_ المادة 25-2: الأضرار الناجمة من العمارة المقطورة أو السفينة المقطورة

جاء في البند 25 الفقرة الثانية تعويض الأضرار و الخسائر المادية الناجمة عن كلتا الطرفين (القاطرة و المقطورة) التي تسبب فيها للعمارة الأخرى هذا يعني تحميل كل من القاطرة و المقطورة بعض الأنواع من الأضرار و المسؤوليات دون الحق في إعصاء الرجوع على الطرف الآخر مهما كان سببا في حدوث الضرر و هذا يدخل في إطار الخطأ العقدي.

يلاحظ ان البند الخامس و العشرين (25) المتعلق بمسؤوليات الطرفين أثناء عملية القطر كان محل التطبيق و مناقشة لدى القضاء، كقرار Smit الذي رفض دعوى رجوع الشركة القاطرة على المقطورة¹⁸⁶ و يتحقق ذلك البند التاسع عشر (19) المتعلق بقابلية القاطرة للملاحه.

3- الأضرار التي يتحملها الطرفين بموجب العقد هي:

كل طرف يقبل تحمل مسؤولية مايلي:

- كل خسارة أو ضرر يلحق السفينة القاطرة، و غير ذلك لا يتحمل مالك السفينة المقطورة أية خسارة أو ضرر آخر إلا إذا كان متعلق بالسفينة القاطرة أثناء عملية القطر.
- كل خسارة أو ضرر اللاحق بالغير لكل طرف على حدى و ذلك عند ملا مست أحد العمارتين (القاطرة أو المقطورة) مع سفينة مملوكة للغير و تحدث أضرار.
- المسؤولية الكاملة لنزع الحطام و اتخاذ مقاييس لمكافحة التلوث الناجم عن جنوح العمارة المقطورة، فإن نفقات النزع و تجنب التلوث تكون على عاتق مالك المقطورة، و نفس النظام

¹⁸³ انظر الملحق رقم 3. ص. 247.

¹⁸⁴ انظر الملحق نفسه.

¹⁸⁵ انظر الملحق نفسه.

¹⁸⁶ L'arrêt suit v. Möbius : « la compagnie Smit, l'engin Janus, une barge appartenant à Möbius. Pendant le remorquage, la barge entre en collision avec un bâtiment tiers, le tiers poursuit Smit, qui le rembourse puis se retourne contre Möbius, la propriétaire de la barge qui était entrée en collision et qui en était donc responsable, réclament l'indemnité de l'article 18-2. Möbius répond que le remorqueur était innavigable, en rupture de l'article 13 du contrat TOWCON, le capitaine du remorqueur étant alcoolique et en constant état d'ébriété !!! Cet argument qui paraît portant plein de bon sens a été rejeté par le juge Mousson », Amélie PRUNELE, op, cit, p. 51.

بالنسبة للسفينة القاطرة يتحمل المسؤولية في حالة خطأ المقطورة و بالتالي يقوم بتحمل كل النفقات ناجمة عن ذلك¹⁸⁷.

يعتبر عقد القطر البحري للمنصات ضروري و أساسي حتى يتم نقل هذه المنشآت و الهياكل إلى مكان استغلالها إلا أن هذه العملية الحافلة بالمخاطر تستدعي تغطية تأمينية لمواجهة الأخطار التي يمكن أن تلحق بها.

¹⁸⁷ Simon RAINEY, op, cit, p. 29.

المبحث الثاني

عقد التأمين البحري

و أحكامه على المنصات

النفطية البحرية

المبحث الثاني

ماهية عقد التأمين البحري و أحكامه على المنصات النفطية البحرية

المنصات النفطية البحرية هي آليات بحرية تنشط في الوسط البحري ومن أهم عناصر هذا الوسط أنه يمتاز بالخطر وهو ما يسمى باللغة الفرنسية «péril de mer» الأمر الذي يجعل المنصات النفطية البحرية في خطر دائم نظرا لطبيعة هذا الوسط، إلى جانب المادة النفطية التي تدخل في إطار المواد الخطرة التي تهدد سلامة الملاحة البحرية إلى جانب تلويث البيئة البحرية. لدى نظرا لضخامة هذه المنشآت البحرية وما قد تخلفه من كوارث بحرية لدى وجب تأمينها ضد كل الأخطار البيئية والملاحية، سواء تسببت في الضرر أو لاحقا ضرر مع العلم أن تكلفة هذه المنشآت تكلف ضخمة مما يجعل تعويض الأضرار يكون بمبالغ مرتفعة جدا. يستدعي الأمر إلى إبرام عقد تأمين حتى يمكن وضع هذه المنشآت البحرية قيد الاستغلال. إذن ما المقصود بعقد التأمين بالمفهوم العام والمفهوم البحري (المطلب الأول) وما مدى تطبيق مبادئ التأمين البحري على المنصات النفطية البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد التأمين البحري

عقد التأمين من بين العقود المسماة والتي نص عليها القانون المدني وهو عقد وجد لضمان الأشياء المؤمن عليها، من خلاله تقوم شركة التأمين بتعويض المؤمن عليه عن الضرر الذي يحدث خلال الرحلة البحرية نتيجة عدة أخطار و ذلك من جراء دفع قسط التأمين من قبل المؤمن عليه، فالعقد التأمين من عقود الغرر، لا يقوم إلا إذا تحقق الخطر. تناوله المشرع الجزائري في القانون المدني باعتباره الشريعة العامة وتناوله في قانون التأمينات. وأخذا بالمبدأ القانوني الخاص يقيد العام، سوف ندرس المبادئ العامة للتأمينات والتأمينات البحرية خاصة نظرا لخصوصية المجال الحافل بالمخاطر كما سبق ذكره مما يجعل التأمين ضرورة حتمية إجبارية لا بد منها. نتطرق إلى المبادئ العامة للتأمين البحري من خلال التعريف بالتأمين البحري (الفرع الأول)، ثم التأمين عن الخطر و المسؤولية في مجال التأمين البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التعريف بعقد التأمين البحري

باعتبار عقد التأمين البحري من العقود المسماة لابد من التعريف بالتأمين البحري (أولاً)، مع تبيان خصائص هذا العقد في المجال البحري (ثانياً) لكون هذا الأخير يتميز بذاتية تفرده عن التأمين في باقي المجالات.

أولاً: التعريف بعقد التأمين البحري

نتطرق إلى التعريف بهذا العقد في كل من القانون التأمين البحري الجزائري و قانون التأمين الفرنسي.

1- عقد التأمين البحري في القانون الجزائري والمقارن:

سوف نتطرق إلى تعريف بعقد التأمين في التشريع الجزائري و الفرنسي.

أ- عقد التأمين البحري في القانون الجزائري:

قبل تعريف عقد التأمين البحري لابد من التطرق إلى التعريف العام للتأمين وفق القواعد العامة الموجودة في القانون المدني الجزائري وقانون التأمينات¹⁸⁸ نصت المادة الثانية من قانون التأمينات الجزائري على أن " التأمين في مفهوم المادة 619 قانون مدني، عقد يلتزم المؤمن بمقتضاه بأن يؤدي إلى المؤمن له أو الغير المستفيد الذي اشترط التأمين لصالحه مبلغاً من المال، أو إيراد، أو أي أداء مالي آخر، في حالة تحقق الخطر المبين في العقد وذلك مقابل أقساط أو أية دفع مالية أخرى".

من خلال استقراء المادة 619 قانون مدني جزائري يتضح لنا أن عقد التأمين هو عقد ملزم لجانبين هما المؤمن و المؤمن له، و هو من العقود المسماة "عقد التأمين" و هو عقد رضائي يلتزم فيه المؤمن بدفع أقساط التأمين للمؤمن له لتأمين ضد خطر معين بذات، و في حالة تحقيق الخطر يلتزم المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي لحق به نتيجة تحقيق الخطر المبين و المحدد في عقد التأمين.

¹⁸⁸قانون رقم 04-06 الصادرة في 20 فيفري 2006، يعدل و يتم الأمر رقم 95-07 مؤرخ 25 يناير 1995

المتعلق بالتأمينات، الجريدة الرسمية العدد 1.

باعتبار أن موضوع الدراسة هو من المواضيع البحرية سوف تتم دراسة التأمين بصفة عامة والتأمين البحري بصفة خاصة مع الملاحظة أن القانون البحري الجزائري لم يتطرق إلى التأمين البحري فأحالنا بصريح العبارة إلى قانون التأمينات¹⁸⁹.

يتبين أن المشرع الجزائري عندما تعلق الأمر بالتأمين البحري أحالنا إلى قانون التأمينات الذي يعتبر الشريعة العامة و ما يحتويه من تأمين بحري دون أن يتطرق إليه القانون البحري¹⁹⁰، و إنما تم إدراجه ضمن قانون التأمينات تحت عنوان " التأمينات البحرية " وفق لما جاءت به المادة 92 قانون التأمينات الجزائرية¹⁹¹ و هي نفس المادة الموجودة في قانون التأمينات الفرنسي قبل تعديلها L 171-1 و التي سوف نتطرق إليها لاحقا.

نص المشرع الجزائري صراحة على تطبيق قواعد هذا القانون على كل الأخطار المتعلقة بعملية النقل البحري بدون استثناء كما سبق الإشارة إليه في عملية القطر البحري عندما يكون عقد القطر عقد نقل (مباشر أو غير مباشر)، و يعني كل الأخطار التي تواجه أو نفع خلال الرحلة البحرية. يوجد بعض الأخطار التي لا يضمنها المؤمن بصفة مطلقة¹⁹²، و هناك أخطار يضمنها المؤمن إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، و هذا تطبيق لمبدأ حرية الإرادة، و أنه عقد رضائي، و أن العقد شريعة المتعاقدين¹⁹³.

¹⁸⁹ المادة 570 قانون بحري جزائري على أنه "إن ضمان الأخطار المتعلقة بعملية بحرية يكون موضوع تأمين يكتب به ضمن الشروط و الحدود المدرجة في أحكام التشريع المتعلق بالتأمينات".

¹⁹⁰ أمر 76-80 الموافق 1976/10/23 المعدل و المتمم بقانون 98-05 الموافق 1998/06/25.

¹⁹¹ المادة 92 قانون التأمينات الجزائرية: "تطبق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين يهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأنه عملية نقل بحري".

¹⁹² المادة 102 قانون التأمينات الجزائري: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها:

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة أو الجسيمة.

2- الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن:

- مخالفات أنظمة الاستيراد و التصدير و العبور و النقل و الأمن.

- الغرامات و المصادرات الموضوعة تحت الحراسة و الاستلاء و التدابير الصحية أو التطهيرية.

- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة و غير مباشرة للانفجار و اطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية و كذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزيئات".

¹⁹³ المادة 103 قانون التأمينات الجزائري: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا هناك اتفاق مخالف:

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه.

و من المهم معرفة الأخطار التي يضمنها المؤمن و ذلك نظرا للشيء المؤمن عليه من خلال الأخطار المؤمن عليها بموجب اتفاق الطرفين نصت عليها المادة 103 قانون التأمينات الجزائري الفقرة 1، 2، 3، 8 يمكن تطبيقها على تأمين المنصات النفطية البحرية نظرا لإمكانية تعرض هذه الأخيرة لمثل هذه الأخطار مثال ذلك:

- الاستيلاء على المنصة النفطية البحرية.

- تدمير أو إلحاق ضرر بالمنصة من شأنه أن يعرض سلامتها إلى الخطر ها ما أشار إليه بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة على الجرف القاري (هذا البروتوكول سبق الإشارة إليه و صادقت عليه الجزائر)¹⁹⁴.

ب- عقد التأمين البحري في قانون التأمين الفرنسي:

عرف التأمين البحري في ظل القانون التجاري من قبل فقهاء القانون وعلى رأسهم العميد جورج ريبير George RIPERT على أن التأمين البحري هو: " عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط. و يجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعانهما في هذا العقد"¹⁹⁵.

وفقا لما جاء في تعريف Doyen Ripert لعقد التأمين البحري وطبيعته أنه عقد كباقي العقود المسماة مما يجعله يخضع للقواعد العامة المطبقة على جميع العقود، وعقد التأمين البحري من ركائز

2- الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و أعمال التخريب و الإرهاب.

3- القرصنة و الاستيلاء الحبر أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات أو السلطات كيفما كان نوعها.

4- الفتن و اضطرابات الشعبية و إغلاق المصانع و الاضطرابات ... 5 و 6 و 7.

8- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة".

¹⁹⁴ المادة 2 منه تنص على أنه: "يعتبر أي شخص مرتكب لجرم إذ قام بصورة غير مشروعة و عن عمد بما يأتي: أ) الاستيلاء على المنصة ثابتة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدام أو استعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

ج) تدمير منصة ثابتة أو إلحاق الضرر بها يمكن أن يعرض سلامتها للخطر ...".

¹⁹⁵George RIPERT, Droit maritime, Tome3. Paris 1953, P. 371.

التجارة الخارجية عبر العالم¹⁹⁶، عن طريق الشركات العملاقة في مجال التأمين البحري نظرا لضخامة المجال مما دفع إلى إنشاء شركات للتأمين واتخاذها شكل مساهمة أو تعاقدية¹⁹⁷.

الخطر في المجال البحري موجود وتحققه أو عدم تحققه يبقى للظروف التي تسير فيها الملاحة البحرية للشيء المؤمن باعتبار الخطر من أهم العناصر التي يتميز بها البحر.

ثم تطور عقد التأمين البحري لينص عليه المشرع الفرنسي في قانون التأمين¹⁹⁸ على أن التأمين البحري هو كل عقد تأمين يكون الهدف منه ضمان أخطار متعلقة بالعملية البحرية¹⁹⁹. كما تحتل فرنسا المرتبة الخامسة في سوق التأمين البحري العالمي و الثالثة في التأمين على هيكل السفينة و المرتبة الرابعة في التأمين على البضاعة²⁰⁰.

2- إبرام العقد التأمين البحري:

نص المشرع الجزائري في المادة 97 من قانون التأمينات على أنه: " يثبت عقد التأمين البحري بوثيقة التأمين، و يمكن إثبات التزام الطرفين قبل إعداد الوثيقة بأية وثيقة كتابية أخرى، لاسيما وثيقة الإشعار بالتغطية " سبق الإشارة إلى أن عقد التأمين هو عقد ملزم لجانبين أي عقد ثنائي (المؤمن و المؤمن له)، و هو عقد رضائي يتم إفراغ هذا الرضا في وثيقة مكتوبة لإثباته و اشترط المشرع

¹⁹⁶ علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الثانية 2005، ص 33.

¹⁹⁷ المادة 215 من قانون التأمين الجزائري " تخضع شركات التأمين و/أو إعادة التأمين في تكوينها إلى القانون

الجزائري و تأخذ الشكلين الآتيين

- شركة ذات الأسهم

- شركة ذات شكل تعاقدية...".

¹⁹⁸ Loi n°-92-665 du 16/07/1992, JORF du 17/07/1992, Olivier CACHARD, op, cit, p. 291.

¹⁹⁹ Article avant modification : article L 171-1 : « Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime », Olivier CACHARD, op, cit, p. 291.

Article après modification par l'ordonnance n° 2011-839 du 15/07/2011

L 171-1 : « Est régi par le présent titre tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir :

- les risques maritimes

- les risques aériens ou aéronautiques

- les risques relatifs à la responsabilité civile au titre d'une opération spatiale

- les risques relatifs au transport de marchandises par voie maritime, aérienne ou terrestre... »,

<http://www.legifrance.gouv.fr>

²⁰⁰ Commerce maritime et contentieux, école nationale de la marine marchande de saint Malo, PLD 2003, p. 147.

الكتابة الرسمية²⁰¹ هي شرط لإثبات العقد وليس لانعقاده. كما حدد قانون التأمينات الجزائري البيانات الإلزامية التي يجب أن يحتويها عقد التأمين البحري كباقي العقود المسماة.

كما أوجد المشرع الجزائري نوعان من وثيقة التأمين، الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري للسفن²⁰² باعتبار نحن بصدد التأمين على هيكل منشأة بحرية هي المنصة النفطية البحرية، و الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري على البضاعة²⁰³ و التي تم تحريرها وفقا لما جاء في قانون التأمينات.

من خلال استقراء المادتين 122 و 137 قانون التأمينات تبين أنّ عقد التأمين البحري هو عقد كتابي تم بين المؤمن (شركة التأمين) والمؤمن له (الشخص الذي يقوم بالتأمين سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا) ، كما يلاحظ أن المشرع الجزائري لم يتعرض للتأمين على المنصات النفطية البحرية لكن يمكن إعماله على التأمين هيكل السفينة القاطرة لهذه المنشآت و هذا ربما راجع إلى عدم وجود منصات نفطية بحرية على المياه الجزائرية، لكون هذا النوع من التأمينات يتطلب تغطية مالية ضخمة من قبل شركات التأمين العملاقة.

كما نص المشرع الفرنسي صراحة على أن عقد التأمين يثبت بالكتابة²⁰⁴، على عكس القانون الإنجليزي الذي لا يشترط الكتابة بموجب اتفاق الطرفين يقوم العقد²⁰⁵.

كما يتميز عقد التأمين البحري بمجموعة من الخصائص منها أنه عقد رضائي يتم بمجرد اتفاق الطرفين و هو عقد احتمالي ينصب على وقوع احتمال وقوع الخطر و يحقق الضرر و هذا ما يتم تطبيقه على المنصات النفطية البحرية خلال تأمين المنصة من قطرها إلى نهاية استغلالها من كل

²⁰¹ المادة 97 من قانون التأمينات الجزائري.

²⁰² أكدّ قانون التأمينات الجزائري على وثيقة تأمين هيكل السفينة في المادة 122 قانون التأمينات بنصه: " يمكن التأمين على السفن :

1- لرحلة واحدة أو عدة رحلات متتالية،

2- لزمن معين".

²⁰³ ووثيقة التأمين على البضاعة المشحونة في الفقرة الأولى من المادة 137 الفقرة 1 من قانون التأمينات: "يسري التأمين على البضائع بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين".

²⁰⁴ المادة 01-172 قانون التأمينات "يجب اثبات عقد التأمين بالكتابة.

²⁰⁵ المادة 21 قانون تأمين انجليزي: "يعتبر التأمين البحري مبرما بمجرد قبول المؤمن لعرض المؤمن له سواء صدرت أو لم تصدر، و لتحديد وقت قبول العرض يمكن الرجوع إلى المذكرة المؤقتة أو الإشعار أو أي مذكرة عادية تتعلق بالعقد و لو كانت غير مدموغة".

الأخطار التي تلحق بها، مدام الخطر لم يحدث و الضرر لم يتحقق فلا يوجد تعويض و بالتالي لا يستفيد من التأمين.

كما يعتبر عقد من عقود المعاوضة لهدف إلى جبر الضرر كما يعتبر عقد تجاري بالسنة لكل من شركة التأمين و مالك المنصة النفطية البحرية، و هي خصائص يتميز بها عقد التأمين بصفة عامة و البحري بصفة خاصة حتى تتمكن من معرفة القواعد العامة المطبقة على تأمين المنصات النفطية البحرية زيادة إلى بعض خصوصيات هذه الأخيرة.

ثانيا: أطراف عقد التأمين و اثباته:

يتم عقد التأمين بين طرفين هما، المؤمن والمؤمن له، وعقد التأمين يثبت عادة بوثيقة تسمى وثيقة التأمين وهي عبارة عن محرر مطبوع. لدى سوف نتطرق إلى أطراف عقد التأمين البحري (أولا) ثم كيفية إثباته (ثانيا).

1- أطراف عقد التأمين البحري

التأمين البحري يتم بين شخصين هما المؤمن ويتمثل في شركة التأمين والمؤمن له وهو الشخص الذي يطلب التأمين وهو عقد لا يرتب آثاره إلا إذا اتفق الطرفين وهو من العقود الرضائية كما سبق ذكره.

(أ) المؤمن في عقد التأمين البحري:

المؤمن هو الضامن الذي يتحمل الخطر بمقتضى عقد التأمين، وتتولى التأمين البحري شركات عالمية متخصصة، نظرا لضخامة و نفقات المخاطر التي تتعرض لها السفن²⁰⁶، مما يخلف أضرارا كبيرة في حالة تحقق الخطر، لا يمكن للشركات التأمينية العادية تعويض مثل هذه الخسائر التي تخلف الكوارث البحرية سواء للسفينة أو لأية منشأة بحرية.

لدى التأمين البحري حاليا يتخذ شركات مساهمة نظرا لقدرتها المالية لتحملها مخاطر الملاحة البحرية وأشهر هذه الشركات اللويدز²⁰⁷ Lloyd's Insurance بإنجلترا وغيرها من الشركات التأمينية في المجال البحري كنوادي الحماية و التعويض كما هو الحال في تعويض أضرار التلوث البحري

²⁰⁶ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع الطبعة الأولى 2009، ص 252.

²⁰⁷ Lloyd's assurance : le plus ancien et plus gros assureur mondial, qui doit son développement à ses début au transport maritime la fameuse cloche qui sonne quand un bateau coule, c'est Lloyd's, elle est basé au Royaume-Uni est également un réassureur, c'est à-dire qu'il assure les compagnies d'assurance, www.assurancequebec.org le11/03/2016.

الناجم عن المحروقات من قبل نوادي الحماية والتعويض وكما تسمى باللغة الانجليزية P&IClub²⁰⁸ من خلال الاشتراكات التي تدفع من قبل مالكي السفن وأصحاب الشركات النفطية العالمية²⁰⁹. كما يتم إعادة التأمين، بقيام المؤمن بإعادة التأمين أمام مؤمن آخر وبالتالي تحويل جزئي من الضمان بين يدي مؤمن آخر لضمان أكثر، كما هو الحال بالنسبة لشركة التأمين اللويدز فهي طريق يتم اللجوء إليها بقيام المؤمن بإبرام عقد إعادة التأمين مع مؤمن آخر ليتحمل معه الخطر المؤمن عليه.

في هذه الحالة يصبح المؤمن الرئيسي مؤمن له في عقد إعادة التأمين، كما يصبح المؤمن له الحقيقي الذي أبرم عقد التأمين مع المؤمن لا تربطه أية علاقة قانونية في العقد الجديد (إعادة التأمين) فهو أجنبي عن العقد حتى يضمن حصول المؤمن له على التأمين وحماية مصالح المؤمن في القدرة على تعويض الضرر²¹⁰.

كما يوجد في مجال التأمين البحري ما يسمى " التأمين اقتراني "²¹¹ يتم فيه التعاون بين شركات التأمين في شكل تعاضدي و وجد هذا لتغطية ضخامة الأخطار التي فرضت على شركات التأمين في المجال البحري أن توزع المخاطر البحرية فيما بينها (بين عدة شركات تأمين)، وذلك لجعل إمكانية مواجهة الخطر والتعويض عنه وكل شركة من هذه الشركات التأمينية تتحمل تعويض الجزء الذي تم التعاقد عليه²¹² في عقد التأمين الذي يبرمه المؤمن الرئيسي مع مؤمنين آخرين مع بقاء المؤمن له الرئيس أجنبي عن العقود التي يبرمها مؤمنه مع غيره من شركات التأمين.

²⁰⁸ نوادي لحماية و التعويض هو نوادي مكونة من مالكي السفن و الشركات النفطية الكبرى و مقرها بلندن و هي نوادي عالمية مختصة في تأمين أخطار تلوث البحر بالمحروقات و تعتبر التغطية التأمينية في هذا المجال إجبارية.
²⁰⁹ سماعين فاطمة، المرجع السابق، ص. 80 و ما بعدها.

²¹⁰ Arnaud MONTAS, Op, cit, p. 199.

²¹¹ المادة 215 قانون التأمين الجزائري.

²¹² Ordonnance n° 2011-839 du 15/07/2011, JORF 16/07/2011, la fortune de mer au risque maritime et transport, DMF 2011, p. 783.

ب) المؤمن له في عقد التأمين البحري:

و يكون التأمين إما لمصلحة المؤمن له أو غيره²¹³ و تكون مشروعة، غالبا ما يكون صاحب المصلحة في عقد التأمين البحري مالك السفينة أو مالك البضاعة، أما في موضوعنا فيكون المؤمن له هو مالك المنصة النفطية البحرية، و هي غالبا شركات نفطية عملاقة مثال: BP, GIRASOL, TOTAL, SAIPAM ... إلخ.

2- إثبات عقد التأمين البحري:

عقد التأمين هو عقد مكتوب يجمع المؤمن والمستأمن، والكتابة شرط لإثبات العقد و ليس لانعقاده، كما سبق الإشارة إليه في المادة 97 قانون تأمين جزائري وعادة يتم إثبات عقد التأمين بوثيقة تسمى وثيقة التأمين سواء كانت على الهيكل أو البضاعة و تتضمن وثيقة التأمين على الشروط التي جرى الاتفاق عليها بين المؤمن والمؤمن له ويمكن أن تتخذ شكل معين أو نموذج مطبوع من قبل المؤمن إلا أن أشهر هذه العقود النموذجية المعروفة في مجال التأمين البحري هي وثيقة اللويدز Register Lloyd's في إنجلترا، وثيقة مجمع نوادي الحماية والتعويض بلندن التي سبق الإشارة إليها.

الفرع الثاني

تأمين عن الخطر و المسؤولية في التأمين البحري

يعتبر "الخطر" من ذاتية القانون البحري وبهذا يكون عقد التأمين البحري هدفه ضمان الأخطار البحرية وهو الهدف الرئيسي والأساسي، والذي يهمننا في بحثنا هذا لكون كل المنشآت البحرية معرضة للأخطار البحرية ما ينجر عنها من أضرار جسيمة.

الخطر البحري هو الركن الجوهري في عقد التأمين البحري يترتب عن انتقائه بطلان العقد. والخطر المؤمن منه حتى لا يلحق الأموال المؤمن عليها من خطر البحر، وهذه الأموال تكون إما بضاعة أو سفينة أو آلية عائمة عديمة القوة المحركة أحيانا وبقائها تحت رحمة التقلبات المناخية التي تنعكس أحيانا عليها سلبا، هذا ما سوف نتطرق إليه من خلال تطبيق أحكام التأمين البحري على المنصات النفطية البحرية.

²¹³ المادة 94 قانون تأمينات جزائري " يمكن إبرام عقد التأمين لحساب مكتبه أو لحساب شخص آخر معين أو لحساب من سيكون له الحق فيه، وفي هذه الحالة الأخيرة اعتبر الشرط تأمينا لفائدة مكتب وثيقة التأمين و اشتراطا لمصلحة الغير في فائدة المستفيد من هذا الشرط"

لدى سوف نتعرض إلى تأمين الخطر البحري (أولا) تأمين المسؤولية في المجال البحري(ثانيا).

أولا : مفهوم الخطر و أهميته

(أ) تعريف الخطر البحري:

باعتبار المنصات النفطية البحرية هي منشآت تنشط في وسط حافل بالمخاطر و هو البحر و الذي يعتبر العنصر الجوهري في عقد التأمين لولاه لما قام العقد. يعتبر الخطر هو الحل عقد التأمين البحري لضمان أخطار البحر، لدى فالخطر هو حادث غير محقق الوقوع، لا يتوقف في حدوثه على محض إدارة أحد طرفيه لاسيما المؤمن له.

(ب)أنواع الأخطار التي يغطيها التأمين البحري:

يعتبر تحديد الأخطار التي يغطيها التأمين أمر مهم جدا لكون المنصات النفطية البحرية معرضة إلى أخطار كبيرة التي تتسبب في أضرار مادية تلحق بالمنشأة البحرية و البضاعة التي تنتجها (النفط)²¹⁴، و تتنوع الأخطار إلى أخطار طبيعية (التقلبات الجوية و تأثيرها السلبي على البحر و الذي بدوره يؤثر على المنصات)، إلى جانب أخطار أخرى نتيجة أسباب تقنية و ملاحية، و تقسيم بعضها إلى أخطار ناشئة مباشرة عن البحر و أخطار غير مباشرة.

و سار المشرع الجزائري على نفس المنوال الذي سار عليه المشرع الفرنسي²¹⁵ و لم يفرق بين الأخطار التي تصيب الأموال المنقولة و تلك التي تصيب البضاعة.

عكس المشرع الإنجليزي الذي ميز بين المخاطر الناشئة عن البحر Perils of sea و الأضرار التي تتعرض لها الأموال المؤمن عليها Marine perils سواء السفينة أو البضاعة و الأضرار²¹⁶ التي تلحقهما بعد وقوع الحادث²¹⁷.

²¹⁴ المادة 101 قانون التأمين الجزائري: " يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة، الأموال، و البضائع المشحونة و هياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباشرة أو القوة القاهرة و/أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد".

²¹⁵ Article 172-11 alinéa 1 : «l'assureur répond des dommages matériels causés aux objets assurés par toute fortune de mer ou par un évènement de force majeure», Olivier CACHARD, op, cit, p. 292.

²¹⁶ علي المقدادي، المرجع السابق، ص 266.

²¹⁷ المادة 101 الفقرة 02 قانون التأمين الجزائري كما يغطي "أ- الإسهام في الخسائر العامة و تكاليف مساعدة و انقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في التأمين.

تتعلق هذه الفقرة بالأضرار الناجمة عن العمليات و الخدمات و المساعدات و الإسعافات المقدمة للسفينة بعد وقوع الحادث تدخل هذه العمليات في مجال التغطية التأمينية وتعتبر هذه الأخيرة أخطار غير مباشرة أي لم تنشأ نتيجة خطر بحري و إنما نتيجة عمليات جاءت بعد حدوث الضرر.

سبق و أن ذكرنا أن تحديد الأخطار المؤمنة مهم جدا، حتى يتم تعويضها من قبل المؤمن في حالة تحقق الخطر وقوع الضرر و هذا حال المنصات النفطية البحرية إلى جانب أخطار لا يعطيها التأمين و استثنى إما بصفة مطلقة²¹⁸ أو بصفة نسبية²¹⁹ من مجال الضمان و في الأخيرة يعود الأمر إلى اتفاق الطرفين.

الحالات المستثناة من النفطية يمكن أن تمس المنصات النفطية البحرية و هي في عرض مستمرة لها و هذا ما جاء في المادة 103 قانون التأمين الجزائري المذكورة أدناه منها القرصنة، الحرب،... إلى غيرها من أحداث هذه المنشآت ليست في منأى عنها.

أ- المصاريف الضرورية و المعقولة المنفقة قصد الحماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره".

²¹⁸ المادة 102 ق.ت.ج تنص: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها:

- 1- أخطاء المؤمن له المتعمدة او الجسمية،
- 2- الأضرار و الخسائر المادية الناتجة عن:
 - مخالفات أنظمة الاستيراد و التصدير و العبور و النقل و الأمن،
 - الغرامات و المصادرات الموضوعة تحت الحراسة و الاستيلاء و التدابير الصحية أو التطهيرية،
- 3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة و غير المباشرة للانفجار و اطلاق الحرارة و الإشعاع المتولد عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية و كذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطلح للجزيئات".

²¹⁹ المادة 103 ق.ت.ج تنص على أنه: "لا يضمن المؤمن الأخطار الآتية و عواقبها إلا إذا كان هناك اتفاق مخالف:

- 1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه،
- 2- الحرب الأهلية أو الأجنبية و الألغام و جميع معدات الحرب و أعمال التخريب و الإرهاب،
- 3- القرصنة و الاستيلاء و الحجر أو الاعتقال الصادر عن جميع الحكومات او السلطات كيفما كان نوعها،
- 4- الفتن و الاضطرابات الشعبية و اغلاق المصانع و الإضرابات،
- 5- اختراق الحصار،
- 6- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو الأشخاص آخرين،
- 7- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتلخيص الأشياء المحتملة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون،
- 8- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار و الخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة".

ج) الأخطار التي الغير مغطاة بالتأمين البحري:

تناول المشرع الجزائري في قانون التأمينات في الباب الثاني منه الخاص بالتأمينات البحرية على مجموعة من الأخطار التي أوردها على سبيل الحصر، فمنها ما استثناهما من مجال الضمان بصفة مطلقة و منها ما استثنيت بصفة نسبية تعود إلى اتفاق الطرفين عليها أي القاعدة تقضي عدم ضمان إلا إذا اتفق الأطراف على خلاف ذلك، و متى اتفقا الطرفين على تأمينها فهناك تكون أمام مبدأ "العقد شريعة التعاقدين".

نص عليهما المشرع الجزائري في المادتين 102 و 103 قانون التأمينات التي تقابلها المادتين 16-172 و 18-172 قانون التأمينات الفرنسي²²⁰، بحيث حدد الأخطار التي لا يمكن أن تكون محلا للضمان بصفة قطعية نهائية و الأخطار التي لا تدخل في مجال الضمان إلا إذا اتفق الأطراف على تأمينها.

تضمنت المادة 102 قانون التأمينات الجزائري الأخطار المستثناة من مجال التأمين بصفة نهائية في حالة ما إذا كانت هذه الأخطار ناجمة عن خطأ عمدي صادر عن المؤمن له و الأضرار المادية و الأضرار المباشرة و الغير مباشرة الناجمة عن الانفجارات و الأشعة النووية وغيرها، و هي أخطار لا يقبل المؤمن ضمانها.

ثانيا: التأمين على المسؤولية في المجال البحري:

يقوم التأمين البحري على تعويض الأضرار المادية التي تتعرض إليها السفينة و هو ما يسمى بالتأمين على هيكل السفينة و التأمين على البضائع، و ذلك وفق وثيقة التأمين لكل محل تأمين على حدى، و ظل الوضع على هذا الحال بقيام المؤمن (شركة التأمين) بضمان الأضرار المادية التي تتعرض إليها هذه الأشياء محل التأمين (السفن و البضائع).

إلا ان الوضع تغير في ظل اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية²²¹، فنصت في فقرتها السادسة من المادة الأولى يمكن التأمين على المسؤولية في حدود المطالبات المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية السابقة الذكر²²².

²²⁰ Article L 172-16 et L 172-18 du code des assurances, Olivier CACHARD, Larcier, édition 2006, p. 292 et 293.

²²¹ مرسوم رئاسي رقم 04-127 المؤرخ 19/04/2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية المبرمة بلندن يوم 19/11/1976، الجريدة الرسمية العدد 26.

التأمين على المسؤولية هو نوع جديد من التأمين نصت عليه القوانين الحديثة منها القانون الفرنسي الذي ينص على ضمان المؤمن تعويض ظل الأضرار المادية باستثناء تلك اللاحقة بالأشخاص²²³.

تناول المشرع الجزائري في قانون التأمينات سماه "تأمينات المسؤولية في المجال البحري" على تأمين مسؤولية مالك السفينة²²⁴ و تكون هذه الأخيرة وفقا لاتفاقيات خاصة تبرم بين المؤمن و المؤمن له²²⁵ و أن تكون هذه التأمينات البحرية مكتتبة لدى شركات تأمين معتمدة بالجزائر تحت طائلة البطلان.

يمكن اكتتاب تأمين في شركات معتمدة بالجزائري²²⁶ أي مقبولة لدى الجزائري حتى تقوم في مواجهة القضاء في حالة وقوع الضرر من أجل التعويض عنه و التأمين على المسؤولية هو تأمين إلزامي في المجال البحري تحت عنوان التأمينات البحرية لدى نص عليها المشرع الجزائري في الكتاب الثاني تحت عنوان "التأمينات الإلزامية".

يلاحظ أن المشرع الجزائري تعرض إلى التأمين عن المسؤولية المدنية بالنسبة لمالك السفينة و الناقل البحري، و ما يهمننا في هذه القواعد العامة هو مالك السفينة لاقترابه من مالك المنصة النفطية البحرية باعتبار تأمين هذه الأخيرة شرط الزامي قبل ممارستها لنشاط الاستغلال و إلا تعرضت إلى عقوبة إدارية و مالية كما هو الحال بالنسبة للسفينة خاصة الناقلات النفطية التغطية التأمينية إجبارية و إلا تمنع من الدخول إلى الموانئ و هي وثيقة هامة جدا لا بد لها من احتوائها عند خضوعها للتفتيش²²⁷.

²²² المادة الأولى الفقرة السادسة تنص على أنه: "تتمتع جهة التأمين على المسؤولية بشأن المطالبات الخاضعة للحدود

وفقا لقواعد هذه الاتفاقية بمزايا هذه الاتفاقية بمزايا هذه الاتفاقية إلى نفس المدى الذي يتمتع به المؤمن عليه ذاته".
²²³ Article L 173-8 : « à l'exception des dommages aux personnes, l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers au cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt de ce navire contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant », Olivier CACHARD, op, cit, p. 294.

²²⁴ المادة 145 قانون تأمينات جزائري تنص على أنه: "بهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها...".

²²⁵ المادة 147 قانون تأمينات جزائري تنص أنه: "تكون تأمينات المسؤولية موضوع اتفاقيات خاصة تبرم بين المؤمن و المؤمن له...".

²²⁶ المادة 192 قانون تأمينات جزائري تنص على أنه: "كل سفينة مسجلة في الجزائر يجب تأمينها لدى شركة تأمين معتمدة بالجزائر عن الأضرار التي يمكن أن تلحق...".

²²⁷ سماعين فاطيمة، المرجع السابق، ص 85.

ما يهم دراستنا هو التأمين على السفينة حتى يتم معرفة مدى تطبيق هذه الأحكام على المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها باعتبار هذه الأخيرة تقترب من السفينة تارة و تبتعد عنها تارة أخرى.

المطلب الثاني

أحكام التأمين البحري على المنصات النفطية البحرية

بعد التطرق للقواعد العامة للتغطية التأمينية على السفن، من خلال التأمين البحري باعتبار السفينة آلية أو عمارة بحرية تمارس نشاطها في البحر، و تشبهها في ذلك المنصات النفطية البحرية كونها تمارس نشاطها في نفس الوسط الطبيعي و باعتبارها أيضا منشآت تقام في البحر لاستخراج و استغلال النفط، الأمر الذي يجعلها تتميز بخطر كبير البحر و النفط. لدى أمام هذا الوضع قام ملاك المنصات النفطية البحرية باكتتاب تأمين خاص لمواجهة أي حادث قد يطرأ، و ذلك لحماية و تغطية المنشآت النفطية (الفرع الأول) و تأمين بحري تقليدي فيما يخص الخدمات المقدمة من قبل السفن إلى هذه المنشآت طيلة مدة حياتها (استغلالها) أو وجودها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

عقد تأمين المنصات النفطية البحرية

يتم التعرض إلى الخصوصيات التي يعرفها التأمين البحري للمنصات النفطية البحرية، نظرا لحدثة هذه المنشآت مقارنة بتأمين السفينة باعتبارها أول منشأة عرفها البحر لدى تعتبر من المواضيع الكلاسيكية للقانون البحري.

يطبق على هذا النوع من التأمين الأحكام العامة لعقد التأمين البحري التي سبق الإشارة إليها مع وجود بعض الخصوصيات التي تحظى بها المنشآت النفطية البحري نظرا لضخامة هياكلها المكلفة مما يسري عليها ما يسمى بنظام إعادة التأمين الذي سبق و أن تعرضنا إليه في القواعد العامة الخاصة بالتأمين على السفينة لاعتبارها العمارة البحرية الكلاسيكية التي عرفها القانون البحري.

نظرا لخصوصية هذه المنشآت البحرية، جعل سوق تأمينها يأخذ وقت لوضع قواعد خاصة بها و ذلك راجع لحدثة وجود هذه المنصات في البحر و تعرضها الدائم لأخطار و حوادث البحر، مما يجعل إصلاحها مكلفا أو غير ممكن، مع غياب تشريع دولي ينظم ذلك على عكس ما هو عليه نظام

تأمين في مجال التلوث البحري الناجم عن الناقلات النفطية من خلال اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالمحروقات و كدى الصندوق الدولي للتعويض عن هذه الأضرار²²⁸.
لدى سوف نتطرق إلى تطور سوق تأمين المنصات النفطية البحرية إلى جانب أنواع التأمينات المكتتبة (أولا) الوثائق التأمينية الخاصة بهذه المنشآت البحرية و دور نوادي الحماية و التعويض في ذلك (ثانيا).

أولا: تطور سوق تأمين المنصات و أنواعه:

1- تطور سوق تأمين المنصات النفطية البحرية:

لكن مع تطور الصناعة النفطية البحرية و الحوادث التي وقعت تم وضع منظومة مؤسسة بموجب إحصائيات قطاعية التي من خلالها يتم احتساب المخاطر المؤمنة وفق معطيات حقيقة ملموسة من خلال الكوارث و الانفجارات لهذه المنصات في البحر.

أمام هذا الوضع تم إنشاء مجمع التأمين و هو شكل من أشكال إعادة التأمين التعاوني، من قبل عدد من المؤمنين (نوادي الحماية و التعويض) بالاتفاق بينهم للمشاركة في تأمين نوع خاص من الأخطار، كل حسب حصة معينة، كما يقوم أعضاء المجمع بإسناد نسبة محددة من وثائقهم إلى المجمع و يقبلون حصة على سبيل إعادة التأمين، و يقوم المجمع بالاحتفاظ بنسبة معينة على أساس تعاوني بين نوادي المجمع و تحول النسبة الباقية من الأخطار إلى سوق التأمين الدولية عن طريق إعادة التأمين²²⁹.

نظرا لضخامة التأمين البحري خاصة في مجال النفط حتى بالنسبة للناقلات النفطية التي تخضع لنظام خاص نظمه التشريع الدولي، كذلك هو الحال بالنسبة إلى سوق التأمين البحري للمنصات النفطية البحرية يكتسي أهمية كبيرة في الصناعة النفطية، مما أدى إلى تكوين المجمع الدولي للمؤمنين البحريين (IUMI) التي ظهرت سنة 1874 و مقرها بالمنظمة البحرية الدولية حاليا²³⁰.

الأمر الذي جعل سوق تأمين المنصات النفطية البحرية صعب أين يجعل شركات التأمين تواجه حدود قدرتها المالية أسرع من غيرها من مجالات التأمين مما فرض توسيع سوق تأمين الطاقة²³¹.

تطورت سوق التأمين من خلال الأقساط التي تدفع في كل سوق، بحيث حجم أقساط تأمين المنصات النفطية البحرية ضرب في ثلاث خلال العشرية من 2000 إلى 2009، فوصل رقم

²²⁸ سماعيل فاطيمة، المرجع السابق، ص. 120.

²²⁹ فلاح محمد العامري، المرجع السابق، ص 103.

²³⁰ Commerce maritime et contentieux, op, cit, p. 148.

²³¹ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 87.

الأعمال الإجمالي إلى 2,95 مليار دولار، و تتصدر قائمة سوق التأمين البحري للمنصات النفطية البحرية شركة Llody's الإنجليزية في مجال تأمين الخطر تحتل الصدارة فيه (61,9%)²³².

يشمل التأمين في مجال المنصات النفطية البحرية عدة أنواع مختلفة، فكل تأمين يغطي موضوع معين أو شيء معين من هذه المنصات، باعتبار هذه الأخيرة تمارس نشاطها في البحر، تستعمل وسائل ومعدات الاستغلال، و بها طاقم بشري يقوم بتسييرها كما أنها تستعمل البحر كميدان للعمل.

2- أنواع الأضرار المؤمنة في عقد تأمين المنصات النفطية البحرية:

نظرا للممارسة الدائمة و المستمرة لهذه المنصات في البحر إلى حين نهايتها يحتم عليها

اكتتاب عدة تأمينات هي:

- تأمين عن الأضرار المادية: نقصد بها تلك الأضرار التي تمس الجانب المادي للمنصة من معدات و تجهيزات و آليات للاستغلال.
- تأمين مراقبة الآبار: يغطي هذا النوع من التأمين مصاريف مراقبة البئر نتيجة انفجاره زائد مصاريف إعادة الحفر، تسربات و تلوث الذي يؤدي إلى أضرار جسمانية و مادية للغير و مصاريف تنظيف البيئة.
- التأمين عن المسؤولية المدنية: و هذا النوع من التأمين على المسؤولية هو تأمين موجود في المجال البحري بصفة عامة و تأمين المسؤولية المدنية في مجال الناقلات النفطية بصفة خاصة (كما سبق الإشارة إليه في الأطروحة و المذكرة).
- التأمين عن تلوث البيئة: يغطي هذا التأمين في حالة تسبب هذه المنصات النفطية البحرية في تلوث البيئة البحرية و التي ينجم عنها أضرار جسمانية و مادية تلحق بالغير إلى جانب نفقات تطبيق البيئة.
- التأمين عن حوادث العمل: يغطي تعويض المؤمن للعامل عن حادث من شأنه أن يؤدي إلى جروح أو موت هذا الأخير أثناء تأدية عمله.

ثانيا: الوثائق التأمينية و دور نوادي الحماية و التعويض:

يتم عقد تأمين المنصات النفطية البحرية وفق لنفس الأركان التي يقوم عليها عقد التأمين البحري من شروط عامة لكل العقود من رضا، محل، سبب و ما يتطلبه العقد من شكلية مع وجود خصوصية ينفرد بها تأمين المنصات النفطية البحرية.

²³² انظر الملحق رقم 4 ص. 253.

تكون التغطية التأمينية في مجال المنصات النفطية البحرية بموجب وثائق خاصة تسمى بوثائق التأمين كما هز معمول به في القواعد العامة للتأمين البحري (وثيقة التأمين على السفينة و البضاعة)، إلى جانب و جود تأمين تكميلي لنوادي الحماية و التعويض و هو وضع معروف في التأمين البحري عامة.

1- وثائق تأمين المنصات النفطية البحرية:

التغطية التأمينية للمنصات النفطية البحرية تتم بموجب وثائق تأمين موحدة و محددة بالنظر إلى خصوصية الخطر منها:

(أ) وثائق التأمين الإنجليزية: و تتنوع هذه الأخيرة إلى وثيقتين هما:

- الوثيقة الأولى: تسمى باللغة الإنجليزية London Standard Drilling Barge Form.

- الوثيقة الثانية: تسمى باللغة الإنجليزية London Standard Platform.

تتضمن هاتين الوثيقتين معايير موحدة تطبق بحسب نوع المنصة النفطية البحرية المؤمنة، وسميت الوثيقتين بوثائق تأمين لندن لكون بريطانيا هي أول من سيطر على مجال التأمين البحري الأمر الذي جعلها أكثر خبرة و معرفة به ، و كون أيضا أن جذور و قواعد القانون البحري عرفت منذ القديم عند الإنجليز.

فأكبر شركة رائدة في هذا المجال هي شركة لويديز للتأمين Lloyds Insurance، إلا أن بدأت هذه هيمنتها في المجال التأمين البحري تتضاءل و تختفي من خلال وثائق التأمين النموذجية الخاصة بالمنصات النفطية البحرية دون غيرها.

فوثيقة التأمين London Standard Drilling Barge Form تستعمل في تأمين المنصات النفطية البحرية المتنقلة، بينما وثيقة التأمين London Standard platform تطبق على المنصات بالمعنى الصحيح للكلمة دون سفن الحفر²³³، كما أنها تشمل تأمين ملحقات هذه المنشآت من تجهيزات، معدات، آليات الحفر، قنوات الاستخراج، مسكن الطاقم إلى جانب كل خطر يلحق بالمنصة النفطية البحرية أو يمكن لهذه الأخيرة أن تتسبب فيه في الحدود التي يتحملها المؤمن تكون حوالي 10 ملايين دولار²³⁴.

كما تشمل أو تمتد التغطية التأمينية إلى الأضرار الناجمة عن الاصطدام (المسؤولية المدنية أثناء الاصطدام)، الأضرار الناجمة عن عملية قطر هذه المنصات إلى مكان استغلالها، نفقات الإسعاف في حالة التدخل للإنقاذ.

²³³ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 88.

²³⁴ « l'assurance des plates formes pétrolière offshore » ATLAS Mgazine n° 79, mars 2011 (focus) , p. 6.

فوثيقة London Standard Drilling Barge Form فمجالها التطبيقي يكون وفقا للحيز أو المكان الجغرافي الذي توجد به المنصة النفطية البحرية المتقلة إلا إذا وجد بند خاص في هذه الوثيقة يقضي بغير ذلك، إذن بمجرد تنقل المنصة إلى مكان آخر يسقط أو يتوقف هذا التأمين²³⁵.

فالالتزامات طرفي عقد تأمين المنصات النفطية البحرية هي نفس تلك الموجودة لدى تأمين السفينة، بحيث الالتزام الجوهري و الرئيسي بالنسبة للمؤمن في عقد التأمين هو دفع قسط التأمين و السهر على احترام قواعد الأمن المنصوص عليها من قبل المؤمن له.

أما في مجال تأمين السفن فهناك وثيقة تسمى "وثيقة تأمين هيكل السفينة" و تطبق على كل السفن البحرية و أخرى على البضاعة المحمولة على متن هذه السفينة و تسمى "وثيقة تأمين على البضاعة" كما سبق الإشارة إليه في عقد التأمين البحري بصفة عامة.

ب) وثيقة التأمين الفرنسية:

- مضمون وثيقة التأمين الفرنسية:

لقد سبق الحديث عن التأمين البحري في التشريع الفرنسي و الجزائري وفق للقواعد العامة لتأمين السفينة وفق لوثيقة التأمين على هيكل السفينة في كلا التشريعين.

إلا أن مسألة التأمين البحري الخاص بالمنصات النفطية البحرية كان محور جدل قانوني على إمكانية تطبيق قانون التأمين البحري²³⁶ على تأمين المنصات النفطية البحرية أم لا، لكون المادة الأولى من قانون التأمين المذكور أعلاه (قانون 67-522) ينص في المادة الأولى منه على أنه ينظم هذا القانون كل عقد تأمين من شأنه أن يضمن أخطار خاصة بكل عملية بحرية²³⁷.

رأى الفقه أن كلمة "... عملية بحرية" جاءت واسعة و لا تقتصر فقط على السفينة و إنما كل ما يقع في البحر من عمليات بما فيها عمليات المنصات النفطية البحرية، هذا ما جعل تطبيق نظام التأمين البحري عاما، على كل ما يجري في البحر.

كما قام المشرع الفرنسي بوضع وثيقة تأمين خاصة بالمنصات النفطية البحرية²³⁸ تختلف عن وثيقة تأمين هيكل السفينة، سماها الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على هياكل وحدات الحفر و الإنتاج المتقلة²³⁹ و بهذا يكون المشرع الفرنسي قد فرق بين التأمين على هيكل السفينة و التأمين على المنصات النفطية البحرية.

²³⁵ Aye JONATHAN, op, cit, p. 187.

²³⁶ Loi n° 67-522 du 3/07/1967 sur les assurances maritimes, JORF du 4 /07/1967 et le décret n° 68-64 du 19/01/1968 sur l'assurance maritime, JORF n° 20 du 25/01/1968.

²³⁷ Article 1 de la loi n° 6-522 : « Est régi par la présente loi tout contrat d'assurance qui a pour objet de garantir les risques relatifs à une opération maritime».

²³⁸ انظر الملحق رقم 5 . ص . 255.

²³⁹ أنظر الملحق نفسه.

وثيقة التأمين الفرنسية تسري في الحدود الجغرافية المنصوص عليها و المحددة في الوثيقة و هذا ما جاء النص عليه في المادة الرابعة من وثيقة التأمين²⁴⁰، و تكون التغطية التأمينية سارية المفعول طول مدة عقد التأمين سواء كانت المنصة قيد الاستغلال أو التصليح أو الإقامة.

إلا أن المشرع الفرنسي في وثيقة التأمين المذكورة سابقا ينص على سقوط التأمين عن هذه الوحدات المتحركة كما سماها إذا قامت بالملاحة و بالتالي سوف تنتقل من حدودها الجغرافية إلا إذا تم إقرار ذلك مسبقا في العقد أو في حالة القوة القاهرة، محدد بذلك أيضا المناطق التي لا يسري فيها وثيقة تأمين هياكل وحدات الحفر و الإنتاج المتحركة²⁴¹.

وثيقة التأمين الفرنسية تسري مدامت هذه الهياكل أو المنشآت ثابتة في مكان معين و محدد، مثال تسري على سفن الحفر مدامت هذه الأخيرة ثابتة في مكانها تقوم بعملية حفر البئر لاستخراج النفط و بمجرد انتهائها و تحركها من المكان يتوقف سريان وثيقة التأمين، إلا إذا اتفقا الطرفين بإدراج بند مسبق يقضي بتمديد سريان الوثيقة رغم تغيير المكان الجغرافي أو في حالة القوة القاهرة.

أما فيما يخص التزامات المؤمن فتم تحديدها في وثيقة التأمين، و لهذا تم وضع حد لاستعمال وثيقة التأمين البحري على هيكل السفينة²⁴²، و تحتوي هذه الوثيقة النموذجية على بنود موضوعة تحت تصرف هذا القطاع عن طريق المؤمنين، و سمسرة التأمين من أجل ضبط قابلية هذا النشاط للأخطار، كما جاءت أحكام الوثيقة التأمين التكميلية²⁴³.

- نطاق تطبيق وثيقة التأمين الفرنسية:

حددت المادة الأولى من الوثيقة الأخطار التي تغطيها وثيقة التأمين و هي الأضرار و الخسائر الناجمة عن الحوادث البحر و المتسببة في حوادث للمنصة و تسربات نفطية من الآبار و بالتالي الاصطدام و الإسعاف²⁴⁴.

كما تم استبعاد بعض الأخطار من التغطية التأمينية المنصوص عليها في وثيقة التأمين الفرنسية منها: الخطأ العمدي أو الغير مغتفر للمؤمن له أو من طاقمه المسير، و الأفعال الناجمة عن القرصنة ذات الطبيعة السياسية أو نتيجة الحرب²⁴⁵، و لهذا تكون وثيقة التأمين الفرنسية قد حررت على نفس القواعد التي يقوم عليها التأمين البحري بصفة عامة و هذا ما سبق إشارة إليه في التأمين

²⁴⁰ Article 4 alinéa 1 « l'unité est garantie en tout lieu, dans les limites géographiques prévues par la police, qu'elle soit en exploitation, en séjour, ou en réparation ».

²⁴¹ Article 5 alinéa 1 « sauf déclaration préalable, l'unité n'est pas garantie, pendant sa navigation et son séjour dans les zones ci-dessous à moins qu'il ne se trouve dans l'obligation d'y pénétrer par force majeure ... ».

²⁴² انظر ملحق رقم 5 ص. 255.

²⁴³ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 90.

²⁴⁴ Article 011 alinéa 01 « la présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes résultants de fortune de mer de manifestations de gisement et d'accidents qui arrivent à l'unité assurée, ainsi que des recours de tiers exercés contre elle ».

²⁴⁵ Article 3, annexe n°... ibid., p...

البحري الجزائري في مجال الضمان بين تحديد الأخطار المضمونة و المغطاة بالتأمين²⁴⁶ و الأخطار التي تخرج عن إطار الضمان²⁴⁷.

2- دور نوادي الحماية في التعويض في مجال المنصات النفطية البحرية:

غالبا ما تكون طلبات التغطية التأمينية البحرية التقليدية غير كافية نظرا لخصوصية الأخطار المؤمن عليها و التي قد تصيب المنصات النفطية البحرية أو قد تتسبب فيها نتيجة النشاط الذي تقوم به.

فقامت نوادي الحماية و التعويض بعرض عدة تغطيات تأمينية تختلف باختلاف أنواع البضائع، إلى جانب أخطار تلوث البحار الذي يعتبر من أخطر الحوادث في قائمة الأخطار المغطاة التي أضيفت إلى نوادي الحماية و التعويض في التأمين البحري بالنفط فهي أكثر صرامة و تشددا عن غيرها من التأمينات.

تتكون نوادي الحماية و التعويض من تجمع مجهزين لتغطية فيما بينهم الأخطار غير مؤمنة من قبل شركات التأمين الكلاسيكية، فحوالي 14 نادي يغطي إجمالية الأسطول العالمي أو تمثل النوادي البريطانية 3/4 التغطية العالمية لكون بريطانيا هي السبابة في ذلك، و على رأس شركات التأمين البحري شركة لويذر²⁴⁸ Lloyd's.

فيوجد ضمن نوادي الحماية و التعويض نوادي متخصصة²⁴⁹ لتغطيات خاصة للمنصات النفطية البحرية و التي تمثل أغلبية سوق التأمين لنوادي الحماية و التعويض²⁵⁰.

فتقوم نوادي الحماية و التعويض بضمان مجموعة مهمة من الأخطار المنصوص عليها في إطار القواعد المنصوص عليها من قبل كل نادي و هو ما يسمى باللغة الإنجليزية في وثائق التأمين « Rules » إلى جانب عدم قابلية بعض القواعد للمناقشة.

أ) الشروط الاستفادة من ضمان نوادي الحماية و التعويض:

التعرض للخطر هو محل إهتمام نوادي الحماية و التعويض من أجل التغطية التأمينية، و هو العنصر الأساسي و الجوهري حتى تقوم هذه النوادي بالتغطية من خلال عقودها النموذجية و هذا من خلال عدة عوامل هي:

- صنف أو نوع السفينة، أو المنصة النفطية البحرية،
- العمليات التي سوف يتم تسييرها،

²⁴⁶ المادة 101 قانون التأمينات الجزائري.

²⁴⁷ المادة 102 قانون التأمينات الجزائري.

²⁴⁸ فلاح محمد العامري، المرجع السابق، ص 104.

²⁴⁹ G.A.R.D, standard club...

²⁵⁰ Les unités flottantes de production (F.P.S.O et F.S.O) représentent 46% des primes d'assurance perçues en 2006, source « offshore business by ship type 2006 », www.standard-offshore.com

- واجبات العضو في نادي الحماية و التعويض وفقا للعقد المبرم،
- التعديلات التي تتعرض إليها العقود النموذجية منها عقود المنصات النفطية البحرية،
- تحديد مدى امتداد التغطية التأمينية،
- إلى جانب الفحص التكميلي للشكاوى السابقة المتعلقة بالسفينة أو المنصة النفطية البحرية محل عقد التأمين.

فيما يتعلق بالأخطار و خطورتها بما فيها الأضرار، فعلى المؤمن له واجب الولاء « Loyalty » اتجاه النادي طيلة مدة التغطية التأمينية وفق هذه القواعد الإلزامية التي لا تقبل المنافسة²⁵¹.

باعتبار أن سفن التنقيب أو الوحدات العائمة للتخزين و الإنتاج و التفريغ (F.P.S.O) و الوحدات العائمة للتخزين و التفريغ (F.S.O)، يمكن تطبيق عليها الوثيقة الفرنسية للتأمين البحري على هيكل السفينة و نفس الأمر في التشريع، لكون هذا النوع من المنشآت البحرية النفطية لها قوة الدفع الذاتية أي تقوم بتنقل من مكان إلى آخر باستعمال محركاتها الأصلية دون حاجة لقوة دفع خارجية.

ب) الضمانات التأمينية من قبل نوادي الحماية و التعويض:

- رغم تعدد و تنوع و اختلاف قوائم الخطار المؤمنة من قبل نوادي الحماية و التعويض، إلا أنه يوجد هناك تشابه في الضمانات المعروضة من قبل هؤلاء و هي ضمانات تأمينية قاعدية يمكن إيجادها في كل أنواع نوادي الحماية و التعويض، و تتمثل هذه التغطيات في الأحداث الآتية:
- تأمين ضد التصادم بين هيكل عائم و المنصة، و هو تأمين تكميلي لتأمين هيكل المنصة النفطية البحرية المسؤولة عن الأضرار الناجمة عن التصادم، هنا يكون الضمان الذي توفره نوادي الحماية و التعويض تكميلية لتأمين هيكل المنصة النفطية البحرية.
 - تأمين عمال المنصات النفطية البحرية ضد الأخطار المحيطة (الوفاة، الفقد).
 - التأمين ضد الأضرار الناجم للغير (مرض، وفاة، جرح...).
 - التأمين ضد أضرار التلوث البحري بالنفط الناجم عن المنصات النفطية البحرية يدخل في طياته الغرامات التي تنشأ عن عمل أدى إلى التلوث.
 - التأمين لتغطية النفقات المتكبدة لنقل أو إزالة حطام المنصات النفطية²⁵².
 - التأمين عن الأضرار و الخسائر على الأصول بما في ذلك خسارة الريح و الأضرار الناجمة عن فقدان الوضع.

²⁵¹ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 93.

²⁵² Simon COVAC, l'encadrement juridique de construction en mer, mémoire master 2 professionnel, faculté de science juridique et économiques, université perpignan, année 2011-2012, p. 52.

- التأمين عن النفقات المتكبدة للتقارير أو للخبرة²⁵³، التي تتفق من قبل أحد أعضاء النادي للدفاع عن نفسه في منازعة تخصصه.

نظرا لتعدد التعويض في هذا المجال بين وقوع الحادث و التعويض قد يستغرق مدة طويلة يمكن أن تمتد إلى عدة سنوات و هذا لما يخلفه حادث المنصة ضد حماية الأضرار²⁵⁴.
نظرا لخصوصية نظام عمل المنصات النفطية البحرية و العمليات التي تقوم بها و تقام عليها، و التي تستمر منذ وضع المنصة قيد الاستغلال إلى نهايتها و هي ليست محددة و مرتبطة بنقطة كالسفينة، و معرضة لكل النقليات الجوية دون استثناء على عكس السفينة يمكن لها مواجهة ذلك أحيانا مثلا إبطال الرحلة إلى حين تحسين الظروف الجوية و ليس الأمر كذلك بالنسبة للمنصات النفطية البحرية.

الفرع الثاني

تأمين السفن المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية

بمجرد تأمين المنصة النفطية البحرية بموجب عقد تأمين بحري وفق للنموذج الخاص بنوع المنصة يستدعي الأمر وجود سفن تخصص لخدمة هذه المنشآت طيلة حياتها إلى انتهائها، سواء أثناء قطرها إلى مكان الاستغلال كما سبق ذكره، أو لتمويل المنصة بالمعدات و الآلات و الأجهزة و المؤونة، و تتكفل بنقل عمال المنصات النفطية البحرية إلى اليابسة تعتبر همزة وصل بين المنصة و الميناء.

ذلك ما يجعل عدم إمكانية المنصات النفطية البحرية الاستغناء عنها، و قد تسبب لهذه الأخيرة في أضرار للمنصات النفطية أو البيئة البحرية لدى يستوجب تأمين هذ النوع من السفن حتى نتمكن من تغطية الأضرار الناجمة عنها في حالة حدوثها.

باعتبارها سفن سوف يطبق عليها نفس القواعد أو النظام القانوني الخاص بتأمين البحري وفق لوثيقة التامين الخاصة بتأمين هيكل السفينة كما سبق ذكره كمثال في التشريع الجزائري أو الفرنسي.
يستدعي الأمر تأمين سفن الخدمات نظرا لصلتها الوطيدة بالمنصة النفطية البحرية طيلة فترة الاستغلال (أولا) و البنود و المعايير التي تضمنتها واثق تأمين هذه السفن (ثانيا).

²⁵³ Le sinistre de la plate-forme deepwater horizon est estimé à plus de 14 milliards de dollars.

²⁵⁴ La convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves adoptée le 18/05/2007 par l'OMI fait d'ailleurs place aux plates-formes flottantes aux cotés des navires plus traditionnels et donc des navires de service à l'offshore pétrolier (article premier alinéa deux).

أولاً: التأمين البحري الكلاسيكي للسفينة المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية:

سبق الإشارة إلى أن السفينة عرفت منذ القدم باعتبارها وسيلة للتنقل في البحر و ما تتعرض إليه من أخطار مدمرة و التي تكلفها خسائر كبيرة الأمر الذي جعل تأمينها أمر حتمي و إجباري. باعتبار السفن المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية أثناء طيلة مدة الاستغلال لها طبيعة السفن العادية أي التجارية و مما يجعلها عرضة لعدة أخطار لدى وجب تأمينها وفق للتأمين البحري المخصص للسفينة.

يقوم كل مالك سفينة أو مجهزها باكتتاب تأمين بحري على الهيكل (هيكل السفينة) و هو تأمين ملك محسوس أو مادي (تأمين الشيء)، و المسؤولية في مواجهة الغير، و هو تأمين محرر في وثائق تأمين نموذجية من نسختين و هو عمل تجاري.

كما تسمى هذه السفن التي تقدم خدمات للمنصات النفطية البحرية "سفن التموين" أو "الإمداد" و المصطلح الرسمي المستعمل في عقد التأمين البحري هو Supply Vessels و يتم التأمين لمدة محددة وفق للسوق العالمي للتأمين البحري.

أما فيما يخص تأمين مخاطر الالتزام بالمسؤولية للمالك أو مستغل فيتم أمام نوادي الحماية

و التعويض و ذلك باكتتاب تأمين على هيكل السفينة من قبل المجهز وفق عقد المشاركة supply «²⁵⁵ time التي تحدد فيها المدة الزمنية التي يشملها التأمين.

الأمر الذي يجعل استغلال المواقع النفطية و الغازية البحرية أمراً مستحيلاً دون الخدمات التي تقدمها السفن المخصصة لهذا الغرض و هي تربط المنصات النفطية البحرية باليابسة أو الموانئ، و هي ثلاثة أنواع:

النوع الأول: السفن المتعددة الخدمات و هي ذات قوة كبيرة، تقوم بتركيز المنصات النفطية البحرية في أماكن استغلالها، و قطر آليات الحفر و هي ما تسمى باللغة الإنجليزية AHTS.

النوع الثاني: السفن التي تمون المنصات النفطية البحرية بالتجهيزات و المواد الخاصة و يسمى باللغة الإنجليزية PSV.

النوع الثالث: هذا النوع من السفن مخصصة لتفقد و صيانة و إصلاح المنصات النفطية البحرية ما تسمى باللغة الإنجليزية IMR²⁵⁶.

فالإحصائيات تبين الدور الهام الذي تلعبه سفن الخدمات المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية من خلال العدد الكبير الموجود عبر العالم بالنسبة للدول المنتجة لهذه المادة الطاقوية عبر المنصات النفطية البحرية من خلال الشركات العملاقة و الرائدة في ذلك نتيجة الخبرة و التكنولوجيا العالية التي يتطلبها هذا المجال و على رأس هذه الشركات هي الشركة الفرنسية « Bourbon » التي

²⁵⁵ أنظر الملحق رقم 6، ص. 270.

²⁵⁶ www.bourbonoffshore.com

تملك أكبر أسطول البحري فيما يخص سفن الخدمات « supply vessels » و هذا ما أكدته إحصائيات سنة 2015²⁵⁷.

يتم تأمين هذه السفن من قبل التأمين البحري بموجب وثيقة التأمين مثال ذلك وثيقة التأمين على هيكل السفينة (الجزائرية و الفرنسية) السابقة الذكر وفق لما نص عليه قانون التأمينات الجزائري و الفرنسي، و يتم ضمان تعويض الأضرار التي تلحق بهذه السفن في حالة طعن الغير نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها سفينة أخرى أو أي جسم ثابت أو متحرك أو عائم²⁵⁸، و الجسم العائم و الثابت و المتحرك هو مفهوم عام يتم إدخال في طياته المنصات النفطية البحرية الثابتة و المتحركة و سفن الحفر يتم تأمين سفن الخدمات وفق عقود نموذجية (1) إلى جانب التغطية التأمينية لهذه السفن أمام نوادي الحماية و التعويض (2).

1- التغطية التأمينية للأضرار المحددة في العقود النموذجية:

يتم إبرام عقد استئجار لمدة معينة لسفن الخدمات المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية طيلة مدة وجودها في منطقة الاستغلال و قيد نشاطها، و هو عقد من خلاله يقوم المؤجر بموجب أجرة الإيجار بوضع سفينة صالحة للملاحة البحرية تحت تصرفات المستأجر.

عقد الاستئجار لمدة معينة هو عقد خاص بسفن الخدمات الخاصة بالمنصات النفطية البحرية، و يتم استعمال على هذه السفن مشاركة من نوع supply time التي تتماشى مع خصوصية الصناعة النفطية²⁵⁹.

تلتزم هذه المشاركة مالك السفينة (سفن الخدمات) باكتتاب تأمين طول مدة الإيجار و هذا ما جاء في المشاركة الخاصة بذلك²⁶⁰.

تتكون المشاركة من ملحقين الملحق الأول يتعلق بمواصفات الخاصة بالسفينة أما الملحق الثاني يتضمن تأمين سفن الخدمات المخصصة للمنصات النفطية البحرية و يحتوي على معايير و الشروط التي وضعها المجلس البحري الدولي و بحر البلطيق²⁶¹ (BIMCO) في كلا الاستمارتين

²⁵⁷ انظر الملحق رقم 7، ص. 275.

²⁵⁸ المادة 132 قانون التأمينات الجزائري: "يضمن المؤمن تعويض الأضرار بجميع أنواعها التي تترتب على المؤمن له، في حالة طعن الغير عليه، نتيجة اصطدام السفينة المؤمن عليها بسفينة أخرى أو مبنى أو أي جسم ثابت أو متحرك عائم...".

²⁵⁹ Domerego EUGENE, les contrats d'affrètement à temps dans le secteur parapétrolier sous-marin, mémoire DESS, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille 3, CDMT, année 1997, p.50.

²⁶⁰ أنظر الملحق رقم 6، ص. 270.

²⁶¹ BIMCO c'est la plus grande des associations maritimes internationales représentant les armateurs ses membres contrôle environ 65 pour cent du tonnage mondial il a des membres dans plus de 120 pays, y compris les gestionnaires, les courtiers et les agents. www.armateursfrance.org

(1989-2005) في الملحق الثاني على أن تكون وثائق التأمين مكتتبه و محافظ عليها من قبل مؤجر سفن الخدمات في حدود قابليتها للتطبيق و هي كآلاتي:

- وثيقة التأمين على السفينة و الآلات.
- وثيقة التأمين عن الحماية و التعويض (المسؤولية عن التصادم البحري)، التأمين عن الأضرار التي تلحق بالغير تكملة للتأمين عن المسؤولية.
- وثيقة التأمين عن حوادث العمل.
- وثيقة التأمين متعدد الأخطار لبعض الآلات.
- وثيقة تتضمن كل تغطية يرها المؤجر ضرورية للاكتتاب²⁶².

2- التغطية التأمينية لسفن الخدمات أمام نوادي الحماية و التعويض:

التغطية التأمينية لهيكل السفينة تسمح بضمان الأخطار و الأضرار بالنسبة لكل أنواع السفن، لكن مجهزي سفن التموين، المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية يصبح فيها مثله مثل مستغل المنصة النفطية البحرية²⁶³ يمكن أيضا اكتتاب تأمينات المسؤولية و تكون على مالك السفينة تهدف إلى تعويض الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو تنتج من جراء استغلالها²⁶⁴ و نفس الأمر بالنسبة للمشرع الفرنسي.

كما يتم تأمين سفن الخدمات من قبل نوادي الحماية و التعويض بنفس النظام المعمول به بالنسبة لتأمين السفن التجارية أو السفن التقليدية لكون سفن الخدمات المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية هي جديدة أوجدتها عمليات استغلال النفط في البحر. التأمين الذي تقوم به نوادي لحماية و التعويض فيما يخص هذه السفن هو تأمين تكميلي لتأمين هيكل السفينة و بهذا تتم تغطية المسؤوليات الخاصة بالاصطدام، تعويضات الإسعاف، المساهمة في الخسائر المشتركة و بهذا لا تختلف هذه السفن في التأمين التكميلي الذي تقدمه نوادي الحماية و التعويض عن ذلك المعمول به في السفن التجارية الكلاسيكية وفق للقواعد العامة كما سبق الإشارة إليه.

ثانيا: البنود و معايير العقود النموذجية لتأمين سفن الخدمات:

تتضمن بنود العقود النموذجية منها العقود النموذجية للإيجار مدة معينة التي تستعمل في مشاركة الإيجار بنود تتعلق بالمسؤولية و التعويض و عند الحديث عليهما لابد أن يكون ذلك في إطار التغطية التأمينية مع احترام بنود المشاركة، لدى هناك بند يخص كل من السفن و المنصات

²⁶² انظر الملحق رقم 6. ص. 270.

²⁶³ Aye JONATHAN, op, cit, p. 218.

²⁶⁴ المادة 145 قانون التأمينات الجزائري: "يهدف التأمين على مسؤولية مالك السفينة إلى التعويض عن الأضرار المادية و الجسمانية التي تلحقها السفينة بالغير أو التي تنتج من جراء استغلالها...".

و هو « clause Knock for Knock » إلى جانب معايير أمنية خاصة تفرض فيها الشركات التأمينية على المؤمن له احترامها و في حالة العمل بغير ذلك لا تقبل التأمين و تقوم بإدراجها في عقودها النموذجية منها:

- معايير التسيير و الأمن البحري les normes ISM.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر les normes STCW.
- مجمع القواعد الخاصة ببناء و تجهيز الوحدات المتقلة للتقريب²⁶⁵ في البحر.

1- البند Knock for Knock:

هو أداة عقدية تستعمل كشعار في الصناعات ذات الخطورة القصوى، و يتم إدراجها في مشاركة بطريقة آلية لاستعمالها كأداة تسيير أحد الأخطار القانونية الكبرى و هو خطر التعرض للمسؤولية العقدية غير محددة، و يعتبر بند «Knock for Knock» هو القاعدة الأساسية لاقتصاد نشاط البحري الخاص بالمنصات النفطية البحرية²⁶⁶.

فالبند « Knock for Knock » يتضمن اتفاق بين متعاقد آخر الذي يتنازل بصفة تعاونية عن أي طعن يخص تعويض الأضرار التي تلحقه في أملاكه، تجهيزاته و طاقمه، و أصبح هذا البند أساسي يتم إدراجه في المشاركة كما هو الحال بالنسبة لمشاركة supply «²⁶⁷ time» و مصدر هذا البند هو القانون الإنجليزي و تطور بعد الحرب العالمية و هو نظام يسمح بحفظ كلفة دعاوى الناجمة عن الحوادث البحرية نظرا العدد المرتفع للاصطدامات بين الغواصات الألمانية و البريطانية و التي كانت كل واحدة تتحمل التكلفة الخاصة بها²⁶⁸، و هو نفس المبدأ المعمول به في الصناعة البترولية أو النفطية.

2- المعايير أو المقاييس الخاصة:

هناك معايير دولية وضعتها المنظمة البحرية الدولية و على المؤمنين الالتزام باحترامها عند إبرام عقد التأمين و النص عليها في عقودهم النموذجية و لا يجوز اتفاق أطراف العقد على مخالفتها، هذه الأحكام تضمن السلامة و الأمن البحري الدولي و من هذه المعايير مايلي:

²⁶⁵ Caroline LE, op, cit, p1.

²⁶⁶ ATLAS Magazine, op, cit, p. 7.

²⁶⁷ أنظر الملحق رقم 6. ص. 270.

²⁶⁸ Amel RAKIBI, les clauses réciproques d'abandon de recours et de garanties dans les contrats de l'industrie spatiale, extrait de l'ouvrage pratiques juridiques dans l'industrie aéronautique et spatiale, édition A.pedone 2014.

• **معايير التسيير و الأمن (normes ISM):**

هذه المعايير معروفة في مجال التأمين البحري، و أحكامه تطبق على كل من سفن الخدمات و المنصات النفطية البحرية المتنقلة لأكثر من 500 وحدة، و هو قانون أو تقنين دولي يحدد كيفية تسيير السلامة البحرية و هذه المعايير مطبقة منذ الأول جويلية 2002.

• **معايير دولية خاصة لمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات**

للعاملين في البحر: les normes STCW

تنظم هذه الاتفاقية على المستوى الدولي كفاءات و تأهيلات للملاحين، و تعتبر الاتفاقية الأولى التي تفرض حد أدنى لتدريب و تكوين البحارة و تطبق على الآليات ذات قوة دفع ذاتية، و امتدت لتشمل آليات الحفر أو التنقيب و الاستغلال النفط البحري المتنقلة²⁶⁹.

• **جمع المعايير الخاصة لبناء و تجهيز الوحدات المتنقلة للتنقيب le code MODU**

هذا المجمع خاص بالوحدات المتنقلة الخاصة بالتنقيب في عرض البحر التي تبنته المنظمة البحرية الدولية سنة 1989. و تفرض على مالكي المنصات و المؤمنين باحترام هذه القواعد، و كدى تسهيل تنقل و استغلال هذه الوحدات، و ضمان الأمنها و الطاقم الذي يعمل عليها مثل ذلك المنصوص عليه في اتفاقية انقاذ الحياة البشرية في البحر²⁷⁰.

يستخلص مما سبق ذكره أن كل من عقد القطر و عقد التأمين هما عقدين ضروريين في مجال الصناعة النفطية البحرية لا يمكن لهذه المنشآت الإستغناء عنهما، و لا تختلف هذه العقود عن تلك المعمول بها في القواعد العامة للتأمين البحري مع بعض الخصوصيات نظرا لطبيعة المنشأة من حيث ضخامتها و تكلفتها و خطورتها على البيئة و الملاحة البحرية. إلا أن كل من عقد التأمين و عقد القطر كلاهما يتمان قبل استغلال المنصة، لدى يجب من طاقم بشري لوضعها قيد الاستغلال و هذا ما سوف ندرسه في الفصل الثاني.

²⁶⁹ Atlas magazine, op, cit, p. 7.

²⁷⁰ MODU 2009, op, cit, p. 3.

الفصل الثاني

عقد وضع المنصة النفطية

البحرية قيد الاستغلال

الفصل الثاني

عقد وضع المنصة النفطية البحرية قيد الاستغلال

بعد وضع المنصة النفطية البحرية في المكان المحدد للاستغلال و ذلك باستعمال القطر البحري (عقد القطر البحري) إلى جانب تأمينها من أخطار البحر طيلة مدة وجودها أي إلى حين نهاية استغلالها (عقد التأمين)، و لهذا لا يمكن للمنصة النفطية البحرية الاستغناء عن خدمات القطر و التي تعتبر أساسية، إلى جانب التأمين البحري الذي يعتبر ضروري نظرا للمجال الذي تمارس فيه هذه المنصات النفطية البحرية نشاطها و مدى خطورته و حتى يتم تعويض الأضرار التي تلحق بهذه المنصات، بالملاحة و البيئة البحرية.

أمام كل من عقد القطر البحري و عقد التأمين المبرمين قبل استغلال المنصة لابد من عقد آخر لوضع هذه في مجال الاستغلال و هذا باستعمال العنصر البشري الذي يقوم بتسييرها و ما تتطلبه هذه الأخيرة من كفاءات و مؤهلات للعمل على متنها.

إذن باعتبار المنصة النفطية البحرية تمارس نشاطها في البحر، فهل العمل على متنها يدخل في إطار عقد عمل يجري وفق قواعده العامة (المبحث الأول)، و ما مدى تطبيق هذه الأحكام على عمال المنصات النفطية البحرية (المبحث الثاني)، مع العلم أن منظمة العمل الدولية تطرقت لرجال البحر فهل تطرقت إلى عمال المنصات ألهم نفس النظام؟.

المبحث الأول

الأحكام القانونية لعقد العمل

البحري

المبحث الأول

الأحكام القانونية لعقد العمل البحري

نتطرق إلى دراسة عقد العمل البحري و بالضبط إلى عقد العمل على متن السفينة باعتبارها المنشأة الوحيدة التي كان يعرفها المجال البحري و نظم من خلال أحكام القانون البحري. لدى تتطلب هذه العمارة البحرية طاقم بشري لوضعها قيد الاستغلال و ممارسة مهامها البحرية حتى يمكننا بعد ذلك معرفة قابلية هذه القواعد للتطبيق على المنصات النفطية البحرية من عدمها. إذن ما هو مفهوم عقد العمل البحري (المطلب الأول)، و كيف يتم انتهاءه (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم عقد العمل البحري

عقد العمل البحري هو عقد يبرم مع أشخاص طبيعيين يتولون تسيير السفينة و هو ما يسمى بطاقم السفينة أو كما سماهم المشرع الجزائري برجال البحر، و تختلف درجاتهم من فرد إلى آخر حسب شهادتهم و كفاءاتهم العلمية و المهنية، فهناك ريان، مجهزة، بحار لدى سوف نتطرق تعريف عقد العمل البحري و أطرافه (الفرع الأول)، ثم إلى الآثار الناجمة عن عقد العمل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تعريف عقد العمل البحري

عقد العمل البحري وجد لوجود السفينة لتنظيم العلاقات بين مالك السفينة و العمال على متنها، لدى سوف نتطرق عقد العمل البحري و كيفية إثباته (أولاً)، الشروط و الكفاءة التي يتطلبها هذا العقد (ثانياً).

أولاً: تكوين عقد العمل البحري

1- عقد العمل البحري:

بالرجوع إلى القانون البحري الجزائري لا نجد تعريف لعقد العمل البحري و إنما اكتفى المشرع بالتعرض لرجال البحر و هم الأشخاص الذين يعملون في البحر و هذا ما نص عليه في الباب الثاني من الكتاب الأول تحت عنوان "رجال البحر"²⁷¹.

²⁷¹المادة 384 قانون بحري جزائري: "من أجل تطبيق هذا الأمر فإن اصطلاحات التالية تعني مايلي:

- أ- يعني (رجل البحر) أو (البحار) كل شخص يعمل في خدمة السفينة و مقيد في سجل رجال البحر،
- ب- يعني (المجهز) كل شخص طبيعي أو معنوي يستغل السفينة و يستخدم رجال البحر لهذا الغرض،
- ج- يعني (أحد أفراد الطاقم) كل شخص مبحر على متن السفينة و مقيد في دفتر الطاقم،

عقد العمل البحري هو ذلك العقد الذي يلتزم بمقتضاه شخص يسمى الملاح بأداء عمل معين على ظهر سفينة مقابل أجر يتعهد به المجهز²⁷².

فكلمة "ملاح" التي وردت في تعريف عقد العمل البحري و كلمة "رجال البحر" في القانون البحري الجزائري، جاءت عامة لتشمل كل الذين يعملون على متن السفينة بمختلف شهادتهم و كفاءتهم المهنية، من ريان سفينة، ضابط الملاحة، المهندس البحري، الطبيب البحري، الضابط الإداري إلى جانب البحارة.

أما المشرع الفرنسي عرف عقد العمل البحري في قانون النقل في الجزء الخامس منه المخصص للنقل و الملاحة البحرية في الفصل الثاني تحت عنوان "عقد العمل البحري" على أن كل عمل يبرم بين بحار و مجهز أو مستخدم آخر، من أجل القيام بعمل على متن السفينة فهو عقد عمل بحري²⁷³، و كلمة بحار الواردة في التعريف الفرنسي لعقد العمل البحري جاءت عامة هي أيضا. يجب أن يكون عقد العمل البحري عقدا مكتوبا، و هو شرط إلزامي وجد منذ الأوامر الملاحية التي جاءت في مدونة Colbert، كما يجب أن تدون فيه مدة العمل، طبيعة العقد (محدد المدة أم غير محدد المدة)، الوظيفة التي سوف يتقلدها خلال الرحلة البحرية و الأجرة التي سوف يتلقاها من جراء هذا العمل²⁷⁴.

يتميز عقد العمل البحري ذاتية خاصة تبعده عن عقد العمل البري، و تكمن في ما يتميز به هذا العمل من مخاطر و هو ما يسمى باللغة الفرنسية « Péril de mer »، أدى هذا الوضع إلى تدخل المشرع من خلال الأحكام القانونية لضبط مجال هذا العمل لضمان سلامة الملاحة البحرية و ضمان حق البحار.

2- إثبات عقد العمل البحري:

إثبات عقد العمل البحري، نص عليه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية²⁷⁵، على أن عقد العمل البحري لا يثبت إلا بالكتابة، و أنه يجوز للبحار وحده إثبات العقد بكافة الطرق الإثبات²⁷⁶.

د- يعني (ريان) قائد السفينة و رئيس طاقم السفينة،

ه- يقصد بالسلطة الإدارية البحرية...".

²⁷² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2011، ص.

254.

²⁷³ Article L 5542-1 alinéa 1 « tout contrat de travail, conclu entre un marin et un armateur ou un tout autre employeur, ayant pour objet un service à accomplir a bord un navire est un contrat d'engagement maritime ».

²⁷⁴ Jean-Pierre BEURRIER, droit maritimes, éditions DALLOZ, année 2009-2010, p. 583.

²⁷⁵ المادة 115 من قانون التجارة البحرية المصري.

²⁷⁶ كمال حمدي، مرجع السابق، ص 281.

كما نص أيضا المشرع اللبناني في القانون البحري على أن يكون عقد العمل البحري مكتوب و تقيد شروطه في دفتر البحارة و يتم بصمه و توقيعه من قبل كل بحار موجود على ظهر السفينة قبل إقلاعها²⁷⁷.

في كلا القانونين تشترط الكتابة للإثبات و ليس شرطا لصحة العقد، أي الكتابة ليست شرطا للانعقاد و إما للإثبات فقط و هذا ما جاء في القانون المصري في المادة المذكورة أعلاه، الأمر الذي يجعل إثباته يتم بكافة وسائل الإثبات المعروفة وفق القواعد العامة لطرق الإثبات، لدى فتختلف الكتابة لا يترتب عنه بطلان العقد.

كما يقضي القانون المصري على أن العقد العمل البحري يحرر من ثلاث نسخ تسلم إحداها للمجهز، و الثانية تودع لدى الإدارة البحرية المختصة و تسلم الثالثة إلى البحار إذا كان العقد فرديا، أما إذا كان عقد مشتركا يشتمل أكثر من بحار فتبقى لدى المجهز و على البحار طلب نسخة من إدارة التفتيش البحري²⁷⁸.

كما نص على أن يكون عقد العمل البحري المبرم بين المجهز و البحار عقدا كتابيا²⁷⁹ هو نفس ما نص عليه المشرع الجزائري في قانون العمل 1990، و ما أكده أيضا مرسوم 2005 و بذلك المشرع الجزائري اشترط أن يكون العقد كتابي أي أن يقوم المجهز بتحرير عقود كتابية للبحارة²⁸⁰ و ذلك بعد أن يثبت البحارة أنه يستوفي الشروط التي تؤهله لممارسة مهنة البحار كما سبق ذكره. كما تطرق المشرع لشروط ممارسة مهنة البحار (المفهوم العام الذي جاءت به المادة 384 قانون بحري جزائري سابقة الذكر) أن تكون له صفة البحار وفق الشروط المنصوص عليها في القانون البحري²⁸¹، و تثبت له هذه الصفة بالقيود في سجل رجال البحر و هذا ما جاءت به المادة 388 قانون بحري جزائري " تثبت صفة البحار بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة".

يلاحظ من المادة السابقة أنه تثبت للشخص المتوافر فيه شروط المادة 386 قانون بحري جزائري صفة البحار بعد قيده في سجل رجال البحر، و هذا التسجيل يكون بطلب من المعني بالأمر بإيداع ملف يتضمن الوثائق المنصوص عليها في التشريع البحري الجزائري، و بهذا يكون المشرع الجزائري تحدث عن كيفية إثبات صفة البحار، أما كيفية إثبات عقد العمل البحري لا توجد مواد في القانون البحري الجزائري نتحدث عن ذلك.

²⁷⁷ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 255.

²⁷⁸ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 216.

²⁷⁹ المادة 428 قانون بحري جزائري فقرة (ز) "يتعين على المجهز ... إعداد عقود توظيف كتابية للبحار".

²⁸⁰ Kamal HADOUM, le nouveau statut des gens de mer en Algérie l'alignement sur le droit commun, annuaire de droit maritime et océanique, Tome xxx année 2012. p. 278.

²⁸¹ المادة 386 قانون بحري جزائري سابقة الذكر.

بما أننا بصدد دراسة عمال المنصات النفطية البحرية نتطرق فقط للأحكام العامة التي يمكن أن تكون لها المنصات النفطية البحرية.

ثانياً: أطراف و شروط عقد العمل البحري:

طرفي عقد العمل البحري هما البحار بمفهومه الواسع و العام السابق التعريف (الملتزم بأداء العمل) و رب العمل (مالكا للسفينة) من جهة أخرى.

لقد عرف المشرع كل من البحار و المجهز في المادة 384 قانون بحري جزائري المذكور آنفاً، فيتم التعاقد بين مالك السفينة أو المجهز و البحار و هنا المجهز سواء كان شخصاً طبيعياً أو معنوياً كما قد يكون مالكا للسفينة أو مستأجرها.

يعتبر الريان مسؤول عن إدارة السفينة و له اختصاصات واسعة مدنية و جزائية، كما يمكنه أن يبرم عقود عمل مع البحارة و ذلك نيابة عن المجهز²⁸²، و هما نفس الأطراف سواء في القانون الجزائري أو الفرنسي كما سبق الإشارة إليه.

لقد اشترطت كل القوانين البحرية شروط لممارسة مهنة البحار، كالمشرع الجزائري الذي اشترط الجنسية الجزائرية، بلوغ 18 سنة، اللياقة البدنية و مؤهلات للقيام بمهنة البحار²⁸³.

لقد حدد المشرع الجزائري السلطات المختصة لإثبات هذه الشروط فيما يخص التأهيل المهني يرجع إلى وزارة التجارة البحرية وفقاً للشهادات التي يحددها المرسوم، أما فيما يخص اللياقة البدنية الخاصة بممارسة العمل على متن السفينة بموجب قرار وزاري بين وزير الصحة و وزير البحرية التجارية، و ذلك بإجارة الطبيب المعين من قبل السلطة المختصة لمعرفة قدرته، أما فيما يخص الجنسية الجزائرية فيتم إثباتها بمستخرج شهادة الجنسية و سن الرشد إثباته شهادة الميلاد.

فيما يخص المادة 386 قانون بحري جزائري التي نصت على المؤهلات للقيام بمهنة البحار، و هي الشهادات التي تمنح للبحار بمفهومه الواسع حتى يتمكن من ممارسة المهنة و تثبت له صفة البحار و يتم قيده في سجل رجال البحر و هذا وفقاً لما جاء في الاتفاقية الدولية في المادة 6 فقرة 1 "يتم إصدار الشهادات للريانية و الضباط و الأفراد الذين تتوافر فيهم متطلبات مدة الخدمة، و السن، و اللياقة الطبية و التدريب و التأهيل و الامتحانات وفق لإقناع الإدارة...".

²⁸² كمال طه، المرجع السابق، ص 252.

²⁸³ المادة 386 قانون بحري جزائري تنص على أن: "كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، و أن يكون:

- ذا جنسية جزائرية،
- بالغا السن الثمانية عشرة من عمره،
- ذا لياقة بدنية،
- مؤهلاً للقيام بمهنة بحار".

نستخلص من خلال المادة المذكورة أعلاه حتى يمكن القول أن له صفة البحار عليه أن يكون مؤهلاً لذلك العمل و ذلك بناءً على شهادات تصدر عن السلطة المختصة وفق للشروط المتفق و المنصوص عليها إلى جانب التدريبات للقيام بهذا العمل الذي يكتسي خطورة كبيرة.

يتم تحرير هذه الشهادات التي تؤهل البحار بمفهومه الواسع لممارسة المهنة باللغة الرسمية التي أصدرتها إدارة الدولة المختصة إلى جانب ترجمة لها باللغة الإنجليزية²⁸⁴.

كما يتم تظهير هذه الشهادات وفق للقاعدة التي نصت عليها الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب السابقة الذكر القاعدة 2/1 من ملحق الاتفاقية الدولية²⁸⁵ المشار إليها أعلاه بموجب نموذج خاص.

كما تم إصدار مرسوم تنفيذي يضع في ميدان التطبيق أحكام المادة 387 قانون بحري جزائري و تنفيذ الأحكام الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعالمين في البحر، و الذي حدد الشروط و المؤهلات الواجب توافرها في العامل على متن السفينة.

قامت المنظمة البحرية الدولية بالتنسيق مع منظمة العمل الدولية (OIT) بإقرار الاتفاقية الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعالمين في البحر و التي صادفت عليها الجزائر كما سبق الإشارة إليها.

و هي عبارة عن مجموعة معايير لتأهيل الرابنة، و الضباط و العاملين على السفن البحرية التجارية، كما تعتبر الاتفاقية أول من وضع الشروط الأساسية على التدريب و الإجازة النوبات على المستوى الدولي، فجاءت لتغطي التنظيم 14 من الفصل الخامس من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) لعام 1974.

كما تشترط الاتفاقية الدولية STCW لإصدار شهادة الرابنة و ضباط أوائل على أن يكون هؤلاء على معرفة الحد الأدنى للقانون البحري و قواعده و الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالتزامات المحددة و المسؤوليات الخاصة بالريان في ظل هذه الاتفاقيات هي:

- السلامة و حماية البيئة.
- المسؤوليات في نطاق الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS.
- المسؤوليات في نطاق الاتفاقية الدولية بخطوط التحميل.
- المسؤوليات في نطاق الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن.

²⁸⁴المادة 6 من المرسوم 88-88 الموافق أبريل 1988 يتضمن الانضمام إلى اتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار لشهادات و أعمال النوبات للعالمين في البحر، المحررة بلندن في 07/07/1978، الجريدة الرسمية العدد 17، الصادرة بتاريخ 1988/04/27.

²⁸⁵ القاعدة 2/1 من ملحق فقرة 03 اتفاقية مستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعالمين في البحر "يكون نموذج تظهير الشهادة المنصوص عليه في المادة 04 من الاتفاقية...".

- المسؤوليات في نطاق الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحر GOLRESS أو RIPAM²⁸⁶.

فمصادقة الدول على هذه الاتفاقية الدولية وضع في مجال العمل أو التطبيق المعايير الدولية التي لا بد أن يستوفيهها كل ملاح بالمفهوم العام أي كل شخص يدخل في طاقم السفينة و يسهر على ملاحتها و أمنها و سلامتها مهما كانت درجاته، ففي فرنسا هذا التدريب في المدرسة الوطنية العليا البحرية²⁸⁷ (ENSM) .

الفرع الثاني

أثار عقد العمل البحري

باعتبار عقد العمل البحري هو من العقود الملزمة لجانبين، إذ تنشأ بمقتضاه إلتزامات متقابلة في ذمة المتعاقدين و هما البحار و المجهز، و لقد تناول المشرع الجزائري إلتزامات الطرفين في القانون البحري في الفصل لثاني من الكتاب الأول تحت عنوان "الإلتزامات المتبادلة لرجال البحر و التجهيز" في المواد من 415 إلى 451 قانون بحري جزائري، مع العلم أن الإلتزام الجوهرى للبحار هو أداء العمل المتفق عليه في العقد أما التزم المجهز هو دفع الأجرة للبحار مقابل العمل إلى جانب التزمات أخرى إلى غيره من التشريعات أخرى.

أولاً: التزمات رجال البحر (البحار):

نص المشرع الجزائري على إلتزامات رجال البحر بمجرد نشأة العقد فإنه يترتب على البحار التزمات اتجاه التزمات اتجاه المجهز و هذا ما تطرق إليه المشرع في المواد من 415 إلى 427 قانون بحري جزائري، و المشرع المصري و الفرنسي هي كالاتي:

1- الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه:

القاعدة العامة في قانون العمل مهما كان مجاله بري، جوي، بحري هو أداء العمل المتفق عليه في العقد وفق للمدة المحددة إذا كان العقد محدد المدة أو طيلة مدة العقد إذا كان العقد غير محدد المدة.

يلتزم البحار بأداء العمل المتفق عليه بالكيفية المحددة فيه، و أن يباشر العمل بنفسه دون أن ينوب عنه غيره في القيام به، و على البحار عند تأدية عمله على ظهر السفينة أن يبذل قدر من

²⁸⁶ ملحق للقاعدة 2/2 من الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة لمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال

النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 1978/07/7.

²⁸⁷ En France, la formation est délivrée par l'Ecole nationale supérieure maritime (ENSM) :
www.supmaritime.fr.

العناية يتفق مع ما يبده الشخص المعتاد²⁸⁸ و هذا تطبيق لمبدأ "بدل عناية الرجل العادي أو الحريص" لكون عمل البحار يتطلب النفر من أي نشاط آخر لأن العمل معظمة يتم أثناء الرحلة البحرية أثناء تواجد السفينة في البحر.

فقيام البحار بالعمل المنوط إليه و الذي أبرم عليه العقد يتم تحت إشراف الريان، باعتباره ممثل المجهز لدى وجب عليه طاعته و تنفيذ أوامره و هذا ما نص عليه المشرع الجزائري في القانون البحري في المادة 415 بنصه على أن: "يقوم بعمله ضمن نطاق العناية المطلوبة و ذلك رغبة في انجاز مهام السفينة على وجه الأفضل" و هذا ما سبق الإشارة إليه من بدل عناية كافية لإنجاز المهام المنوطة إليه و أيضا ما جاء في المادة 416 فقرة 1 قانون بحري جزائري على أنه: "يجب البحار أن يقوم بعمله طبقا للشروط المحددة في القوانين و الأنظمة الجاري بها العمل و كذلك وفقا للأعراف"، و هذا تأكيدا لواجب البحار القيام بعمله على أحسن وجه و أن يكون العمل الذي يقوم به على متن السفينة هو عمل مشروع أي يكون وفق للشروط التي ينص عليها التشريع من قوانين و تنظيمات السارية العمل.

كما للريان تكليف البحار على سبيل السرعة أو ما تتطلب حالة الإستعجال بعمل غير العمل المنوط إليه، و على البحار إطاعة الريان في ذلك و القيام به و لا يحق له رفض بحجة أنه لا يدخل في اختصاصه، و يتقاضى نفس الأجر الذي كان يتقاضاه لقيامه بعمله الأصلي، و في حالة عمل يفوق قدراته هنا يستحق أجر أكبر و هذا ما أكدت عليه المادة 416 فقرة 2: "غير لأن الريان يستطيع في حالة الاستعجال، إعطاء الأمر للبحار للقيام بعمل غير العمل المخصص له، و في هذه الحالة يحتفظ البحار بحقه في الأجور إلا إذا كانت المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله" و نفس الحكم ذهب إليه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية²⁸⁹.

فالعمل الذي يقوم به البحار على متن السفينة لم تحدد مدته في القانون البحري كما هو في العمل البري و المقدر بثماني ساعات، كما هو معتاد أن ساعات العمل في البحر تزيد عن الثماني ساعات و قد وضع التشريع الدولي من خلال الاتفاقية الدولية للعمل²⁹⁰ البحري (LMC) حد أقصى هو ست و خمسين ساعة مع قاضيه أجرا عن الساعات الإضافية للعمل.

²⁸⁸ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 237.

²⁸⁹ المادة 117 فقرة 1 قانون تجارة على أنه: "يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه تحت سلطة الريان و إشرافه..."

²⁹⁰ مرسوم رئاسي رقم 15-260 الموافق 2015/10/07، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دوراته الرابعة و التسعين، بجنيف في 2006/02/23، الجريدة الرسمية العدد 05.

هذا النوع من الإلتزام يوجد في أي عمل مهما كان نوعه و مجاله فهو التزم جوهري، قاعدي أساسي في أي عقد عمل لدى هو التزم عام يلتزم به العاملين على متن المنصات النفطية البحرية وفق لما جاء في عقد العمل.

2- التزم البحار بطاعة رؤسائه:

يلتزم البحار بالرضوخ لأوامر رؤسائه فيما يخص بخدمة السفينة و في حالة الضرورة يلزم بالعمل على إنقاذ السفينة و الحمولة، فطاعة رؤسائه هو التزم قانوني تفرضه طبيعة العمل البحري نظرا لما يتميز به من مخاطر المحيط به، و لما تتطلبه سلامة الرحلة البحرية و ضمان عدم الإخلال بنظام السفينة و حسن سيرها²⁹¹.

طاعة البحار لأوامر الريان يدخل في اعتبار هذا الأخير هو المسؤول على المحافظة على الأمن و السلامة للسفينة و كل ما هو موجود على متنها سواء كان أشخاصا أو لبضاعة، كما يعتبر أمين السلطة العامة مما يخول له استعمال وسائل الإلتزام في حالة الضرورة إلى جانب العقوبات التأديبية و الجزائية عند ارتكاب أفعال من شأنها الإخلال بالحياة الجماعية على متن السفينة²⁹². كما ألزم المشرع الجزائري البحار على مراعاته لقوانين النظام و التأديب بما في ذلك طاعة المرؤوس لرئيسه أي طاعة البحار للريان و ذلك من خلال تنفيذ الأوامر التي تصدر له من قبله، و حفظ السر المهني و عدم الإدلاء به.

3- الإلتزام بإنقاذ السفينة في حالة الخطر:

باعتبار البحار أو رجال البحر بالمفهوم العام من ريان و بحارة بمختلف رتبهم و مهامهم مسؤولين على سلامة و أمن السفينة طيلة الرحلة البحرية أي طيلة مسافتها و العمل على متنها، إذ على يتعين البحار المحافظة على السفينة و تجهيزاتها²⁹³، كما يلتزم البحار بالمشاركة في عملية إنقاذ السفن الأخرى المعرضة للخطر²⁹⁴، و كدى السفينة التي يعمل على متنها عندما تكون سلامة و أمن هذه الأخيرة لما فيها من أشخاص و بضائع مهددة أو في حالة خطر²⁹⁵.

²⁹¹ عبد القادر حسين العطية، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، الطبعة الأولى 1999، ص. 201.

²⁹² Arnaud MONTAS, op, cit, p. 93.

²⁹³ المادة 415 فقرة 1 قانون بحري جزائري: "أن يحافظ على السفينة و تجهيزاتها".
²⁹⁴ المادة 420 فقرة 2 قانون بحري جزائري: "و يجب على البحار أن يشارك في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المعرضين للخطر أو المشرفين على الغرق".
²⁹⁵ المادة 420 فقرة 1 قانون بحري جزائري: "يتعين على البحار القيام بجميع الأعمال الإضافية التي أمر بها الريان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة و الأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، أو في ظرف يكون في للريان وحده حق تقديرها".

كما تطرق المشرع المصري إلى وجوب إنقاذ البحار للسفينة و ما تحويها عندما تكون هذه الأخيرة في حالة خطر كما تقرر له مكافأة عن ذلك العمل الإضافي في تشجيعا له و بالتالي يستحق أجره لا تقل عن الساعات التي قضاها في هذا العمل²⁹⁶، و هذا ما نص عليه أيضا المشرع الفرنسي على

أن البحار مجبر على إنقاذ السفينة في حالة الخطر و استعادة ما يمكن استعادته و يستحق أجره عن عملية الإسعاف²⁹⁷.

فالتزام بإنقاذ السفينة في حالة الخطر هو إلزام قانوني يفرض على البحار تلقائيا أي حتى و لو لم يكلفه أحد بذلك عملا بإنقاذ الحياة البشرية في البحر و البضائع²⁹⁸.

4- الالتزام بعدم استخدام السفينة لحسابه الخاص:

يمنع منعاً باتاً على رجال البحر بمختلف رتبهم استغلال السفينة لحسابهم الشخصي و ذلك بشحن بضاعة لحسابهم الخاص، لكون رجل البحر (البحار) سبب وجوده على متن السفينة هو كونه مستخدماً من جانب المجهز أو ممثله للقيام بالعمل المنوط طبقاً لما هو محدد في عقد العمل، لدى لا يجوز للبحار استغلال السفينة لتحقيق مصلحة خاصة²⁹⁹ و هذا ما أكدته التشريع اللبناني³⁰⁰ و التشريع المصري³⁰¹ و التشريع البحري الجزائري³⁰² لم يكن بنفس الصياغة التي جاءت بها التشريعات السابقة و كدى التشريع البحري الفرنسي³⁰³ الذي اشترط وجود رخصة من المجهز و هي إجازة كتابية دون الشفاهية.

²⁹⁶ المادة 117 فقرة 2 قانون تجارة بحرية مصري.

²⁹⁷ Article L.5544-46 : « les marins d'un navire qui à prêté assistance ont droit à une part de la rémunération allouée au navire assistant ».

²⁹⁸ هاني دويدار، القانون البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الطبعة 2004، ص 120.

²⁹⁹ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 258.

³⁰⁰ المادة 132 قانون بحري لبناني "ليس للريان و لا للملاح أن يشحنا في السفينة أية بضاعة لحسابها الخاص إلا بإذن من مجهزها...".

³⁰¹ المادة 118 قانون تجارة بحرية "لا يجوز للريان أو لأحد البحارة شحن بضاعة في السفينة لحسابه الخاص إلا بإذن من رب العمل".

³⁰² المادة 415 فقرة (هـ) قانون بحري "يتعين على البحار ألا يقوم بنشاطات أخرى ذات ربح".

³⁰³ Article 9 de la loi n° 69-8 relation à l'armement et aux vents maritimes : « il est interdit au capitaine de charge sur son navire des marchandises pour son propre compte, sans l'autorisation écrite de l'armateur ».

يترتب عن مخالفة هذا الحظر قيام مسؤولية البحار عن جميع الأضرار و الغرامات أو العقوبات الجبائية التي قد تتحملها السفينة³⁰⁴، أيضا يجب على عامل المنصة عدم إدخال مواد خطيرة من شأنها أن تسبب خطرا على سير المنصة النفطية البحرية.

ثانيا: إلتزامات المجهز:

باعتبار عقد العمل البحري من العقود المتبادلة، أي بمجرد إبرامه ينجم عنه التزامات على عاتق كلا الطرفين، البحار كما سبق الإشارة إليه (العامل على متن السفينة بمختلف رتبه) و المجهز باعتباره مالك للسفينة غالبا.

للمجهز التزامات عقدية يتم الاتفاق عليها بين الطرفين في عقد العمل و هناك التزامات قانونية تقوم بمجرد إبرام عقد العمل و لا يجوز للأطراف الاتفاق على مخالفتها لأنها من النظام العام و أي اتفاق على مخالفتها يعد باطل بطلانا مطلقا من أهم التزامات المجهز اتجاه البحار دفع الأجرة المتفق عليها، كما يلتزم أيضا بعلاجه و تغذيته و إيوائه، و إعادته إلى الوطن.

1- الإلتزام بدفع الأجرة:

يعتبر الأجر الإلتزام الرئيسي الذي يقع على عاتق رب العمل في كل عقود العمل بما فيها عقد العمل البحري، و يتم الاتفاق عند التعاقد على الأجر الذي يتوجب دفعه للأجير، و تكون الأجرة شهرية أو للرحلة و المشرع لم يحدد الحد الأدنى لأجور البحارة إلا ذلك لا يمنع من تطبيق الحد الأدنى للأجور المنصوص عليه في قانون العمل.

فتحديد الحد الأدنى للأجر الوطني وضعه المشرع في مختلف التشريعات حماية للبحار باعتبار الطرف الضعيف في العقد، و هناك بعض التشريعات منها المشرع اللبناني ترك أمر تحديد الأجر لمطلق إدارة الطرفين³⁰⁵.

فقانون العمل البحري يميز بين نوعين من الأجرة، قد يكون الأجر ثابت، أو بالشهر أو بالرحلة، و يتم احتساب الأجر بالشهر بالمدة الحقيقية للخدمة على متن السفينة أو خلال الرحلة البحرية إلى جانب الساعات الإضافية إن وجدت³⁰⁶.

أجرة البحار في فرنسا أصبح يطبق عليها الأجر الأدنى الوطني منذ سنة 1950 مع الأخذ بعين الاعتبار خصوصية العمل البحري الذي يضع على عاتق المجهز توفير المؤونة مما ينقص من الحد الأدنى الوطني للأجر ب 1/8 و بالتالي يتحصل على 7/8 منه، و يطبق نظام الأجر الأدنى

³⁰⁴ عوايل عبد الصمد، خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم

السياسية، جامعة وهران، السنة الجامعية 2007/2008. ص. 112.

³⁰⁵ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 259.

³⁰⁶ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 218.

(SMIC) على البحارة الموجودة على سفينة مسجلة في السجل الدولي الفرنسي (RIF) و هذه الإقتطاع يكون عن تعويض مؤونة البحار الفرنسي.

نظرا لهذه الخصوصية التي يتمتع بها عقد العمل البحري دفع المشرع الفرنسي إلى وضع ما يسمى الحد الأدنى للأجر الدولي البحري الفرنسي (SMIMF) في إطار السجل الدولي الفرنسي المتعلق بالبحارة الأجانب، فالأجر القاعدي للبحارة القاطنين أو المقيمين خارج فرنسا لا يمكن أن يكون أقل من ست مائة و عشرون دولار³⁰⁷ (USD 620,05).

كما نص المشرع المصري على متن مختلف الأجر التي يتلقاها البحارة و تكون غالبا بناء على اتفاق الطرفين و يكون إما أجر شهري أو بالرحلة، و تدخل المشرع المصري³⁰⁸ لتنظيم الأجر و الأجازات و المكافآت للبحارة على متن السفن المصرية و هي أجرة ثابتة لا يتغير إلا طبقا للقانون سواء كان البحارة في البحر على ظهر السفينة أو على البر مهما طال أو قصرت الرحلة البحرية³⁰⁹.

أما المشرع الجزائري نص على أن البحار يتلقى أجرة و ذلك من خلال أنه في حالة قيامه بعمل آخر غير المخصص له بأمر من الرابن فإنه يحتفظ بحقه في الأجر³¹⁰، إلا أنه بالرجوع إلى المجهز الذي يعتبر في الغالب مالك السفينة لا نجد في التزامات ما ينص على الأجرة³¹¹، و إنما المشرع تركها بشكل عام في الفقرة واو من المادة 428 قانون بحري جزائري.

³⁰⁷ Jean-Pierre BEURRIER, op, cit, p. 617.

³⁰⁸ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 288.

³⁰⁹ المادة 2/119 من قانون التجارة البحرية على أنه: "يكون تعيين الحد الأدنى لأجور و مركبات البحارة بالسفن المصرية، كما يكون تعيين علاواتهم و بدلاتهم و مكافآتهم و كيفية أدائها و ترفياتهم و أجازاتهم بقرار يصدر من الوزير المختص".

³¹⁰ المادة 416 قانون بحري جزائري أنه: "... يحتفظ البحار بحقه في الأجر إلا إذا كانت المهام التي مارسها بالفعل تفوق عمله".

³¹¹ المادة 428 قانون بحري جزائري على أنه: "يتعين على المجهز:

- أ- أن يؤمن صلاحية السفينة للملاحة سلامتها و الجاري استغلالها و ذلك عن طريق تسليحها و تجهيزها بمنشآت ملائمة و ذلك طبقا للأنظمة و التطبيقات البحرية السليمة،
- ب- أن يؤمن على متن السفينة طاقما كافيا من العدد و الكفاءة،
- ج- أن يؤمن الشروط القانونية لصحة و أمن العمل على متن السفينة،
- د- أن يتجنب أي ارهاق للطاقم و يلغي أو ينقص بقدر الإمكان ساعات العمل الإضافية،
- هـ- أن يشحن أو يحمل كمية كافية و جيدة من المؤن و المشروبات و الأدوية،
- و- أن يقوم بالتزاماته نحو البحارة طبقا للأحكام القانونية و النظامية الجاري بها العمل و الأعراف،
- ي- إعداد عقود توظيف كتابية للبحارة."

هو التزام جوهري و قاعدي في العمل على متن المنصات النفطية البحرية بحيث لا يمكن أن تتصور أن يؤدي شخص عملا دون مقابل.

2- الالتزام بالتموين و الإيواء:

أ- تموين رجال البحر على متن السفينة:

تتطلب مقتضيات الملاحة البحرية بأن تبقى السفينة لفترة طويلة من الزمن في أعالي البحار، الأمر الذي يجعل من الطبيعي على المجهز وجوب تأمين متطلبات الطاقم اليومية من إقامة و غذاء³¹²، على متن السفينة دون مقابل وفق للقوانين و القرارات التنظيمية نظرا لطبيعة العمل البحري الذي يتم في عرض البحر طول فترة الرحلة البحرية.

قد جرى العرف البحري على التزام المجهز بتقديم الغذاء المناسب للبحار على متن السفينة أثناء الرحلة البحرية ، و إعداد مكان فيها لإقامتهم و نومهم كما يلتزم المجهز بتنفيذ هذا الالتزام عينا و لا يجوز للمجهز الحصول على مقابل من البحار فيما يخص الغذاء و الإقامة و هذا ما سارى عليه المشرع اللبناني³¹³ على أن المجهز ملزم بالغذاء و الإقامة³¹⁴.

كما يعتبر الغذاء بمثابة أجر عيني و هو يستحق حتى و لو لم ينص عليه في عقد العمل، حيث لا يمكن أن يفرض على البحارة، خاصة في الرحلات الطويلة، أن يأمنوا لأنفسهم أمر غذائهم، و لقد صدرت عدة اتفاقيات بهذا الصدد تنظم الإقامة و غذاء البحار سنة 1946، الأولى متعلقة بإطعام البحارة، بشأن مؤهلات طهاة للسفينة و الثالثة بتهيئة إقامة ملائمة للبحار على السفينة و ذلك من أجل وضع نظام سليم لتغذية بحارة السفن يهدف إلى حماية صحتهم و إنشاء هيئة مختصة لمراقبة تنفيذ هذا النظام و العمل على رفع المستوى الفني لطهاة السفن، و كذلك الاتفاقية رقم 69 بشأن شهادة اللياقة المهنية لطهاة السفن و تتضمن ضرورة حصولهم على شهادة تخول لهم مزاوله هذه المهنة³¹⁵.

كما صدرت الاتفاقية رقم 75 سياتل 1964 الخاصة بتهيئة إقامة ملائمة للبحار على السفينة و تنظيم إشراف السلطة المختصة على السفن، إلى جانب التوصية الدولية و هي الخاصة بفراش البحارة و أدوات طعامهم³¹⁶.

³¹² وهيب الأسمر، المرجع السابق، ص 119.

³¹³ المادة 152 فقرة 3 قانون تجارة لبنانية: "الحق الرد إلى الوطن يشمل المسكن و الغذاء فضلا عن النقل".

³¹⁴ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، ص 265.

³¹⁵ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 296.

³¹⁶ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 221.

نفس ما تطرق إليه المشرع المصري في قانون التجارة حين أُلزم رب العمل (مالك السفينة او تجهزها) بغذاء و إيواء البحارة، بنصه على أن يلتزم الملك أو المجهز خلال الرحلة البحرية بغذاء و إقامة البحارة دون مقابل وفقا للقوانين و التنظيمات الخاصة بذلك³¹⁷.

فيكون التزام رب العمل بغذاء البحار و إقامته قاصرة على فترة السفر، و هو التزام يتعين تنفيذه عينا و عيارة "دون مقابل" التي و ردت في المادة المذكورة أسفله لا تعني مجرد عدم خصم رب العمل شيئا من أجر البحار مقابل الغذاء و الإقامة، و إنما تعني أنه لا يستطيع رب العمل التخلي عن هذا الالتزام مقابل أداء بدل نقدي عنه، كما لا يجوز للبحار أن يطلب من رب العمل أن يدفع له قيمة الغذاء إليه نقدا على أن يتكلف هو بذلك، و عدم تناول الغذاء و استعمال أدوات النوم من قبل البحار لا يعطي له حق طلب التعويض³¹⁸.

لدى فعلى رب العمل يدل عناية الرجل العادي في الالتزام بالغذاء و الإيواء و ذلك وفقا للاتفاقيات الدولية لمنظمة العمل في مجال العمل البحري و قرارات و التنظيمات إلى جانب الأعراف البحرية.

أما المشرع الجزائري نص على تمويل رجال البحر على متن السفينة و سكن البحارة و هي المصطلحات التي استعملها المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري، من واجبات المجهز هو تزويد البحارة بالمؤونة المجانية طيلة مدة الرحلة البحرية، إلا أن المشرع فرق بين الملاحة الساحلية و الملاحة في أعالي البحار، فأجازة دفع مقابل غذاء البحارة نقدا للذين يعملون على متن السفن الساحلية عكس الملاحة في أعالي البحار من واجبات المجهز تأمين و توفير لهم الغذاء طيلة مدة الرحلة البحرية³¹⁹، و أن تحفظ المؤونة في أماكن صحية.

ب-سكن البحار على متن السفينة:

باعتبار أن العمل البحري ذي طبيعة خاصة و يتم طيلة الرحلة البحرية، من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، لدى يقضون مدة عملهم في البحر مما يستلزم على المجهز توفير مسكن لائق وفق لمعايير الراحة و الصحة على متن السفينة، و كل التشريعات تنص على ذلك من خلال تشريعات الوطنية و الدولية (منظمة العمل الدولية، منظمة لصحة العالمية).

³¹⁷المادة 125 قانون التجارة البحرية المصري تنص على أنه: " يلتزم رب العمل أثناء السفر بغذاء البحار و إقامته في السفينة دون مقابل، و ذلك وفقا للقوانين و القرارات الخاصة بذلك".

³¹⁸كمال حمدي، المرجع السابق، ص 297.

³¹⁹المادة 433 قانون بحري جزائري: "يجب على المجهز أن يزود البحارة بالمؤونة المجانية حسب صفة و مدة الرحلة و ذلك طيلة مدة قيدهم في دفتر طاقم السفينة و فيما يتعلق بالسفن الساحلية يستطيع المجهز دفع المقابل نقدا للبحارة...".

فالتزام رب العمل و إقامة البحار قاصرة على فترة الرحلة، و هو التزام يتعين تنفيذه عينا و على المجهز بدل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ الالتزام بإيواء و فق لما هو مقرر قانونا أو عرفا في حالة عدم وجود هذه الأخيرة³²⁰.

المشرع الجزائري تناول إيواء البحارة في القانون البحري تحت عنوان "سكن البحارة"، من واجبات المجهز وضع مساكن مناسبة³²¹ من حيث التهوية ، الإضاءة التدفئة إضافة إلى مستلزمات النوم من سرير و غطاء³²² و كل ما يتعلق بتوفير النوم المريح و الصحي باحترام مقاييس النظافة، و أن تحقق الرفاهية المعقولة مع أخذ المجهز التدابير الوقائية من الحوادث التي قد تحدث على متن السفينة سواء كانت في الميناء أو في عرض البحر³²³، كما ألزم المجهز بتزويد الحجرات المخصصة لسكن كل طاقم السفينة بالأدوات اللازمة للعمل من مناضد، مكاتب و مقاعد مريحة، لكون عمل البحار عمل مرهق لما يجري خلال الرحلة البحرية من تغيرات مناخية التي قد يضطر فيها البحارة إلى الخروج و البقاء طيلة النهار و الليل دون نوم من أجل العمل على المحافظة على السفينة و الخروج من هذا التغيير المناخي العابر الأمر الذي يجعل العمل البحري يتميز بظروف قاسية تتعب البحار كثيرا.

3- التزام المجهز بعلاج البحار:

يقع عاتق المحافظة و علاج البحار على عاتق المجهز، الأمر الذي يتطلب وجود طبيب خلال الرحلة البحرية لعلاج و إسعاف البحارة المرضى، و هذا التزام تطرقت إليه كل التشريعات الوطنية و الدولية في إطار الصحة و الأمن في مكان العمل.

من واجب المجهز معالجة البحار منذ انطلاق الرحلة البحرية إلى انتهاءها وهو التزام قانوني و ليس تعاقدية، نشأ منذ القدم و يرجع أساسه إلى فكرة المشاركة في الرسالة البحرية و الالتزام بعلاج البحار و حتى يكون على نفقة المجهز يجب أن يصاب البحار بالمرض أو الجرح خلال فترة خدمته

³²⁰ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 298.

³²¹ المادة 439 قانون بحري جزائري: "يتعين على المجهز أن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب و ذات تهوية و إضاءة و تدفئة و ذلك بنسبة عدد الساكنين و هي مخصصة لاستعمالهم فقط".

³²² المادة 440 قانون بحري جزائري: "يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل واحد من أفراد الطاقم و سادة و غطائين من الصوف و البياض الكامل للسرير و منشفتين، أحدهما للحمام و ناموسية إذا كانت السفينة تمر في المناطق الاستوائية".

³²³ المادة 444 فقرة 2 قانون بحري جزائري: "و يجب أن يأخذ المجهز التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم، تزويده بالنوافذ و فتح التهوية و الأبواب التي تفتح على السطح...".

على متن السفينة و يتحمل المجهز نفقات العلاج كاملة حتى يتم الشفاء أو أن المرض غير قابل للشفاء³²⁴، و هذا نص عليه المشرع المصري في قانون التجارة البحرية³²⁵.

كما جعل المشرع الفرنسي³²⁶ على عاتق المجهز نفقات العلاج خلال الرحلة البحرية سواء كانت على متن السفينة أو على البر في الوقت و مكان العمل³²⁷.

كما نص المشرع المصري على وجوب المجهز الالتزام بالعلاج مجانا أي دون مقابل إذا أصيب البحار أثناء ممارسة لمهنته على متن السفينة أو خلال فترة العمل سواء كان برا أو بحرا، أما إذا كان الجرح نتيجة لتدخل البحار مثال نتيجة العصيان، السكر، سوء السلوك و يجب على رب العمل أداء نفقات العلاج ثم يقوم بخصمها من مرتب البحار المصاب، و بهذا يكون المشرع المصري قد فرق بين الجرح و المرض الناتج عن العمل و ذلك الناتج بسبب تدخل إدارة البحار³²⁸.

و لقد خطى المشرع الجزائري نفس ما خطته التشريعات السابقة الذكر، بحيث يقع على عاتق المجهز (المالك أحيانا) نفقات العلاج الطبية الضرورية للبحار خلال الرحلة البحرية و أيضا أثناء مكوث السفينة بميناء أجنبي، فهو مسؤول و ملزم بالنفقات العلاجية سواء كان البحار على متن السفينة في البحر أو في البر في ميناء أجنبي³²⁹.

كما يستوجب على المجهز تأمين البحار من جسده و ماله ضد حوادث العمل³³⁰، إلى جانب ضمان شروط الصحة و الأمن للعمل على متن السفينة³³¹، تزويد كل سفينة بطبيب و عند عدم وجود ذلك، يتم تزويدها بصندوق للأدوية و تحضير الطاقم للإسعافات الأولية³³².

³²⁴ محمد فريد العربي، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 264.

³²⁵ المادة 145 قانون تجارة بحرية: "إذا جرح ملاح في خدمة السفينة فعلاجه على نفقة السفينة، و هذا شأن من بمرض بيد مغادرة السفينة مريطها".

³²⁶ Article L.5542-21 du code du transport : «lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade pendant le cours de son embarquement, après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur ».

³²⁷ Arnaud MONTAS, op , cit, p. 93.

³²⁸ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 299.

³²⁹ المادة 429 قانون بحري جزائري: "تقع على المجهز، في إطار التنظيم الجاري به العمل، جميع العلاجات الطبية الضرورية للبحار و ذلك خلال رحلته في البحر و مكوثه في ميناء أجنبي.

³³⁰ المادة 430 قانون بحري جزائري: "يتعين على المجهز أن يؤمن حياة البحار ضد حوادث العمل و ضد فقدانه لكفاءته في ممارسة مهنة بحار على اثر وقوع حادث عمل أو مرض مهني و ضد أمتعته الشخصية على أثر غرق السفينة أو اشتعال النيران فيها أو في حالة طارئة أو قوة قاهرة و ذلك خلال الرحلة البحرية و ذلك دون المساس بالتنظيم الجاري به العمل.

³³¹ المادة 428/ج قانون بحري جزائري: "يتعين على المجهز:

و - أن يؤمن الشروط القانونية لصحة و أمن العمل على متن السفينة،"

تعتبر الالتزام بالعلاج من أقدم التزامات المجهز، و بهذا يكون القانون البحري قد سبق تشريعات العمل البري الذي لم يعرف فكرة حوادث العمل و الأمراض المهنية حتى 1898، بينما اعتبرت الأعراف البحرية أن الظروف الاستثنائية التي تتعرض إليها الرحلة البحرية تبرر تأمين حقوق الملاح في حالة إصابة بأمراض أو حوادث أثناء العمل على متن السفينة، لدى إصابته التي يتعرض لها البحار هي نتيجة حتمية لمخاطر الملاحة البحرية³³³.

4- الالتزام بإعادة رجال البحر:

قد يحدث و أن ينتهي عقد العمل البحري في الخارج دون أن يكون للبحار علاقة في هذا الإنهاء، كما لو بيعت السفينة في بلد أجنبي أو عزل من الخدمة دون مبرر قانوني في مثل هذه الحالات يلتزم المجهز برد البحار إلى الوطن³³⁴.

فرد البحار إلى أرض الوطن هو التزام قانوني فرضته القوانين الوطنية و اتفاقيات الدولية الخاصة بالعمل البحري على متن السفينة و هو التزام يعود إلى العادات و الأعراف البحرية القديمة، و يقصد به إعادة الملاح إلى مكان تسجيله بدفتر البحارة³³⁵، لأن التسجيل أو القيد في سجل رجال البحر هو الذي يثبت صفة البحارة و الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة و إلا بما استفادة البحار من هذه المزايا و الحقوق التي شرعها له القانون لحمايته نظرا لطبيعة الخطر الدائم و المستمر الذي يواجهه البحار.

نص المشرع الجزائري على التزام المجهز بإعادة رجال البحر إلى ديارهم، و فرق بين البحار من جنسية جزائرية و البحار الأجنبي، إذ يحق للبحار الحامل للجنسية الجزائرية و مقيما بها أي موطنه بالجزائر أن يعود إلى بلده الجزائر و ينزل بها و تعود مصاريف العودة على عاتق المجهز³³⁶.

أما إذا كان البحار أجنبيا له الحق في الرجوع إلى بلده أو ميناء الاستخدام، أو ميناء المغادرة فيترك له الخيار³³⁷، و في كلتا الحالتين إعادتهم يكون على عاتق المجهز إذا نزلوا أو تركوا في بلاد أجنبية، حتى إذا فسخ عقد العمل البحري من قبل المجهز دون خطأ البحار كما يلتزم برده للمصاريف

³³² المادة 445 قانون بحري جزائري: "كل سفينة غير مزودة بطبيب، يجب أن يجهب بصندوق للأدوية من نوع ملائم و مرفق بتعليمات مفهومة و يجب أن يكون طاقم كل سفينة محضرا من طرف المجهز في ميدان الاسعافات الأولى."

³³³ وهيب الأسمر، المرجع السابق، ص 120.

³³⁴ عبد القادر حسين العطية، المرجع السابق، ص 212.

³³⁵ وهيب الأسمر، المرجع نفسه، ص 122.

³³⁶ المادة 449 قانون بحري جزائري: "كل فرد من أفراد الطاقم ينزل إلى البر أو يترك في البلاد الأجنبية لسبب، و يكون من جنسية جزائرية و قاطنا بالجزائر يحق أن يعود إلى الوطن ... و ترجع مصاريف إعادة البحار إلى الوطن ... على عاتق المجهز."

³³⁷ المادة 450 قانون بحري جزائري: "للبحار الذي يحمل جنسية أجنبية و ينزل و يترك في البر أثناء مدة العقد... الحق في إرجاعه... تحمل المجهز مصاريف إعادة البحار إلى وطنه."

التي ينكبدها المجهز الذي يعمل البحار لحسابه على سفينة عند إعادته إلى أرض الوطن من قبل سفينة أخرى أو من قبل السلطات البحرية التي تقوم بالرجوع عليه بنفقات إعادة البحار³³⁸ و يكون هذا البقاء في الخارج خارج عن إرادة البحار .

كما نص أيضا المشرع المصري³³⁹ على أن التزام المجهز برد البحار إلى أرض الوطن من النظام العام كباقي الالتزامات الأخرى، فلا يجوز للبحار التنازل عن حقه في العودة و إذا فعل ذلك فيعد تنازله باطل بطلانا مطلقا لا أثر له³⁴⁰، كمنظيره الجزائري فرق بين البحار المصري و إعادة البحار الأجنبي و ميناء النزول المختار .

أما المشرع اللبناني³⁴¹، نص على التزام المجهز برد الملاح إلى الطن و يفسر هذا الرد إلى اعتبارات إنسانية و اجتماعية تتركز في حماية البحار من مخاطر الغربة في بلد أجنبي، و لا ينقض هذا الالتزام وفقا للتشريع اللبناني إلا بإعادة الملاح إلى وطنه الأم لبنان أما الملاح الأجنبي فيقتصر رده إلى الميناء الذي استخدمه المجهز فيه ما لم يشترط الملاح غير ذلك³⁴².

باعتبار عمال المنصات يمارسون عملهم في البحر على متن منشآت ضخمة نشط إما بالقرب من الساحل أو في أعالي البحار مما يجعلهم بعدين عن البر و يتم تشغيل على متنها أشخاص من مختلف الجنسيات مثلها مثل السفينة و يتم نقلهم بموجب خدمات التي سبق التعرض إليها باعتبارها همزة الوصل بين المنصة و الميناء، لدى فالوصول إلى هذه المنشآت يتم عن طريق دخولهم للميناء تم نقلها و نفس الأمر أثناء المغادرة.

5- الالتزام بتقديم ملابس لرجال البحر:

عندما نتكلم عن البحار نقصد به كل أفراد الطاقم البحري على متن السفينة باختلاف رتبهم و كفاءتهم و تدريباتهم، تطرق المشرع الجزائري في القانون البحري إلى ملابس رجال البحر و هي التزام يقع على المجهز الذي يجب عليه توفير و تقديم بدلات لأفراد الطاقم مجانا³⁴³، و يتم تقديمها

³³⁸ المادة 451 قانون بحري جزائري "تشمّل مصاريف الإعادة إلى الوطن، جميع النفقات المتعلقة بنقل و بإسكان و بإطعام البحار خلال الرحلة..."

³³⁹ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 203.

³⁴⁰ المادة 129 قانون التجارة البحرية نصت على أنه: "يلتزم رب العمل بإعادة البحار إلى جمهورية مصر العربية إذا حدث أثناء السفر ما يوجب إنزاله من السفينة، إلا إذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الأجنبية أو بناء على اتفاق رب العمل و البحار..."

³⁴¹ المادة 152 فقرة 1 قانون بحري لبناني: "على مجهز السفينة أن يرد إلى الوطن الملاحين الذين ينقلون في أثناء السفر إلى اليابسة لأي سبب كان..."

³⁴² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 266.

³⁴³ المادة 447 فقرة 1 قانون بحري جزائري: "يتعين على المجهز أن يقدم مجانا لكل من أفراد الطاقم بدلات للشغل و بدلات للوقاية..."

كل سنة بالنسبة لكل بحار يعمل لمدة غير محدودة و إلى البحار الذي يعمل لمدة محدودة بشرط لا تقل عن سنة³⁴⁴، و هو لباس موحد حسب الكفاءة و العمل و الرتبة على متن السفينة، و هو لباس محدد وفقا لما تقتضيه السلطات الرسمية المختصة في الدولة و يتم تنظيم ذلك بموجب نموذج محدد بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

يقضي الأمر كذلك بالنية لعمال المنصات النفطية البحرية توفير ملابس للعاملين على متنها و هي غير رسمية كما هو الحال بالنسبة إلى العاملين على متن السفينة، و إنما يقع على عاتق مالك المنصة النفطية البحرية و هي الشركة النفطية توفير الملابس الوقائية للعمل على متن هذه المنشآت وفق للمعايير الدولية، التي جاءت بها منظمة العمل الدولية لحماية سلامة العامل.

بعد أن تم تعريف عقد العمل البحري و تبيان طبيعته و تكوينه و أطرافه و الآثار الناجمة عن هذا العقد على عاتق كل من طرفيه في عقد العمل على السفينة (المجهر و البحار)، باعتبار أن السفينة هي الأصل في القانون البحري و هي المنشأة الأولى و الكلاسيكية التي عرفها البحر و القواعد البحرية.

إذن هل تكوين عقد العمل البحري و الآثار الناجمة عنه من التزامات الناشئة على عاتق الطرفين يمكن تطبيقه على عمال المنصات النفطية البحرية؟ باعتبار هؤلاء يعملون على متن منشأة موجودة في البحر.

المطلب الثاني

أسباب إنقضاء عقد العمل البحري

خلال فترة طويلة كانت عقود العمل البحري في معظمها تعقد للقيام برحلة معينة أي على سبيل الرحلة، يبدأ عقد العمل البحري بإقلاع السفينة من ميناء الانطلاق إلى الوصول، لكن تغيرت الأوضاع في الدول المتطورة و أصبحت عقود العمل البحري عقود غير محددة المدة، بحيث أصبح البحار يرتبط بشركة نقل بحري و ليس سفينة معينة للقيام برحلة محددة إلا أن العقود محددة المدة مازالت في بعض الأنشطة الموسمية³⁴⁵.

جانبا الشروط الخاصة لكل عقد خاصة عقد العمل البحري الذي يتميز بخصوصية تفرض عليه شروطا تتلائم مع مجال العمل الذي يتميز بعنصر الخطر الدائم.

لدى هناك أسباب تؤدي إلى إنتهاء عقد العمل البحري بين المجهر و البحار بمفهومه الواسع، و هذه الأسباب إما تكون عامة معروفة لدى كل العقود (الفرع الأول) أو خاصة تتدخل فيها إراد الفرد منها المجال التأديبي لوضع حد لهذا العقد (الفرع الثاني).

³⁴⁴المادة 448 فقرة 1 قانون بحري جزائري: "يتعين على المجهر أن يقدم كل سنة و لكل بحار يعمل لمدة غير محددة أو لمدة محددة لا تقل عن سنة لباسا موحدا و كاملا...".

³⁴⁵وهيب الأسمر، القانون البحري، المرجع السابق، ص 123.

الفرع الأول

الأسباب العامة لانقضاء عقد العمل البحري

إذا توافرت الأسباب العامة، أحدهما أو بعضها انقضى عقد العمل البحرية لصفة تلقائية، و هي أسباب لا تتدخل فيها إرادة الطرفين و إنما ينقضي بقوة القانون، أو القوة القاهرة أو الحادث الفجائي.

1- وفاة البحار (الملاح):

تعتبر الوفاة سبب لانقضاء عقد العمل باعتبار هذا الأخير من عقود الاعتبار الشخصي³⁴⁶، و الوفاة أمر طبيعي ينتهي به العقد و استوجب حق ورثة البحار في الأجر سواء كان العقد محدد المدة أو غير محدد المدة أو على سبيل الرحلة، فإن توفي أثناء مدة العقد و كان يستخدم على سبيل الرحلة ذهاباً فقط فيستوجب كامل الأجر إن توفي بعد بدء الرحلة، أما إذا كانت الرحلة ذهاباً و إياباً و توفي بعد بدء الرحلة، هنا يستوجب نصف الأجرة إذا توفي سواء أثناء الذهاب أو الإياب³⁴⁷.

2- بيع السفينة جبرياً:

تطرق المشرع المصري إلى انتهاء عقد العمل البحري في حالة ما إذا بيعت السفينة نتيجة الحجز عليها، نتيجة الديون البحرية، فلا يلتزم من رسى عليه المزاد العلني بعقود العمل المبرمة مع العاملين (البحارة) على متن السفينة، و بهذا للمالك الجديد الحرية المطلقة في اختبار بحارة آخرين³⁴⁸، و هذا ما نص عليه في قانون التجارة البحرية³⁴⁹.

3- عدم لياقة البحار الصحية:

يعتبر شرط اللياقة البدنية من الشروط الرئيسية و الأساسية لممارسة مهنة البحار كما سبق الإشارة إليها في القانون البحري الجزائري³⁵⁰ و وفق للاتفاقية الدولية للعمل البحري التي وضعتها منظمة العمل الدولية.

هذا الشرط يتم إثبات استنفاؤه بإجازة من الطبيب، بعد إخضاع المترشح إلى فحص طبي و مجموعة من التحاليل و الأشعة كغيرها من عقود العمل لمعرفة مدى قابلية الشخص للعمل من عدمه.

³⁴⁶ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 267.

³⁴⁷ مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 225.

³⁴⁸ كمال حمدي، المرجع السابق، ص 312.

³⁴⁹ المادة 77 قانون التجارة البحرية تنص على أنه: "إذا بيعت السفينة نتيجة للحجز عليها فلا يلتزم الراسي عليه المزاد بعقود عمل ريان السفينة أو البحارة الذين يعملون عليها".

³⁵⁰ المادة 386 قانون بحري جزائري: "كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، و أن يكون: ... اللياقة البدنية ...".

لأن انعدام اللياقة البدنية خلال ممارسة مهنة البحار و ذلك بإصابة هذا الأخير بمرض يعتبر عائق صحي و جب إخرجه من ميدان العمل البحري نظرا لما يتميز به محيط العمل البحري و خطورته و ما يتطلبه من عناية و دقة، إذا انتفت اللياقة البدنية و هذا يكون بفعل غير إرادي و خارج عن إرادة البحار هنا لا بد من جعل حد لعقد العمل و ذلك لعدم قدرة البحار على الاستمرار في العمل البحري، و باعتبار المنصات تنشط في المجال البحري الذي يتطلب لياقة بدنية فهذا الشرط مهم جدا في العمل على متن هذه المنشآت.

4- انقضاء المدة المحددة:

ينتهي عقد العمل البحري بمجرد انقضاء المدة المحددة له في حال كان عقد العمل محدود المدة، إذا حل أجله و ليس فيه تمديد و كانت الرحلة لم تنتهي بعد و جب استمرار تنفيذه إلى حين وصول السفينة إلى ميناء الانطلاق أو مكان سكن البحار و يذهب المشرع اللبناني إلى اشتراط الوصول إلى الميناء اللبناني³⁵¹، و هو سبب يطبق في كل عقود العمل مهما كان ميدان و محال العمل.

5- انتهاء الرحلة البحرية:

يشبه انتهاء المدة المحددة للعمل في العقد سواء كانت الرحلة البحرية ذهاب أو إياب، فمجرد وصول السفينة إلى المكان المحدد بالعقد ينتهي عقد العمل، و هذا النوع من العقود يستخدم في العقود المحددة المدة، كما يمكن ان تدخل إرادة الطرفين في إنهاء العقد وفقا للقواعد العامة فيما يخص مبدأ الرضاية، و يعتبر هذا السبب منعدما في عقد العمل البحري على المنصات النفطية البحرية لكن هذه الأخيرة تمارس عملها في حيز جغرافي و تنتهي بانتهاء استغلال بئر النفط.

الفرع الثاني

الأسباب الخاصة لانقضاء عقد العمل البحري

سبق الإشارة إلى الأسباب العامة التي ينقضي بها عقد العمل البحري و التي يخرج عن الإرادة، سوف نتطرق إلى الأسباب الخاصة ترجع إلى كل من المجهز و البحار بمفهومه العام إلى إنهاء علاقة العمل و من هذه الأسباب مايلي:

³⁵¹ وهيب الأسمر، المرجع السابق، ص 124.

1- فصل البحار:

يقصد بالبحار هنا كما سبق الإشارة إليه كل شخص يعمل على مت السفينة مهما كانت رتبته من ريان، ضابط إلى بحار عادي فصل البحار من عمله هو حق مخول لكل من المجهز و الريان باعتبار هذا الأخير هو قائد السفينة و يسهر على نظامها و أمنها و سلامة الرحلة البحرية. يعطي القانون اللبناني الحق للمجهز و الريان في طرد الملاح لسبب مشروع و ذلك بقيام الملاح فعل يعتبر مخالفة تأديبية و ذلك كعدم طاعته الأوامر، السكر ... إلخ، كما يمكن طرد الملاح و انزاله في ميناء غير الميناء اللبناني و ذلك بالحصول على إذن من القنصل اللبناني لتلك الدولة السلطات المينائية لتلك الدولة، و بدون قرار الفصل و تاريخه في دفتر البحارة و عدم القيام بهذه الإجراءات تعتبر قرينة بسيطة على عدم مشروعية الطرد³⁵².

أما قانون التجارة المصري يعطي صلاحية الفصل أو الطرد من العمل للمجهز و الريان لارتكاب البحار مخالفات مهنية التي تعرضه إلى جزاءات تأديبية و أحيانا تمتد إلى عقوبات جزائية بشرط أن يكون هذا الفصل أو الطرد بمبرر مشروع.

أما المشرع الجزائري تطرق إلى عقوبة الطرد أو الفصل كسبب لإنهاء علاقة العمل البحري و فقد صفة البحار و الشطب من سجل رجال البحر، حدد المشرع الطرق التي يتم بها إنهاء علاقة العمل و عددها على سبيل الحصر، و الفصل أو الطرد هو عقوبة ناتجة عن ارتكاب البحار إحدى المخالفات المنصوص عليها قانونا³⁵³.

³⁵² محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 267.

³⁵³ المادة 469 قانون بحري جزائري: "تعتبر مخالفات لنظام الخدمة على متن السفينة و في البر:

- أ- التهاون في الخدمة الربعية الحراسة أو أي خدمة أخرى،
- ب- العصيان لكل أمر يتعلق بالخدمة و صادر عن الموظف أعلى،
- ت- التغيب عن السفينة بدون رخصة،
- ث- عدم مراعاة التعليمات المتعلقة بالأمن و الصحة و شروط العمل و كذلك الحريق،
- ج- الإلتاف المتعمد للمعدات و الأدوات و الأشياء المفيدة للملاحة و تحميل و تفريغ البضائع أو سلامة السفينة،
- ح- الإدخال أو القبول المتعمد لأشخاص غير مرخص لهم بالصعود على متن السفينة،
- خ- الإدخال أو القبول المعتمد على متن السفينة لأشياء أو بضائع مذكورة في المادة 423 من هذا الأمر،
- د- السكر على متن السفينة أثناء الخدمة و السكر خارج السفينة إذا نجر عنه فضيحة علنية،
- ذ- عدم مراعاة أنظمة التعاون و المساندة و الحياة المشتركة و خاصة عدم الاحترام المتبادل بين أفراد الطاقم و الشتم و كذلك الشجار و الخصام على متن السفينة،
- ر- كل المخالفات الأخرى الماسة بالأنظمة البحرية الجاري بها العمل".

كما نص القانون البحري الجزائري على طرق إنهاء علاقة العمل في المادة 471 قانون بحري جزائري على أنه: "دون الإخلال بالمتابعة الجزائرية، يعاقب عن خطأ تأديبي بإحدى العقوبات التالية:

- أ- التوبيخ،
- ب- الإنذار الشفوي أو الكتابي،
- ت- الإيداع على متن السفينة،
- ث- التأنيب،
- ج- المنع من ممارسة وظيفة على متن السفينة لمدة تتراوح بين ثلاثة أشهر إلى عام واحد،
- ح- الإيقاف عن الخدمة لمدة ستة أشهر بدون راتب أثناء هذه المدة،
- خ- التنزيل من الرتبة،
- د- العزل،
- ذ- الشطب من سجل رجال البحر،
- ر- السحب المؤقت أو النهائي لشهادة الملاحة".

يلاحظ أن المشرع الجزائري وضع عدة طرق لإنهاء علاقة العمل سواء بصفة دائمة أو مؤقتة، كما أعطى صلاحية أعمال إحدى هذه الطرق إلى كل من الريان باعتبار قائد السفينة و المجهز، إلا أنه ميز بين هذه الطرق فهناك التي تعود للريان و أخرى للمجهز.

فأعطى صلاحية العزل التام أي الفصل النهائي من العمل على متن السفينة التي يملكها المجهز و هذا يجعل حدا لعقد العمل الذي أبرم بين البحار و رب العمل (المجهز)، إلى جانب عقوبة التأنيب التي لا تمس بعقد العمل أي العقوبة مع استمرارية العمل و هي عقوبة شفوية، أما المنع المؤقت لممارسة المهنة على متن السفينة لمدة ثلاثة أشهر كأدنى حد و كأقصى حد في هذه الحالة يوقف البحار من أداء الوظيفة التي كان يشغلها على متن السفينة مع استمرارية الراتب و هو انقطاع مؤقت عن العمل³⁵⁴.

أما العقوبات التي تدخل في صلاحيات الريان هي عقوبات لا تنهى علاقة العمل و إنما عقوبات تنفذ مع استمرارية علاقة العمل³⁵⁵.

أما الفصل النهائي من ممارسة وظيفة البحار و نفي هذه الصفة تعود صلاحيته للوزير المكلف بالبحرية التجارية و هو ما يسمى الشطب من سجل رجال البحر و سحب الشهادة³⁵⁶ التي

³⁵⁴المادة 472 فقرة 1 قانون بحري جزائري: "... ينطق ريان السفينة تجاه أعضاء الطاقم بالعقوبات المذكورة في

العقوبات في الفقرات أ، ب، ج، من المادة 471 أعلاه".

³⁵⁵المادة 472 فقرة 2 قانون بحري جزائري: "و ينطق مجهز السفينة بالعقوبات المنصوص عليها في الفقرات د، هـ،

ز، ح من نفس المادة".

أهلت البحار لممارسة هذه المهنة و كلتا الحالتين تنهي علاقة العمل بصفة دائمة و أبعد من ذلك تحرم البحار بصفة نهائيا من ممارسة أي عمل له علاقة بمهنة البحار.

كما نص المشرع على عقوبات جزائية نتيجة بعض المخالفات التأديبية و ذلك في إطار الأحكام الجزائية من مخالفات، و جنح و جنايات التي ترتكب على متن السفينة التي تحمل الراية الجزائرية و يطبق القانون الجزائري عليها و على كل ما يجري على طاقمها، و العقوبات إما عبارة عن عقوبات مالية تتمثل في الغرامات أو عقوبات سالبة للحرية.

كما يتم إعمال هذا السبب على المنصات النفطية البحرية من أسباب انقضاء أي عمل مهما كان نوعه و هو يمس كل عامل يرتكب فعل يتنافى مع عمله و يتعرض للفصل جزاء المخالفة التي ارتكبتها.

2- فسخ عقد العمل البحري:

يكون عقد العمل البحري هو من العقود التبادلية لكونه، عقد يبرم بين طرفين هما المجهز و البحار بمفهومه الواسع الأمر الذي ينحز عنه التزامات متقابلة على عاتق الطرفين، لدى فهو عقد ملزم لجانبين.

فسخ العقد بصفة عامة يكون نتيجة عدم تنفيذ كل طرف التزاماته أو استحالة تنفيذه³⁵⁷، و كون الفسخ مبني على فكرة الارتباط ما بين الالتزامات المتقابلة، إذ يجوز لكل من البحار و المجهز فسخ العقد المبرم بينهما إذا كان غير محدد المدة و ليس على سبيل الرحلة أي محدد برحلة معينة، و يحق للمتضرر من هذا الفسخ طلب التعويض إذا توافرت شروط ذلك³⁵⁸.

فسخ العقد يكون فسخا قانونيا أي يفسخ بقوة القانون و ذلك بامتناع أحد الطرفين عن تنفيذ التزاماته، كما يمكن فسخ عقد العمل البحري بموجب قرار قضائي، بحيث تصدر المحكمة المختصة قرار الفسخ عندما ما يكون هذا الإخلال على درجة كبيرة من الجسام³⁵⁹.

كما لا يمكن لريان السفينة فسخ عقد العمل أو إبطاله بإرادته المنفردة أثناء الرحلة مهما كانت مدة العقد محددة أو غير محددة، إلا أن للمجهز الحق عزل البحار في أي وقت يشاء مع تعويض هذا الأخير إذا كان العزل تعسفيا.

بعد التطرق إلى القواعد العامة لعقد العمل البحري منذ بداية إلى انتهائه باعتبار المنصات النفطية البحرية تنشط في البحر و يتم تشغيلها من قبل طاقم بشري بموجب عقد عمل كباقي العقود

³⁵⁶ المادة 472 فقرة 3 قانون بحري جزائري: "تصدر الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية قرار شطب أو سحب الشهادة".

³⁵⁷ المادة 121 قانون مدني جزائري: "في العقود الملزمة للجانبين إذا انقضى التزام بسبب استحالة تنفيذه، انقضت معه الالتزامات المقابلة له و بفسخ العقد بحكم القانون".

³⁵⁸ وهيب الأسمر، المرجع السابق، ص 126.

³⁵⁹ عبد القادر حسن العطية، المرجع السابق، ص 216.

بغض النظر عن مجال و طبيعة العمل و كل هذه الأحكام تطبق على عمال المنصات النفطية البحرية لكن بدرجات متفاوتة مع بعض الخصوصيات نظرا لطبيعة العمل المرهق.

المبحث الثاني

تطبيق أحكام عقد العمل

البحري على عمال المنصات

النفطية البحرية

المبحث الثاني

تطبيق أحكام عقد العمل على عمال المنصات النفطية البحرية

بعد التطرق إلى نظام العمل البحري لرجال البحر بمختلف رتبهم و مهامهم و كفاءتهم و شهادتهم و ذلك من عقد العمل في البحري، باعتبار أن موضوع الدراسة هو المنصات النفطية البحرية التي تمارس نشاطها في البحر و كدى العمال القائمين على متنها يمارسون عملهم في البحر بصفة دائمة طيلة مدة حياة المنصة النفطية البحرية.

فعقد العمل على متن المنصات يتطلب هو أيضا وجود أطرافه، مما يؤدي إلى قيام التزامات على عاتق طرفي العقد، ففي عقد العمل على متن المنصات النفطية البحرية يتطلب وجود عقد مكتوب، يتم بين مالك المنصة و العامل مما ينجم عنه قيام التزاما على عاتق الطرفين، مالك المنصة يلتزم بدفع الأجر باعتباره الالتزام الرئيسي إلى جانب التزامات أخرى، و يلتزم العامل بأداء العمل المحدد في عقد العمل.

كما أن عقد العمل على متن المنصات النفطية البحرية ينقض مثله مثل أي عمل آخر بنفس أسباب الانقضاء التي سبق التطرق إليها في القواعد العامة، إلا أن هناك بعض الخصوصيات فيما يخص عمال المنصات تختلف باختلاف نوع المنصة النفطية البحرية بين الثابتة و المتقلة كما سبق الإشارة إليه.

بما أن المنصات النفطية البحرية موجودة على هذه المياه التي تدخل في اختصاص الدولة الساحلية لدى فمن المنطق أن يخضع كل ما يقع على هذه المنشآت أو الوحدات بما فيها علاقة الأشخاص الموجودين على متنها، كما تمد اختصاصها البوليسية و الأمن حتى تضمن الحماية المدنية للعمال، كما تسهر على تطبيق تشريع العمل و الضمان الاجتماعي.

لدى سوف نتطرق إلى الحياة العملية و الترفيهية على المنصات النفطية البحرية (المطلب الأول)، و الأخطار التي يتعرض إليها العاملين على هذه المنصات (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الحياة العملية و الترفيهية على متن المنصات النفطية البحرية

سبق لنا التطرق إلى القواعد العامة للعمل البحري للبحارة على متن سفينة لكون كلا المنشأتين تمارس نشاطها في البحر، إلا أن البحار في السفينة له مسار معين و فترة محدد من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول.

أما عمال المنصات النفطية البحرية فهم يمارسون عملهم في نفس البيئة التي يمارس البحار عمله و هي البحر إلا أن المنشآت تظل ثابتة في مكان معين في البحر إلى حين نهاية الاستغلال أو نقلها أو تفكيكها أو تركها بعد ذلك.

لدى هذا المكوث طيلة مدة العمل على المنصات النفطية البحرية يكون وفق قواعد قانونية تنظم ذلك فيما ساعات العمل و الراحة، الضمان الاجتماعي كما هو معروف في العمل البحري أو غيره إلى جانب نظام الوقاية و السلامة و الصحة في مكان العمل.

لدى سوف نتطرق إلى أحكام كل من فترة العمل على المنصة النفطية البحرية (الفرع الأول)، و فترة الراحة و الترفيه على متنها (الفرع الثاني).

الفرع الأول

أحكام فترة العمل على المنصة النفطية البحرية

باعتبار المنصات النفطية البحرية هي منشآت قائمة على البحر، و حتى تمارس نشاطها لا بد لها من طاقة بشرية لوضعها في ميدان العمل، كما أن هذا الطاقم يمارس نشاطه في البحر مثله مثل عمال السفينة.

لدى سوف نتطرق إلى دراسة نظام العمل و من خلال علاقة طبيعة المنصة نوع العقد (أولاً)، ثم الحجم الساعي للعمل على متن هذه المنصات (ثانياً).

أولاً: علاقة المنصة بتحديد صنف العمال أو الطاقم

إلا أن هذا التنوع في المنصات النفطية البحرية بين كونها تشبه السفينة أم لا، يؤثر في تحديد القانون الواجب التطبيق كقانون الدولة الساحلية التي يرجع إليها الاختصاص على الجرف القاري و منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو دولة العلم التي تم تسجيل فيها الطاقم وفق لقواعد التسجيل التي تم الإشارة إليها عندما تطرقنا إلى "قيد رجال البحر في دفتر الطاقم".

فتحديد طبيعة المنصة النفطية البحرية مهم جدا لمعرفة القانون الواجب التطبيق، بالنسبة للمنصات النفطية البحرية نصف غاطسة تحتوي على طاقم بحري متكون من ريان و بحارة بغض النظر عن العمال الذين يعملون على المنصة عندما تكون في مكان عملها و تمارس نشاطها، في هذا النوع من المنصات يقوم الريان مع الباقية من رجال البحر بقيادتها إلى المكان المحدد للاستغلال غالبا في هذه الحالة يستدعي الأمر إلى بقاء عدد معين من الطاقم للسهر على سلامة و صيانة هذه المنشآت المعقدة خلال عملياتها التجارية.

فتحديد القانون الواجب التطبيق على عمال المنصات النفطية البحرية أمر مهم جدا لتطبيقه في حالة نشوب نزاع بين العمال على متن هذه المنشآت، يمكن أن تكون هناك تنازع بين قانون الدول الساحلية التي أقيمت عليها المنصة و بين القانون المحدد في عقد العمل.

فعمال المنصات النفطية البحرية يتم تقديمهم من قبل شركات متخصصة في جلب يد العاملة لهذه المنشآت بناء على طلب الشركة المالكة أو المستغلة للمنشأة مقابل أجرة من هذه الأخيرة، و في هذه الحالة يتم إبرام عقد العمل مع شركة يد العاملة التي تقوم بدورها بتطبيق القانون الذي يوجد فيه مقرها الرئيسي.

ففي غالبية الحالات، عمال المنصات النفطية البحرية لا يخضعون إلى صنف رجال البحر أي ليس لهم الوصف القانوني للبحار لكون هذا الأخير تتوافر فيه شروط معينة و يسجل في سجل البحارة وفق لما جاء في القانون البحري ما سبق الإشارة إليه و بالتالي يطبق عليهم القانون العام وفقا لمبدأ سلطان الإرادة لطرفي العقد، المستخدم و المستخدم.

أما فيما يخص طاقم المنصة النفطية البحرية المتنقلة المتكون من ريان و مساعديه لوضع المنصة النفطية البحرية في مكان استغلالها وضبط استقرارها خاصة المنصات المتحركة يعتبر هؤلاء في إطار "رجال البحر" و يطبق عليهم قانون العمل البحري هذا بالنظر إلى ما سبق لنا الإشارة إليه عن رجال البحر³⁶⁰.

تكون المنصات النفطية البحرية تحت قيادة رئيس العمال الذي يعتبر الممثل القانوني لمالك المنصة الذي يمارس عمله بمساعدة مهندسين متخصصين، كما توضع تحت إمرته عمال التنقيب، المطاعم، الغوص، صيانة الآبار، النقل و كل عمل متخصص، و هؤلاء العمال ليسوا تابعين لمالك المنصة و إنما توظيفهم يتم عن طريق عقود من الباطن بين المالك و شركات متخصصة في النشاطات المذكورة سابقا.

الأمر الذي يجعل العاملين على هذه المنشآت البحرية من عدة شركات مختلفة مما ينعكس على جنسية العمال المستخدمين على متنها بين الأجانب و الوطنيين.

³⁶⁰Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, le droit de l'exploitation pétrolière en mer, revue Neptunus, CDMO, volume 8-1, année 2002, p. 23.

فتكون بذلك عمال المنصة تشبه نوعا ما عمال السفينة إلا أن العقود من الباطن ليست بنفس الكم كما هو معمول بالنسبة للمنصات النفطية البحرية، و رئيس العمال يعتبر بمثابة ريان السفينة، باعتبار كل من على هذه المنشأة يكون تحت مسؤوليته إلى جانب ما يجري على متنها³⁶¹.

يقول الأستاذ Jean-Pierre BEURIER أن تحديد القانون الواجب التطبيق على عمال المنصات النفطية البحرية مهم جدا³⁶²، في غالبية الحالات العمال الذين يعملون على متن هذه المنشآت لا ينتمون إلى صنف رجال البحر و عقد عملهم هو عقد عمل وفق للقواعد العامة لعلاقة العمل، باستثناء بعض أعضاء طاقم المنصة و ذلك حسب نوعها كما سبق ذكره.

نلاحظ بعض القوانين تطرقت إلى هذا النوع من العمال منها هناك دول تلحق النظام القانوني الخاص بالبحارة على عمال المنصات النفطية البحرية منها الولايات المتحدة الأمريكية تطبيقا لقانون جونز Jones Act لسنة 1982 إلا أنه نادرا ما يحدث ذلك³⁶³.

كما نص المشرع الفرنسي في قانون 68-1181 على تطبيق هذا القانون على البحارة الذين يساعدون على متن المنشآت و الهياكل المعرفة في الفقرة الأولى من المادة الثالثة (المتتملة في منصات نفطية بحرية و آليات أخرى للاستكشاف و الاستغلال و ملحقاتها، العمارات البحرية آليات أخرى للاستكشاف و الاستغلال و ملحقاتها، و العمارات البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات الاستكشاف و الاستغلال) في نشاطات استكشاف و استغلال موارد الجرف القاري.

كما يمكنهم البقاء خاضعين لنظام الضمان الاجتماعي لرجال البحر مع استمرارهم في الاستفادة من أحكام قانون العمل البحري فيما يخص أمراض و حوادث العمل و الإعادة إلى الوطن، في هذه الحالة المستخدم و المتمثل في الشركة التي قامت بتشغيله إما الشركة النفطية أو الشركة من الباطن تتحمل إتجاه هؤلاء البحارة واجبات المجهز³⁶⁴ الواردة في القانون البحري التي سبق لنا الإشارة إليها.

يلاحظ أن التشريع الفرنسي مدى تطبيق قانون استكشاف و استغلال الجرف القاري على الطاقم الذي يعمل على المنصات النفطية البحرية يقون خاضعين إلى قانون رجال البحارة و ذلك يطلب منهم إذن على متن المنصة يطبق قانون رجال البحر و قانون العمل و هذا حسب نوع المنصة النفطية البحرية المعنية التي يتطلب وضعها في مجال العمل طاقم يسهر على استقرارها في مكان معين و ثابت.

³⁶¹ Herve MONIN, la sécurité et la sureté des plates-formes offshore, mémoire 2, faculté droit et de science politique, CDMT, université Paul Cézanne Aix-Marseille 3, année 2010-2011, p. 48.

³⁶² Jean-Pierre BEURIER, op, cit, p. 1095.

³⁶³ Dossou Rodrigues AKOHOU, op, cit, p. 102.

³⁶⁴ Article 9 « les marins qui concourent à bord des installations et dispositifs définis au 1° de l'article 3 ci-dessus, aux activités d'exploration ou d'exploitation des ressources du plateau continental peuvent, sur leur demande, rester assujettis au régime de sécurité sociale des marins et continuer à bénéficier des dispositions du code du travail maritime en ce qui concerne les maladies et blessures aussi que le rapatriement, dans ce cas, dans ce cas, l'employeur assume, à leur égard, les obligations de l'armateur ».

ثانيا: أوقات العمل على متن المنصة النفطية البحرية:

سبق الإشارة إلى أن عمال السفينة يمارسون نشاطهم على متن السفينة وينظمهم القانون البحري تحت اسم "رجال البحر" فهؤلاء يمكنون على متن السفينة أثناء العمل و خارج أوقات العمل و هو ما يتفق مع عمال المنصات النفطية البحرية.

يتميز العمل على المنصات النفطية البحرية في مكان ضيق بعيدا عن عائلتهم و معرض للمخاطر، و الأخطار مثل ذلك الذي يعيشه البحار على متن السفينة.

إلا أن كيفية العمل على متن السفينة غير طريقة العمل على المنصة النفطية البحرية، فالأولى مهمتها نقل البضائع من دولة إلى أخرى و العمل على متنها هو قيادة هذه المنشأة أو العمارة من ميناء الانطلاق إلى ميناء الوصول، بالتناوب بين كل الطاقم من الريان باعتباره القائد الأول للسفينة إلى آخر بحار موجود على متن هذه المنشأة مهمتهم السهر على القيام بالملاحة البحرية و إيصال المنشأة و كل من عليها في سلام و أمان.

أما فيما يخص مدة العمل تختلف من عمل إلى آخر و حسب أهميته و طبيعته التي لا تقبل الانقطاع، لدى يوجد النظام التناوبي أي العمل حسب الفرق بموجب معدل ساعي معين يتداول بينهم. فتتظيم وقت العمل أمر أساسي، فالمعتاد في العمل على المنصات النفطية البحرية و هو قاعدة اثني عشر (12) ساعة تقابلها مدة الراحة بنفس الحجم الساعي.

نظام العمل و الراحة هو نظام معمول لكل العمال لكن الأمر يختلف، بالنسبة لرجال البحر ساعات العمل لا تتجاوز 14 ساعة في فترة 24 ساعة كحد أقصى و 72 ساعة في 7 أيام، أما ساعات الراحة لا تقل عن 10 ساعات في فترة 24 ساعة و 77 ساعة في 7 أيام و المعدل لفترة الراحة هو 6 ساعات حد أدنى و 14 ساعة حد أقصى³⁶⁵.

يوجد نوعين من العمل على المنصات النفطية البحرية هما:

- البعض يعمل على سطح المنصة، و يتعلق عموما بعمال الإدارة أو المديرية أو عمال الخدمات فأوقات العمل تكون من الساعة الثامنة (8) صباحا إلى الثامنة مساء مع استراحة على الساعة الثانية عشر (12) للغذاء.
- أما المجموعة الأخرى تعمل على نظام تناوبي بين فوجين، الفوج الأول يعمل (12) ساعة في 24 ساعة أي من الواحدة صباحا إلى الواحدة بعد الزوال و تقطع مدة الإثنى عشر (12) ساعة لمدة نصف ساعة للغذاء ثم الفوج الثاني من الساعة الواحدة زوالا إلى الواحدة صباحا³⁶⁶.

³⁶⁵اللائحة 2-3 ساعات العمل و ساعات الراحة، اتفاقية العمل البحري 2006.

³⁶⁶Loic ABALLEA, op, cit, p. 81.

فالعامل على متن المنصات النفطية البحرية يمثل مجال خاص في الصناعة النفطية التي لا تحتوي على نظام مناسب يتماشى مع الصعوبات المرتبطة بالطبيعة القانونية للمنصات النفطية البحرية، كونها تتشابه مع السفينة أم لا، لكون السفينة مهما كانت البضاعة التي تحملها لا تتغير طبيعتها القانونية و لا تختلف معايير السفينة من سفينة تجارية مثل نقل البضائع أو الحاويات أو تلك المخصصة لنقل المحروقات، غالبا ما تسمى بالناقلات النفطية إلى جانب السفن الحربية كلها تتوافر على نفس المعايير التي تحدد وصفها و طبيعتها القانونية لكونها سفينة و بالتالي فالعمال على متنها هم "رجال البحر".

أما التنوع في المنصات النفطية البحرية التي سبق لنا الإشارة إليها، و التي تتسقم تحت المنصات النفطية البحرية الثابتة، المتنقلة هذا التعداد و التنوع يجعل منها تارة تأخذ طبيعة السفينة و تارة أخرى تفقدها.

الفرع الثاني

المعايير الحساسة لعمال المنصات النفطية البحرية

نقصد بالمعايير الحساسة تلك التي ترتبط ارتباطا وثيقا بأمن و سلامة و صحة و راحة العامل نظرا لطبيعة هذا النشاط و مكان ممارسته، لدى سوف نتطرق إلى معايير الصحة و السلامة (أولا)، ثم معايير الإيواء (ثانيا).

أولا: معايير الصحة و السلامة في العمل

1- قرار المنظمة البحرية الدولية:

نظرا لخطورة العمل على هذه المنشآت قامت المنظمة البحرية الدولية بإصدار عدة قرارات و تعليمات تخص عمال المنصات النفطية البحرية و ما يتطلبه هذا العمل من صرامة و ضبط لما يتميز به من خطورة لكون مدرج ضمن النشاطات الخطرة سواء بالنسبة للملاحة البحرية أو على البيئة البحرية و حمايتها من التلوث بالمادة النفطية.

نصت هذه القرارات على تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية³⁶⁷ الخاصة برجال البحر و ما يتطلبه هؤلاء من تدريبات و تأهيل وفق معايير دولية تطبق على كل البحارة و عمال المنصات.

تضمنت هذه القرارات على المعايير المطلوبة للتدريبات المتخصصة، و التأهيل و منح الشهادات للعمال الرئيسيين الذين يتولون مسؤولية المهام البحرية الأساسية على متن الوحدات البحرية

³⁶⁷ 1- Resolution A.712(17), adopted on 6 November 1991 (Agenda item 10).

2-Resolution A.538(13), adopted on 17 November 1983 (Agenda item 10).

3-Resolution A.828(19), adopted on 23 November 1995 (Agenda Item 10).

المتنقلة³⁶⁸، و كدى قرار تدريب عمال الوحدات البحرية المتنقلة على قواعد الأمن و السلامة البحرية³⁶⁹، ثم جاء قرار ينص على تدريب كل عمال المنصة النفطية البحرية للتأهيل لمواجهة حالات الطوارئ على متنها³⁷⁰.

كما صدر عن المنظمة البحرية الدولية قرار جمع كل القرارات السابقة الذكر، تضمن توصيات حول تكوين العاملين على متن الوحدات البحرية المتنقلة³⁷¹، التي تطرقت إلى كل أنواع المنشآت البحرية (المنصات) منها المنصات النفطية البحرية، إلى جانب مسؤولية الشركات النفطية المالكة لهذه المنشآت العملاقة و طاقمها البشري و تكوين هذا الأخير أخذا بعين الاعتبار الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر (STCW). فتطبق الاتفاقية على كل العاملين في البحر بالمفهوم العام فلا يقتصر الأمر على البحارة و بذلك يمتد تطبيق هذه الاتفاقية على عمال المنصات النفطية البحرية لكون هؤلاء يمارسون عملهم على منشأة تنشط في البحر.

2- توجيهات الاتحاد الأوروبي:

قام الاتحاد الأوروبي بسن توجيهات³⁷² خاصة بالحد الأدنى من المتطلبات لتحسين حماية صحة و سلامة عمال الصناعات المنجمية و ذلك وفقا لما جاءت به المنظمة البحرية الدولية من خلال قراراتها التي تخص العاملين في مجال الاستغلال المنجمي بما فيه البحري، الذي يدخل في إطار المنصات النفطية البحرية.

حددت التوجيهات التزامات المستخدم (مالك المنشأة النفطية البحرية) إلى جانب الإلتزامات

العامة:

- أماكن العمل إحاطتها بمقاييس الصحة و السلامة.
- الحماية ضد الحرائق، التفجيرات و المواد السامة.
- إيجاد وسائل الإخلاء من المنشأة في حالة وجود خطر.
- وضع أنظمة الاتصال و إشارة التحذير.
- إعلام العمال.

³⁶⁸ Resolution A.712 (17), recommended standards of specialized training, qualifications and certification of key personnel assigned units (MOUs), adopted on 6 November 1991, Agenda item 10, p. 236.

³⁶⁹ Resolution A.538 (13), maritime safety training of personnel on mobile offshore units, adopted on 17 November 1983, Agenda item 10(b), p. 206.

³⁷⁰ Resolution A.828(19), Recommendations on maritime safety emergency preparedness' training for all personnel working on MOUs, adopted on 23 November 1995 (Agenda item 10)

³⁷¹ Resolution A.891(21), Recommendations on training of personnel on mobile offshore units (MOUs), Agenda item 9, adopted on 25 November 1999, www.imo.org

³⁷² Directive 92/91/CEE du conseil du 3/11/1992, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage, JOUE L 348 du 28/11/1992, modifiée par la directive 2007/30/CE du parlement et du conseil, JOUE, L 165 du 27/06/2007.

- المراقبة الصحية للعمال.

- احترام أدنى متطلبات السلامة و الصحة في العمل.

كما يسري أيضا على عمال المنصات النفطية البحرية اتفاقية حماية الحياة البشرية في البحر (SOLAS) مثل ما يسري على عمال (البحارة) على متن السفن، و هو ما أكده المشرع الجزائري في قانون المناجم الجزائري³⁷³.

يلاحظ أن المشرع الجزائري أعطى صفة الريان إلى الشخص الذي يقوم بأشغال البحث و الاستغلال على متن هاته المنشآت و الآليات³⁷⁴.

ثانيا: معايير الإيواء و السكن على متن المنصات النفطية البحرية

توجد المنصات النفطية البحرية مليئة بالمخاطر، بعيد عن العائلة، و معرضة للخطر، و هي معسكر للعمل محاصر بمياه البحر دون حاجة إلى جدران أو أسلاك شائكة، فعمال المنصة النفطية البحرية من الرئيس إلى صبي الغسيل، يوجدون في نفس قاعة الطعام، المقهى و قاعات السينما³⁷⁵. المشكل الرئيسي الذي يعيشه العامل على متن المنصة النفطية البحرية، و هو مشكل الأماكن، كما أنه يعيش على متن منصة النفطية البحرية معدنية و غالبا ما تكون تصدر ضجيج يقلق راحة العامل³⁷⁶.

فمسألة الإيواء على متن المنصة النفطية البحرية مهم جدا، كما هو الحال في القانون البحري بالنسبة لسكن البحارة التي تدخل في إطار التزامات المجهز و أن تكون هذه المساكن الموجودة على متن السفينة مهيأة وفق للقوانين و المعايير الدولية التي جاءت بها المنظمة البحرية الدولية³⁷⁷، كما تحتوي على كل المرافق الضرورية، لأنه في نهاية يوم عمل مرهق فالفكرة الوحيدة التي تدور في رأسه هو أن يكون وحيدا للاسترخاء و الراحة.

لمعالجة المشاكل التي يعاني منها عمال المنصات النفطية البحرية على متنها قامت الحكومة النرويجية بوضع لجنة خاصة متكونة من مدير الإنتاج و ثلاثة ممثلي الأمن في العمل و ثلاثة ممثلي

³⁷³ المادة 126 فقرة 1 قانون مناجم جزائري "تخضع المنشآت و التجهيزات المذكورة في المادة 161 أعلاه، للقوانين و التنظيمات المتعلقة بحماية الحياة البشرية في البحر".

³⁷⁴ المادة 167 فقرة 2 قانون مناجم جزائري "...يعتبر ريان ...، أمام السلطات المختصة في هذا المجال، الشخص الذي يقوم بأشغال البحث و الاستغلال على متن هاته المنشآت و الآليات...".

³⁷⁵Jerome MERENDA, op, cit, p. 48.

³⁷⁶Jerome MERENDA, Ibid, p. 49.

³⁷⁷مرسوم رئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة و التسعين، بنجيف في 23 فبراير سنة 2006. الجريدة الرسمية العدد 5.

الحكومة النرويجية للإجابة عن الأسئلة التي تشغل عمال المنصات و الظروف التي يمارسون فيها عملهم³⁷⁸.

ما يقلق راحة عمال المنصات التغطية البحرية هو الصوت المزعج الذي تصدره هذه المنشآت نتيجة عطب في إحدى عازلات الصوت تقوم اللجنة تفقد أسباب ذلك لتحديد العطب الموجود و تتخذ المقاييس المناسبة لحل المشكل الذي يقلق راحة العامل على المنصة. هذه اللجنة النرويجية عالجت مجموعة من المشاكل مشكل ضجيج المنصات النفطية البحرية، إيجاد ملابس وقائية، أماكن الترفيه باستعمال وسائل مباحة و يلعب التلفاز دور أساسي حتى لا يبقى العمال منعزلين على ما يقع في العالم. فيما يخص إيواء عمال المنصات هو التزام من بين التزامات مالك المنشأة و لقد تعرضنا لهذا الالتزام لكونه التزام قريب بالعامل و ينعكس على وضعه النفسي و راحته، بغض النظر عن الالتزام الأخرى منها، الأجرة، ملابس الوقاية ... فهي لا تثير إشكال كما هو الحال بالنسبة لراحة العامل.

المطلب الثاني

الأخطار التي يواجهها عمال المنصات النفطية البحرية

العمل على المنصات النفطية البحرية يتميز بطبيعة خاصة، نظرا لنوع النشاط الممارس و نوع المنصة المستعملة فتارة تأخذ صفة السفينة و تارة أخرى تتقي عنها هذه الصفة، الأمر الذي يجعل العيش على متن هذه المنصات ذو طبيعة خاصة و وفق شروط معينة و هو ما يسمى سكن البحارة أو عمال المنصات بالنسبة لرجال البحر على متن السفينة (الفرع الأول)، و الأخطار التي يواجهها هؤلاء العمال على متن هذه المنشآت الأمر يتعلق سلامة و الأمن في العمل على متن هذه المنصات النفطية البحرية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الشروط الخاصة للعمل على المنصات النفطية البحرية

تحدد المنظمة البحرية الدولية أن الحد الأقصى للعمل و 14 ساعة كما سبق الإشارة إليه في اللائحة 2-3 من اتفاقية العمل البحري 2006، كما سبق الإشارة إليه.

³⁷⁸ Patricia POULIQUEN, l'offshore pétroliers, thèse de doctorat en droit, Université de Bretagne Occidentale, année 1993, p. 60.

و قد يحصل أن يتجاوز البعض هذه المدة بالنسبة للعمال الذين يعملون في المناصب الحساسة و الهامة ذات المسؤولية إلى العمل 240 ساعة في مدة 15 يوما أي بمعدل 17 ساعة يوميا.

إن مثل هذه الأوقات للعمل من شأنها أن لها آثار على صحة و أمن العمال، لدى لا بد من إعطائهم مدة راحة كافية خارج العمل من المنصات النفطية البحرية من أجل تحديد فيما إذا كان العامل قادر على العودة و الاستمرار في العمل.

فابتعاد عمال المنصات النفطية البحرية عن بقية العالم لفترة زمنية محددة رغم وجود تسهيلات الترفيه (مسبح، قاعة رياضة، مكتبة،...) مثل ما هو منصوص عليه برجال البحر³⁷⁹ إلا إنهم يحسون بالعزلة.

إلا أن الإحساس بالعزلة و الحبس يختلف حسب حجم المنصة النفطية البحرية، وفق منظمة العمل الدولية توفير أقصى حد ممكن من تسهيلات الترفيه إلا أنه لا يجب الخلط بين وسائل و مدة الترفيه و مدة الراحة، لكون تقليص ساعات الراحة ينعكس سلبا على صحة العامل و بالتالي الأمن و السلامة³⁸⁰.

من بين ما يقلق عمال المنصات النفطية البحرية مشكل النوم و الرياح و الأمواج، و ما يمنع عمال المنصات من النوم هو ضجيج الذي تحدثه المنصات النفطية البحرية أثناء و ممارستها لنشاط الاستغلال، إلى جانب الرياح و الأمواج التي تختلف باختلاف المناطق، بحيث يمكنهم سماع ضجيج الآلات التي تستخدم في عملية الحفر³⁸¹.

رغم أن مناطق الإقامة و الطعام و الترقية بعيدة عن أماكن مزاوله نشاط المنصات النفطية البحرية إلا أنها عرضة لاهتزازات إلى جانب المكالمات أو الاتصالات الداخلية بمكبرات الصوت التي تمن العمال من النوم و الاسترخاء³⁸².

و هذا الوضع ينعكس سلبا على العامل من خلال فهمه و تنفيذه للأوامر و استعايه للمعلومات التي تعطى له شفاهة في مكان العمل، و يجعله مصدرا للضغط الذي ينجر عنه حوادث العمل.

فلقد قامت منظمة العمل الدولية بدراسة على عمال منصات بحر الشمال³⁸³ و الذي كشف

عن أهم عشرة مصادر للضغط و العصبية هي:

- الشروط البيئية للعمل الناجمة عن الضجيج.

³⁷⁹ اتفاقية العمل البحري 2006، اللائحة 3-1.

³⁸⁰ Hervé MONIN, op, cit, p. 45.

³⁸¹ « on peut entendre le bruit des pompes des compressees, des générateurs et pendant les opérations de forage, du train de Tirge » organisation international du travail, la sécurité du travail dans les installations pétrolières en mer et questions connexes, Genève 1993, p. 26.

³⁸² OIT, op, cit, p. 24.

³⁸³ OIT, po, cit, p.27.

- عدم الاعتراف بنقابات العمال.
- التنقل الجوي في ظروف مناخية سيئة.
- العدد المتفاقم للأضرار الميكانيكية للمروحية التي تأمن أو تضمن إخلاء المنصات النفطية البحرية.
- هبوط و إقلاع المروحيات في ظروف مناخية سيئة.
- عدم التفاهم مع المديرية البرية.
- نقص تفهم المسؤولين على مستوى البر بالنسبة لعمال البحر.
- الإحساس بالإدانة بالعمل في البحر و عدم إيجاد الفرصة في البر.
- معيار التكرار للعمل.

يتم الإشارة إلى أن 29% من العمال كانوا ضحية حوادث عمل خلال عملهم على المنصات النفطية البحرية، كما يوجد ظاهرتين تمس هؤلاء العمال في عالم الصناعة النفطية، الإدمان على الكحول، و الإدمان على المخدرات مما كان سببا في حوادث العمل³⁸⁴.

كما يقول Herve MONIN أن مجال العمل على متن المنصات النفطية البحرية موضوع حساس من الصعب الحصول على المعلومات من قبل الشركات النفطية. لدى فظروف عمل عمال المنصات النفطية البحرية غير التي يتمتع بها رجال البحر و التي هي واضحة و مقننة لمعايير الاتفاقيات الدولية. فالعامل على المنصة النفطية البحرية يشوبه نوع من الغموض و هو تحت سلطة و رحمة الشركة النفطية المستخدمة و لا يوجد تشريع واضح و دقيق في هذا المجال.

الفرع الثاني

مصادر الأخطار التي يواجهها عمال المنصات النفطية البحرية

ترجع الأخطار التي يعاني منها عمال المنصات النفطية البحرية إلى طبيعة النشاط الممارس و الوسط الذي يتم فيه العمل و مختلف الأخطار تتعلق بأمن العمال بمختلف الأسباب، و أهمها متعلقة بالمنصة النفطية البحرية، حريق، انفجار، حادث عمل أثناء نقل العمال، أو أثناء عمليات الحفر، خطر العصر³⁸⁵ للنشاطات الصناعية في قطاع استغلال النفط و الغاز في الوسط البحري، الخطر موجود و الإنذارات موجودة لتذكير به من خلال:

³⁸⁴ D'autant plus que nombre de travailleurs rejoignent parfois leur poste en mer dans un état de post ébriété incompatible avec les exogenes et les difficultés de leur tâche ». OIT, op, cit, p. 32.

³⁸⁵ Les principales sont liées à l'intégrité structurelle de la plate-forme rupture des amarres d'une unité mobile, on chavirement d'une unité mobile, incendies et explosions, du matériel jusqu'aux plates-formes en

- تمارين الأمن الصناعي.

- إشارات الإنذار.

كما أن استعمال الجسور التي تربط بين وحدات الإيواء أو السكن بالمنصات النفطية البحرية يمكن أن تكون خطرا على أمن العمال مما يعرضهم للحوادث نتيجة الظروف المناخية السيئة.

فالمنظمة البحرية الدولية لاحظت أن في بحر الشمال، على الجرف القاري للنرويج، وجود نزاعات بين العمال و المديرين حول أمن استعمال هذه الجسور، فكانت آخر حادثة مرواحية في بحر الشمال وقعت في مارس 1992، نتيجة سوء الأحوال الجوية مما أدى إلى غلق الجسور التي تربط المنصات بمنشآت أو وحدات السكن و الطعام لأسباب أمنية و أن النقل بالمرواحية أمن³⁸⁶.

كما أن مخاطر الإنحراف من المنصات و السقوط في الماء محققة الوقوع نظرا لضيق المنصات و وجود سلالم مباشرة، كما أن سطح جسر الحفر رطب مما يؤدي بإزلاق العمال³⁸⁷.

يلاحظ أن المنظمة البحرية الدولية وضعت عدة توصيات و توجيهات من أجل تكوين عمال الوحدات المنشآت المتحركة منها:

- قرار (21)A.891 الخاص بالتوصيات حول تكوين عمال الوحدات المتحركة.

- الاتفاقية الدولية الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات أعمال النوبات العاملين في البحر (STCW).

تسعى المنظمة البحرية إلى وضع إطار قانوني يحمي كل عمال المنصات النفطية باختلاف إداراتهم القانونية مثل ما هو الأمر بالنسبة للبحارة من حيث الإيواء، الطعام، التكوين، الأجرة، الراحة و العمل و غيرها من التزامات التي توضع على مالك السفينة في مواجهة رجال البحر.

إلا أن الأستاذ Jean-Pierre BEURIER يقول أن بنود الخاصة شروط العمل و الحماية الاجتماعية على متن المنصات النفطية البحرية محاطة بسر من قبل الشركات المعنية³⁸⁸.

يلاحظ أن العمل على متن المنصات النفطية البحرية يتعرضون لأخطار مستمرة و كارثية لما يتميز به هذا النشاط، رغم جهود المنظمة البحرية الدولية في سن توجيهات و قرارات لحماية عمال المنصات إلا أنهم يتعرضون باستمرار إلى أحداث كارثية.

كما يلاحظ أيضا عدم وجود نظام تشريعي موحد و خاص بعمال المنصات النفطية البحرية كما هو الحال لرجال البحر و عمال البر، هذا راجع في نظري إلى اختلاف المنصات و ما يتميز به هذا المجال من سرية.

provenance de celle-ci, accidents liés aux opérations de forage, chute, et risques liés à la plongée ». OIT, op, cit, p. 28.

³⁸⁶ OIT, op, cit, p. 29.

³⁸⁷ Les grutiers et le personnel travaillant sur les structures ou les derricks sont particulièrement exposés car ils se trouvent parfois à plus de 100 mètres au-dessus de la surface de l'eau ». OIT, op, cit, p. 29.

³⁸⁸ Jean-Pierre BEURIER, op, cit, p. 1096.

لدى لآبد من وضع قانون خاص و واضح يحكم هؤلاء سواء أثناء ممارسة نشاطهم أو في فترة الراحة، و يتطلبه من متابعة خاصة لهؤلاء نظرا لما يتعرضون إليه من ضغط نفسي أثناء العمل.

الباب الثاني

الأخطار استغلال المنصات

النفطية البحرية

الباب الثاني

الأخطار استغلال المنصات النفطية البحرية

يثير استغلال المنصات النفطية البحرية عدة أخطار و مشاكل منذ وجودها في البحر إلى حين إزالتها، و هذه الأخطار تواجهها هذه المنشآت إما قبل الاستغلال أو أثناء ذلك جانب المشاكل التي تطرحها أثناء ممارستها لنشاطها في البحر مما قد تسبب في تلويث البيئة البحرية. لدى سوف نتطرق إلى أخطار استغلال المنصات النفطية البحرية، بدراسة الأخطار التي تواجهها نتيجة تواجدها في البحر (الفصل الأول)، و الأخطار التي تثير نتيجة نشاطها (الفصل الثاني).

الفصل الأول

الأخطار التي تواجهها

المنصات النفطية البحرية

نتيجة تواجدها في البحر

الفصل الأول

الأخطار التي تواجهها المنصات النفطية البحرية نتيجة تواجدها في البحر

المنصات النفطية البحرية هي المنشآت موجودة في البحر فهذا بحد ذاته يشكل خطر عليها، نظرا لما يتميز به هذا المحيط من خطورة، سواء كانت المنصات النفطية البحرية في الخدمة أو خارجها.

فالخطر موجود بمجرد وجودها في هذا الوسط، لكن تحققه من عدمه يبقى للظروف التي تمارس فيها المنصات نشاطها، الأمر الذي يجعلها عرضة للخطر منذ دخولها البحر إلى حين نهائيا. لدى فهي تواجه أخطار خارج عملية الاستغلال (المبحث الأول) و أخطار أثناء عملية الاستغلال (المبحث الثاني) مما يستدعي دراسة كل حالة على حدى لكون الأمر يختلف حسب نوع المنصة.

المبحث الأول

أخطار البحر على المنصات

النفطية البحرية خارج عملية

الاستغلال

المبحث الأول

أخطار البحر على المنصات النفطية البحرية خارج عملية الاستغلال

باعتبار المنصات النفطية البحرية هي منشآت أو وحدات تنشط في البحر الذي يعتبر مكان حافل بالمخاطر و هي مميزة ينفرد بها البحر عن غيره من الميادين مما يستدعي التعرض إلى الحوادث البحرية التي حددها القانون البحري.

علما أنه عندما تعرضنا إلى أنواع المنصات النفطية البحرية هناك منصات ثابتة و أخرى متنقلة و سفن الحفر مما جعل تطبيق أحكام القانون البحري ينحصر على بعضها دون الأخر. لدى هذا التنوع يدفعنا إلى التطرق إلى مدى تطبيق قواعد الحوادث البحرية على هذه المنصات. المعروف أن في القانون البحري يوجد ثلاثة أنواع من حوادث بحرية التي سوف تطبق على المنصات و هي الاصطدام (مطلب الأول) الإسعاف (مطلب الثاني) الخسائر المشتركة (المطلب الثالث)، مع التطرق إلى مدى مسؤولية مالك المنصة النفطية البحرية عن كل حادث من هذه الحوادث.

المطلب الأول

القواعد القانونية للتصادم البحري

قبل التعرض إلى مدى قابلية تطبيق قواعد الاصطدام على المنصات النفطية البحرية من عدمها، يجب أولاً التعرض إلى مفهوم الاصطدام البحري وفقاً لما جاء به التشريع الدولي من خلال الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الصدد و كدى القانون البحري الجزائري و القانون المقارن. تطرقت اللجنة البحرية الدولية إلى الموضوع المشترك الذي تتعرض إليه المنصات النفطية البحرية و السفن و هو مسألة الحوادث البحرية حتى تسعى إلى توحيد هذه القواعد أثناء مشروع الاتفاقية الدولية ريو دي جانيرو السابقة الذكر حول المنصات النفطية البحرية المتنقلة و هذا ما جاء به André PIERRON³⁸⁹.

كما أن الأمر لا يطرح إشكال إذا تعلق بالتصادم بين سفينة و سفن الخدمات فيما يخص الحوادث البحرية، لكن الأمر يختلف إذا كان التصادم بين سفينة الخدمات و المنصة النفطية البحرية هنا يثار الإشكال.

³⁸⁹ André PIERRON, projet de convention internationale sur les engins mobiles offshore, DMF, 1^{er} trimestre 1978, p. 131.

لدى سوف تنطرق إلى تعريف التصادم البحري وفق التشريع البحري الدولي و الوطني (الفرع الأول)، ثم المسؤولية الناجمة عن التصادم البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول

مفهوم التصادم البحري وفقا للتشريع البحري الدولي و الوطني

التصادم هو من بين الكوارث التي يخشها البحار نتيجة الأخطار المناخية المفاجئة و ما تخلفه من أخطار. لدى أصبح أولى اهتمامات و مشاغل المنظمة البحرية الدولية، فسارعت إلى وضع قواعد دولية للوقاية من التصادم في البحار، قواعد الإشارة (المرئية و السمعية) المخصصة للتقليص من أخطار الارتطام و هذا النظام وضع في اتفاقية بروكسل 23 سبتمبر 1910 الخاصة "بتوحيد القواعد الخاصة للتصادم البحري"³⁹⁰.

ابتغاء القضاء على التنازع بين القوانين الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالتصادمات البحرية بين السفن فتم وضع اتفاقية بروكسل في 23 سبتمبر 1910 إلى قواعد دولية لمنع التصادم في البحار التي أقرها المؤتمر الدولي لسلامة الأرواح في البحار الذي عقد بلندن في 20 أكتوبر 1972³⁹¹.

هذه الحوادث تؤدي إلى رجوع المتضررين على بعضهم البعض، و لما كان أصحاب الشأن يؤمنون من نتائج الحوادث، فإن المؤمنين هم من يتحملون عبء التعويضات في النهاية و نتيجة لذلك فإنها لا بد من تسوية الحقوق و الالتزامات المترتبة عن هذه الحوادث حتى و لو كانت الأموال التي تضررت أو هلكت أو أصابها تلف من جهة و الأموال التي تسببت في الضرر من جهة أخرى هي مملوكة لشخص واحد.

باعتبار أن التشريع الدولي للتصادم هو السباق لوضع القواعد القانونية التي تنظم التصادم في البحار، لدى سوف تكون دراسة التصادم البحري وفق الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الصدد مع إبراز أو تبيان القواعد العامة المماثلة لذلك.

أولا: التصادم البحري وفقا للتشريع البحري الدولي:

نظم التصادم البحري في القانون الدولي وفق اتفاقية بروكسل في 23 سبتمبر 1910³⁹² التي وضعت من قبل اللجنة البحرية الدولية التي تسمح بتحديد المسؤوليات في حالة التصادم. تطبيق هذه الاتفاقية الدولية يتحدد بنوع العمارة البحرية التي تدخلت في التصادم، إما كلاهما سفينتين أو أحدهما سفينة و الأخر عمارة بحرية لها الطبيعة القانونية محددة بغض النظر عن مكان وقوع الارتطام و هذا ما أوضحته المادة الأولى من الاتفاقية الدولية المذكورة أعلاه على أن التصادم

³⁹⁰ Antoine VIALARD, op, cit, p. 45.

³⁹¹ محمود شحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، طبعة 2014، ص 70.

³⁹² Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage du 23/09/1910.

البحري هو ذلك التصادم الذي يحصل بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية و مركب ملاحية داخلية، التعويضات الناجمة عن الأضرار التي وقعت للسفينة أو للأشخاص الموجودين على متنها، يتم بتطبيق القواعد الاتفاقية الخاصة بالتصادم البحري بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم³⁹³.

يلاحظ بالرجوع إلى نص المادة الأولى من الاتفاقية أنه يمكن أن تطبق على سفن الحفر و الآليات المتحركة و العمارات البحرية خارج حالة الاستغلال، أي عندما تكون في حالة الحركة و التنقل و يرجع، تطبيق الاتفاقية على مختلف التكييفات التي تعطى للمنصات النفطية البحرية، وفق لمختلف الأنواع التي سبق الإشارة إليها.

نلاحظ أن الاتفاقية 1910 لم تستهدف المنصات النفطية البحرية في تعريفها للتصادم البحري لكون هذه لم تكن موجودة آنذاك و من الصعب تطبيق هذه الاتفاقية على المنصات النفطية البحرية وفق الاتفاقية المذكورة أعلاه.

لكن بالرجوع إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1972 الخاصة بالنظام الدولي للوقاية من التصادم في البحر و نصت في قاعدتها الثالثة على أن مصطلح السفينة يعني كل آلية أو آلة مهما كانت طبيعتها³⁹⁴... و هنا تعريف السفينة في ظل هذه الاتفاقية أخذ بمفهومه العام أو الواسع، كل آلية أو عمارة بحرية لها صفة السفينة و بالتالي لها الطبيعة القانونية للسفينة مما يؤدي إلى تطبيق قواعد القانون البحري و بهذا تكون القاعدة الثالثة من التنظيم الدولي للوقاية من التصادم البحرية قد أدرجت في طياتها المنصات البحرية عامة و المنصات النفطية البحرية بصفة خاصة لكن اشترطت أن تكون هذه الآليات "وسيلة للتنقل" أو "القابلة للنقل" هنا يقصد الحركة و التنقل من مكان إلى آخر في البحر. المعروف أن هناك منصات نفطية بحرية متحركة أو متحركة يمكن نقلها من مكان إلى آخر خارج مجال الاستغلال و بالتالي يمكن تطبيق قواعد التصادم البحري عليها في هذه الحالة، و هي حالة التنقل من مكان إلى آخر عن طريق قوة دفع ذاتية، إذن إذا تم ارتباط هذه المنشآت و هي في حالة حركة تطبيق قواعد التصادم البحري.

ثانيا: التشريعات الوطنية في مجال التصادم البحري:

يتمثل التشريع الوطني لأحكام التصادم البحري في القانون الفرنسي و الجزائري.

1- القانون الفرنسي في مجال التصادم البحري³⁹⁵:

³⁹³ Article 1 « en cas d'abordage survenu entre navire de mer ou autres navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions suivantes sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit », Olivier CACHARD, op, cit, p. 133.

³⁹⁴ Règle 3 alinéa a : « le terme « navire » désigne tout engin ou tout appareil de quelque nature ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau, les navions et hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau », www.imo.org

³⁹⁵ Loi n° 67-545 du 7 juillet, relative aux événements de mer, Olivier CACHARD, op, cit, p. 137.

ينص المشرع الفرنسي في التصادم البحري على أنه تكون أمام حالة تصادم إذا وقع بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة و بواخر الملاحة الداخلية، و التعويض الأضرار التي تلحق السفن، و الأشياء و الأشخاص الموجودين على متنها يكون وفق أحكام التصادم البحري بغض النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم³⁹⁶.

كما نص المشرع الفرنسي على أن كل آلية عائمة غير ثابتة في مكان معين تشبه السفينة بواخر الملاحة الداخلة لتطبيق أحكام التصادم البحري المعروفة في القواعد العامة للقانون البحري³⁹⁷. يلاحظ على المشرع الفرنسي عندما نص في الفقرة الثانية من المادة الأولى على مد نظام التصادم البحري للآليات العائمة منها المنصات العائمة لم يمهده على إطلاقه أي لا يشمل كل آليات أو المنشآت العائمة و إنما استثنى من ذلك المنشآت أو المنصات الراسية في مكان معين و ثابت أي التي ليست في الحركة.

إن استبعد القانون الفرنسي بصفة عامة و قطعية كل المنصات النفطية البحرية الثابتة الغير قادرة على التنقل من مكان إلى آخر و هي في مكان محدد و ثابت على عكس المنصات الأخرى. يرفض المشرع الفرنسي تشبيه كل الآليات العائمة بالسفن، و يطبق قواعد التصادم البحري بشرط ألا تكون ثابتة في مكان معين. فالنظام الخاص للتصادم البحري مرتبط بالحوادث الفجائية التي تسبب أضرار التي تحدث خلال الرحلة البحرية و هي حوادث مرتبطة بحالة البحر (مضطرب، متموج)، كما تنص على تطبيق قواعد التصادم البحري على الآليات القابلة للتنقل و التي تكون في نفس الوضعية الخطيرة³⁹⁸.

كما حدد المشرع الفرنسي فيما يخص الحوادث البحرية بعض القواعد العامة تتمثل فيما يلي:

- حالة تصادم القهري نتج عن حدث غير متوقع و لا يمكن دفعه.
- حالة التصادم بخطأ من إحدى السفينتين.
- حالة التصادم بخطأ مشترك لسفينتين أو أكثر.
- حالة التصادم المشتبه فيه³⁹⁹.

³⁹⁶ Article 1 alinéa 1 « en cas d'abordage survenue entre navires de mer ou entre navires de mer et bateaux de navigation intérieure, les indemnités dues à raison des dommages causés aux navires, aux choses ou personnes se trouvant à bord sont réglées conformément aux dispositions du présent chapitre sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit ».

³⁹⁷ Article 1 alinéa 2 « tous engins flottants, à l'exception de ceux qui sont amarrés à poste fixe, sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent ».

³⁹⁸ René RODIERE et Martine REMOND-GOULLAUD la mer droits des hommes au proie des états ? édition A. pédone, 1980, p. 149.

³⁹⁹ Article 2 de la loi n° 67-545 : « si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure, ou s'il y a doute sur les causes de l'accident... ».

Article 3 de la loi n° 67-545 : « si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires... ».

Article 4 de la loi n° 67-545 : « s'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises... ».

فالحالة الأولى و الثانية متشابهتان و الحالة الثالثة و الرابعة متشابهتان أيضا، لكونهما كلا الحالتين يختلفان لوجود المسؤولية المفترضة وفق للقواعد العامة في القانون المدني و هي مسؤولية حارس الشيء عن الأضرار التي يسببها الشيء للغير (المادة 1384 فقرة 1 قانون مدني فرنسي).
تطبق المسؤولية المفترضة في حالة التصادم المشتبه في أسبابه تجعل كل طرف كل الأضرار التي تسبب في كل طرف للآخر.

لكن فيما يخص المنصات النفطية البحرية الأمر يختلف لكون تكلفتها باهضة جدا مقارنة بالسفينة فيما يخص التصادم القهري و المشتبه فيه بالنسبة للسفينة كل مالك سفينة يتحمل الأضرار الخاصة به، أما في حالة الخطأ المشترك يتبنى القانون الفرنسي السابق الذكر مبدأ التضامن في حالة الأضرار التي تلحق بالغير و هي قاعدة معروفة في القواعد العامة للقانون المدني.

2- القانون الجزائري في مجال التصادم البحري:

عرف المشرع الجزائري التصادم البحري عرف التصادم البحري في المادة 273 قانون بحري جزائري على أنه "يعد تصادم سفن في البحار، كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن و بواخر الملاحة الداخلية، دون الأخذ في الاعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم".

يشترط من خلال استقراء المادة المذكورة أعلاه لقيام التصادم البحري أن يكون بين سفينتين بغض النظر عن المكان أو الاختصاص الإقليمي الذي وقع فيه التصادم، و بالرجوع إلى التعريف السابق بالنسبة لموضوعنا المنصات النفطية البحرية بصفة عامة و باختلاف أنواعها فبعضها مستثنى من التعريف و البعض الآخر معني و هذا ما سوف نلاحظه لاحقا.

كما شبه المشرع الجزائري بتصادم سفن البحار كل اصطدام وقع بين السفينة و منشأة ثابتة الأملاك العمومية الجزائرية⁴⁰⁰ أي خاضعة للإقليم البحري الجزائري كما هو الحال للمنصات النفطية البحرية الثابتة.

يلاحظ أن المادة المذكورة أعلاه أعم من سابقتها التي حصرت التصادم بين سفينتين كما فعلت الاتفاقية الدولية، بحيث وسعت من مفهوم التصادم البحري و خرجت عن المعنى الضيق و أدرجت المنشآت الثابتة أو أي شيء ثابت في مكان معين تصطدم به السفينة، و عندما ذكر المشرع كلمة المنشأة الثابتة أو أي شيء ثابت.

قصد به كل هيكل أو آلية بحرية موجودة في مكان ثابت في البحر فاصطدام بهذه الأخيرة و هي في مكانها دون حركة يعتبر تصادم بحري و تطبق عليه قواعد لتصادم، كما يدخل في مفهوم أو

⁴⁰⁰ المادة 274 فقرة 2 قانون بحري جزائري " يشبه بتصادم سفن في البحار حسب مفهوم هذا الفصل، كل ارتطام حاصل بين سفينة و منشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة و واقعة في الأملاك العمومية البحرية".

مصطلح المنشأة الثابتة، المنصات النفطية البحرية التي تمارس نشاطها في مكان جغرافي محدد و معين في البحر فيتم تثبيتها فيه إضافة إلى كون هذه المنشأة تقع على الإقليم البحري الجزائري.

الفرع الثاني

دعاوى التعويض عن التصادم البحري

نتطرق في موضوع دعاوى التصادم البحري الذي عرفته اتفاقية توحيد قواعد التصادم البحري لسنة 1910 إلى اتفاقيتين جاءت تحدد اختصاص القضاء المدني و الجزائي في مسائل التصادم البحري المبرمة في 10 ماي 1952 و تبنتها التشريعات الوطنية في قوانينها البحرية منها المشرع الجزائري في القانون البحري.

أولاً: الاختصاص المدني⁴⁰¹:

1- المحكمة المختصة:

تمنح المادة الأولى من المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري للمدعي الحق في رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام إحدى المحاكم الثلاث حسب اختياره:

أ- محكمة موطن المدعى عليه أو في أحد مكان استغلاله.

ب- محكمة المكان الذي جرى فيه حجز سفينة المدعى عليه أو سفينة أخرى يملكها نفس المدعى عليه.

جاء هذا الحكم بالنظر إلى اتفاقية الحجز التحفظي على السفن في مادتها الثالثة التي تخول للدائن بسبب الأضرار الناشئة عن التصادم الحق في توقيع الحجز على أية سفينة أخرى غير التي تعلق بها دينه و تكون مملوكة لنفس المجهز وقت نشأة الدين و تعقد الاختصاص للمحكمة التي وقع في دائرتها الحجز، كما يمكن أن يعقد الاختصاص إلى المحكمة التي قدمت فيها كفالة رفع الحجز.

ج- محكمة محل وقوع التصادم، إذا وقع هذا الأخير في الموانئ و المرافئ و المياه الداخلية. بهذا تكون الاتفاقية الدولية قد وحدت قواعد الاختصاص المدني في مجال التصادم البحري و تكون بذلك قد وضعت حدا لمسألة تنازع القوانين.

تبنى القانون البحري الجزائري نفس الأحكام و نص عليها في المادة 290 على أنه "يمكن للمدعي رفع دعوى التعويض عن الأضرار الناتجة عن تصادم السفن في البحار أمام إحدى الجهات القضائية المذكورة فيمايلي:

"- (أ) المحكمة الموجودة في مكان الذي يسكن فيه المدعى عليه،

⁴⁰¹ Convention internationale pour l'unification de certains règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage du 10 mai 1952, Olivier CACHRD, op, cit, p. 134.

- (ب) المحكمة التي وقع في دائرتها الحجز على سفينة المجهز،
- (ج) محكمة مكان وقوع التصادم".

كما أن المشرع الجزائري على الاختصاص القضائي في مسائل تعويض الأضرار بصفة خاصة في المادة 287 قانون بحري جزائري "تخضع النزاعات المتعلقة بالتعويض عن الأضرار المنجزة عن تصادم السفن في البحار:

- أ- للقانون الجزائري إذا كان حاصلًا في المياه الإقليمية الجزائرية.
 - ب- لقانون المحكمة المختصة في النزاع، إذا وقع التصادم في عرض البحر.
 - ج- لقانون البلد الذي تحمل السفينة رايته، و إذا كانت السفن المصدومة ترفع نفس الراية، بصرف النظر عن المياه التي وقع فيها التصادم".
- يلاحظ من خلال استقراء المادة 287 قانون بحري الجزائري أن ما ذكر غير موجود في اتفاقية توحيد قواعد الاختصاص المدني في مجال التصادم.

فأعطى الاختصاص للقضاء الجزائري إذا وقع التصادم على المياه الإقليمية الجزائرية و يقصد بها المياه الخاضعة للسيادة الجزائرية ، ثم إذا وقع التصادم خارج حدود المياه الجزائرية أي و هنا المحكمة المختصة تكون وفق القواعد العامة موطن المدعى عليه، أما في حالة وقوع التصادم بين سفينتين من نفس العلم فينعتد الاختصاص لدولة العلم بغض النظر عن مكان وقوع التصادم البحري. إذا وفق المادة 274 قانون بحري جزائري نجد تطبق عليها المادة 287 قانون بحري جزائري فقرة (أ) على أن المنشأة الثابتة تخضع للإقليم البحري الجزائري إذن يطبق عليها قواعد التصادم البحري وفق القانون البحري الجزائري.

2- تقادم دعوى التعويض:

نصت اتفاقية توحيد قواعد التصادم البحري لسنة 1910 في مادتها السابعة⁴⁰² على لأن تقادم دعاوى التعويض للأضرار الناشئة عن التصادم البحري يمضي سنتين من تاريخ وقوع الحادث و هي نفس الآجال التي نص عليها المشرع الجزائري في القانون البحري⁴⁰³.

ثانيا: الاختصاص الجزائي:

يكون التصادم جريمة إذا نتج عنه وفاة أو جروح أو إصابات نتيجة إهمال أو عن قصد في إحدائه من قبل الجاني (الريان) أو أحد الطاقم البحري لدى استوجب رفع دعوى جزائية على المتسبب في حصول التصادم⁴⁰⁴.

⁴⁰² Article 7 de la convention pour l'unification des certaines règles en matière d'abordage «les actions en réparation de dommages se prescrivent par deux ans à partir de l'évènement », Olivier CACHARD, op, cit, p. 133.

⁴⁰³ المادة 289 فقرة 1 قانون بحري جزائري: "تتقادم دعاوى التعويض عن الأضرار بمضي عامين ابتداء من تاريخ وقوع الحادث".

نصت الاتفاقية الدولية لتوحيد قواعد الاختصاص جزائي في مسائل التصادم البحري في المادة الأولى منها على أنه في حالة تصادم بحري و نتج عنه مسؤولية جزائية أو تأديبية لأي شخص موجود لخدمة السفينة، و لا تتم أية متابعة إلا أمام السلطات القضائية و الإدارية للدولة التي تحمل السفينة علمها وقت التصادم.

هو نفس ما نصت عليه المادة 294 قانون بحري جزائري "مع مراعاة أحكام المواد التالية و في حالة وقوع تصادم السفن في البحار و الذي تترتب فيه مسؤولية الريان الجزائية أو التأديبية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة سفينة، فلا تجري أي ملاحقة إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم.

كما نصت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن الاختصاص الجزائي في حالة التصادم البحري يعود للدولة التي تحمل السفينة رايتها أي دولة العلم و أن يقع هذا التصادم في أعالي البحار فيؤدي إلى مساءلة الريان أو أي شخص يعمل في خدمة السفينة مسؤولية جزائية و تأديبية أو للدولة التي تنتمي إليها الشخص أي للدولة صاحبة الجنسية⁴⁰⁵.

التطرق إلى مفهوم التصادم وفق القواعد العامة يمكننا من معرفة مدى قابلية تطبيق هذه الأحكام على المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها، مما يؤدي إلى تطبيق قواعد التصادم البحري تارة إبعادها تارة أخرى، فحالة التي تكون عليها المنصة النفطية بمجرد وجودها في البحر مهم في تحديد مدى إمكانية تطبيق القواعد العامة من عدمها، مثال سفن الحفر تنتقل من مكان إلى آخر.

يكون المشرع الجزائري قد تبنى الأحكام الدولية للتصادم البحري من خلال اتفاقياتها (1910، 1952) في القانون البحري الجزائري، ثم تنتقل إلى الحادث الثاني المتمثل في الإسعاف البحري.

⁴⁰⁴ هاشم رمضان الجزائري و عوض خلف أخوا رشيدة، أحكام التصادم البحري، دار جليس الزمان للنشر، الأردن،

الطبعة الأولى 2012. ص 254.

⁴⁰⁵ Article 97 «en cas d'abordage ou de tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale ou disciplinaire du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire, il ne peut être intenté de poursuites pénales ou disciplinaire que devant les autorités judiciaires ou administratives soit de l'état du pavillon, soit de l'Etat dont l'intéressé à la nationalité », CMB, vol 1834, I-31363.

المطلب الثاني

القواعد القانونية للإسعاف البحري

باعتبار أن البحر يتميز بعنصر الخطر فإنه يجعل كل العمارات و الوحدات و المنشآت البحرية عرضة لأخطار الحوادث البحرية منها التصادم كما سبق الإشارة إليه و الإسعاف البحري الذي هو موضوع دراستنا ثم تبيان علاقة بالمنصات النفطية البحرية لاحقاً،

نتيجة الأخطار التي أصبحت تهدد الملاحة البحرية و البيئة البحرية جعل الإنقاذ أو الإسعاف أمراً إجبارياً بعدما كان أمراً اختيارياً، تتخذة أية سفينة لمساعدة سفينة أخرى و هذا التصرف يبين تضامناً رجال البحر فيما بينهم.

أمام هذا الوضع قام المجتمع الدولي بإبرام اتفاقية دولية بهذا الشأن من أجل تنظيم قواعد الإنقاذ في إطار قانوني يلزم به الدول بإتباع الإجراءات الدولية لعملية الإنقاذ من خلال اتفاقيات الدولية و تبنته التشريعات الوطنية في قوانينها البحرية.

لدى سوف نتطرق إلى الإسعاف أو الإنقاذ البحري وفق التشريع الدولي (الفرع الأول)، ثم وفق التشريعات الوطنية (الفرع الثاني). حتى نتعرف بعد ذلك على مدى إمكانية تطبيق هذه القواعد على المنصات النفطية البحرية.

الفرع الأول

الإسعاف البحري وفق التشريع الدولي

عرف التشريع الدولي الإسعاف أو الإنقاذ البحري من خلال الاتفاقيات الدولية التي أبرمها في هذا المجال.

أولاً: تعريف الإسعاف وفق اتفاقية بروكسل 1910⁴⁰⁶:

تعتبر أولى الاتفاقيات الدولية التي نظمت قواعد الإسعاف البحري و عرفته في مادتها الأولى على أن الإسعاف هو إنقاذ السفن البحرية في حالة خطر و الأشياء الموجودة على متنها. كما يمكن أن يكون الإسعاف بين سفينة و باخرة الملاحة الداخلية، بغض النظر عن المياه التي قدم فيها الإسعاف⁴⁰⁷.

يلاحظ في المادة الأولى من اتفاقية الإسعاف لسنة 1910 أنها جمعت بين "الإسعاف و الإنقاذ" و بذلك جعلتهما كلاهما يتماشيان مع بعضهما البعض على عكس ما كان سائداً في التشريع

⁴⁰⁶ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes modifiée par le protocole du 27 mai 1967, entrée en vigueur le 1^{er} mars 1913, Olivier CACHARD, op, cit, p. 141.

⁴⁰⁷ (écrire l'article 1 en français) convention d'assistance 1910.

الفرنسي القديم⁴⁰⁸، كما جاء في الاتفاقية الكلمتين معا تحكمهما اتفاقية واحدة، كما أعطت المعاهدة الحق لكل عمل مساعدة أو إنقاذ الذي أتى بنتيجة مفيدة يعطى الحق في أجر عادل و إذا كانت النتيجة عكس ذلك لا يستحق أي أجر كما أنه في أية حال لا يزيد المبلغ الذي يدفع نتيجة عملية الإسعاف أو الإنقاذ عن قيمة الأشياء التي تم إنقاذها.

إن اتفاقية الإنقاذ البحري ركزت على السفينة دون إعطاء تعريف محدد و دقيق لهذه الأخيرة، الأمر الذي يجعلنا نأخذ بالمفهوم الواسع للسفينة، لكون هناك البعض يعرف السفينة و يمدّها إلى الهياكل العائمة الموجودة في البحر بما فيها المنصات النفطية البحرية.

هذا المد أو التوسيع من مفهوم السفينة التي هي آلية عائمة تمارس الملاحة إلى الهياكل الثابتة في مكان معين في البحر تجعل القابلية لتطبيق نظام الإسعاف على المنصات النفطية البحرية لكون الإسعاف أو الإنقاذ يقوم على مبدأ "الواجب الأخلاقي" و هو تضامن الأشخاص الذين يعملون في المجال البحري فيما بينهم⁴⁰⁹.

باعتبار أن الاتفاقية لم تحصر تعريف السفينة، و بالرجوع إلى تعريف الإسعاف البحري التي تضمنت "الخطر" و كون المنصات النفطية البحرية عرضة للخطر، و أن عمل الإسعاف أو الإنقاذ يستحق "أجرة"⁴¹⁰ يلاحظ أن كلا العنصرين يمكن تطبيقهما على المنصات النفطية البحرية بغض النظر عن الطبيعة القانونية لهذه المنشآت و إنما بالنظر إليها لكونها موجودة في البحر و عرضة لأخطار البحر و يعمل بها أشخاص.

و تحديد حالة الخطر للسفينة يكون من سلطات الريان و هو الوحيد الذي يقدر حالة مدى حاجة السفينة للمساعدة، و إلا أي إسعاف يقدم لسفينة ترفض ذلك لا يستحق صاحبه أجرا⁴¹¹. و تم تعديل هذه الاتفاقية سنة 1967⁴¹².

ثانيا: تعريف الإسعاف البحري وفق اتفاقية لندن 1989⁴¹³:

عرفت الاتفاقية في فقرتها (أ) من المادة الأولى عملية الإنقاذ "هي أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت".

⁴⁰⁸ وجد هذا التمييز سابقا في التقنين التجاري الفرنسي.

⁴⁰⁹ Pierre-Jean BORDAHANDY, op, cit, p. 61.

⁴¹⁰ Article 2 alinéa 1 «tout fait d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération».

⁴¹¹ Article 3 « n'ont droit à aucune rémunération les personnes qui ont pris part aux opérations de secours malgré la défense expresse et raisonnable du navire secouru ».

⁴¹² Protocole portant modification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes (article 14).

⁴¹³ مرسوم رئاسي رقم 11-385 الموافق 23 نوفمبر 2011، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ،

لسنة 1989، التي حررت بلندن في 28 أبريل 1989، الجريدة الرسمية العدد 64، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر

من خلال استقراء المادة احتفظت الاتفاقية بعنصر "الخطر" كأساس لتفعيل عملية الإسعاف، كما أن كلمة "أية ممتلكات أخرى" عامة يمكن أن تشمل المنصات النفطية البحرية في نظري. ثم تأتي الاتفاقية و تعرف السفينة في فقرتها (ب) من المادة الأولى "السفينة هي أي مركب أو مركبة أو أية منشأة قابلة للملاحة".

باستقراء المادة الأولى فقرة (ب) يلاحظ أن الاتفاقية عرفت السفينة على أنها مركب يقوم بالملاحة البحرية، كما تضمنت كلمة "أية منشأة قابلة للملاحة" مع العلم سبق لنا الإشارة إلى تعريف المنصات النفطية البحرية على أنها منشآت بحرية في التعاريف التي جاءت بها بعض الاتفاقيات الدولية كما اشترطت أن تقوم هذه المنشآت بالملاحة البحرية و هذا يمكن تطبيقه على بعض المنصات منها سفن الحفر و المنصات المتنقلة عندما تنتقل من مكان إلى آخر فهي تقوم بالملاحة بمفردها أي بقوة الدفع الذاتية لمحركتها.

لكن نص المادة الثالثة وضع حدا لكل لبس أو غموض في مدى تطبيق اتفاقية 1989 على المنصات من عدمها و ذلك بنصها على أنه "لا تنطبق هذه الاتفاقية على المنصات الثابتة أو العائمة أو على وحدات الحفر البحرية المتنقلة حيثما تكون هذه المنصات أو الوحدات تمارس في مواقع العمل عمليات استكشاف أو استغلال أو إنتاج الموارد المعدنية لقاع البحر".

باستقراء المادة الثالثة من الاتفاقية المذكورة أعلاه توقفنا عند كلمة "تمارس في مواقع العمل" أي أن هذه المنصات و وحدات الحفر تكون في حالة استغلال أي لا تنطبق أحكام اتفاقية على المنشآت أثناء ممارستها لنشاطها، بحيث تكون ثابتة في مكان معين أي لا يوجد حالة حركة أو تنقل، لمفهوم المخالفة يمكن القول حسب نظري لأنه يمكن تطبيق أحكام اتفاقية الإنقاذ إذا كانت هذه المنشآت في حالة تنقل بقوة دفع ذاتية مستقلة أي خارج مجال الاستغلال.

ثالثاً: تعريف الإسعاف اتفاقية أعالي البحار 1982:

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار المبرمة بمونتي قوياي سنة 1982 في الجزء السابع منها على واجب الدول في تقديم المساعدة و حددتها بإسعاف الأشخاص الموجودين في البحر في حالة خطر (المادة 98)⁴¹⁴ و اقتصر أمر تقديم المساعدة على ربان السفن لاستغاثة أي شخص وجد في حالة خطر في البحر سواء من طاقم أو من ركاب.

فالاتفاقية الدولية قصدت إسعاف الأشخاص، إذن من خلال استقراء المادة يمكن تقديم المساعدة للطاقم الموجود على متن المنصات النفطية البحرية إذا تعرضت هذه الأخير لخطر من أخطار البحر سواء بفعل الإنسان (كالانفجارات أو الحريق...) أو نتيجة الحادث الفجائي (التغيرات المناخية) أو القوة القاهرة.

⁴¹⁴ Article 98 alinéa 1 (a) « ...il prête assistance à quiconque est trouvé en péril en mer ».

الفرع الثاني الإسعاف البحري وفق التشريع الوطني

تطرقت التشريعات الوطنية إلى عملية الإسعاف البحري سواء من خلال تبنيها لأحكام الاتفاقيات الدولية أو أحكام خاصة بها و سوف نطرق إلى قانون الحوادث البحرية الفرنسي ثم إلى التشريع البحري الجزائري في هذا المجال.

1- التشريع الفرنسي للإسعاف البحري:

تطرق المشرع الفرنسي إلى الإسعاف البحري في قانون 67-545 الخاص بالحوادث البحرية، فعرف الإسعاف في المادة التاسعة الفقرة الأولى⁴¹⁵ على أن الإسعاف يقصد به إسعاف السفن الموجودة في حالة خطر إلى جانب الخدمات التي هي من نفس الطبيعة المؤداة بين السفن البحرية و بواخر الملاحة الداخلية تخضع لأحكام الإسعاف بغض النظر عن المياه التي قدم فيها الإسعاف. يلاحظ أن المشرع الفرنسي في قانون الحوادث البحرية تطرق إلى كلمة "إسعاف" دون "الإنقاذ" على عكس ما ذهب إليه اتفاقية الإسعاف البحري لسنة 1910 عند تعريفها للإسعاف في مادتها الأولى.

أما المادة التاسعة فقرة ثانية⁴¹⁶ مدت الإسعاف إلى كل الآليات العائمة و هنا يتم إدخال المنصات النفطية البحرية في مفهوم الآليات العائمة و هو مفهوم واسع يشمل كل آلية عائمة موجودة في البحر تستحق الإسعاف البحري سواء ذلك المقدم للسفن أو المقدم لبواخر الملاحة الداخلية، لكن لم يحدد فيما إذا كانت في حالة الاستغلال أو حالة التنقل.

كما جاء مرسوم 68-65 المتضمن الحوادث البحرية في مادته الثانية على أن النظر في نزاعات الإسعاف يرجع إلى القضاء الفرنسي في حالة ما إذا كان كل من السفينة المسعفة و المسعفة يحملان الراية الفرنسية أو قدم الإسعاف في المياه الخاضعة للقضاء الفرنسي و كل بند يقضي بغير ذلك فهو باطل⁴¹⁷.

يلاحظ بالرجوع إلى المادة 2 من المرسوم أن يمكن إعمال الإسعاف على المنصات النفطية البحرية الموجودة على المياه الفرنسية، و أن المنازعات الناشئة عن ذلك تخضع للقضاء الفرنسي.

⁴¹⁵ Article 9 alinéa 1 «l'assistance des navires de mer en danger, ainsi que les services de même nature rendus entre navires de mer et bateaux de navigations intérieure, est soumise aux dispositions du présent chapitre, sans tenir compte des eaux ou elle a été rendue ».

⁴¹⁶ Article 9 alinéa 2 «tous engins flottants sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit aux bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent ».

⁴¹⁷ Article 2 «toute clause attributive de juridiction à un tribunal étranger ou toute clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant à l'étranger est nulle lorsque le navire assistant et le navire assisté sont de nationalité française et que l'assistance a été rendue dans les eaux soumises à la juridiction française » décret n° 68-65 du 15 janvier 1968, relatif aux évènement de mer, Olivier CACHARD, op, cit, p. 153.

2- التشريع الجزائري للإسعاف البحري:

تناول المشرع الجزائري الإسعاف البحري في القانون البحري في القسم الثالث منه و عرف الإسعاف في المادة 332 قانون بحري جزائري "يعتبر كإسعاف بحري، كل نجدة للسفن البحرية الموجودة في حالة خطر أو للأموال الموجودة على متنها و كذلك الخدمات التي لها نفس الطابع و المقدمة بين سفن البحر و بواخر الملاحة الداخلية، بدون الأخذ في الاعتبار للمياه التي جرت فيها النجدة".

ثم جاءت المادة 333 قانون بحري جزائري "تشبه الآلات العائمة حسب الحالة، إما بالسفن البحرية و إما بواخر الملاحة الداخلية و ذلك من أجل تطبيق هذه المادة". يلاحظ من استقراء المادتين السابقتين فيما يخص المادة 332 أن الإسعاف يكون في حالة الخطر و يقدم بين سفينتين بغض النظر عن المياه التي قدم فيها، أما بالرجوع إلى المادة 333 جاءت بنفس الصياغة التي جاءت بها الفقرة الثانية المادة التاسعة من قانون 67-545 الخاص بحوادث البحر و بهذا يكون المشرع الجزائري واسعة من نطاق تطبيق الإسعاف و مده إلى الآلات العائمة ما عدا السفن و البواخر.

كما نص أيضا مرسوم رئاسي⁴¹⁸ على إعداد مخططات الإسعاف و البحث عن الأشخاص المهددين بالخطر في البحر و إنقاذهم في إطار أحكام اتفاقيات المبرمة بهدف حماية الحياة البشرية و البحث و الإنقاذ في البحر.

نستخلص الإسعاف هو عملية إجبارية و تطوعية بالنسبة للأشخاص الآخرين، و الهروب يؤدي إلى عقوبة مالية و أخرى سالبة للحرية، كما يمكن إعطاء انطلاقة لإسعاف إجباري الوالي لتجنب الكوارث مثل حادثة⁴¹⁹ Amoco Cadiz.

المطلب الثالث

قواعد الخسائر المشتركة في المنصات النفطية البحرية

نظام الخسائر المشتركة يعتبر من الأسس الأصلية للقانون البحري و جدت منذ زمن بعيد في القانون الروماني و كانت أعباء الخسائر التي تنتج أثناء الرحلة البحرية يتم توزيعها على جميع المعنيين بالرحلة.

⁴¹⁸مرسوم رئاسي رقم 96-290 الموافق 09/2/1996، يتضمن تنظيم البحث و الإنقاذ الحربيين، الجريدة الرسمية

العدد 51.

⁴¹⁹ Commerce maritime et contentieux, école nationale de la marine marchande de SAINT MALO, op, cit, p. 158.

في القواعد العامة مالك السفينة يتحمل وحده الأضرار التي لحقتها، أما نظام الخسائر المشتركة يتم تحمل الأضرار التي تلحق السفينة و البضاعة و كل المصاريف التي اتخذت لمواجهة هذا الخطر، و يقوم النظام القانوني للخسائر المشتركة على فكرتين هما:

- اتحاد مصالح المجهز و الشاحنين أمام الخطر.
- اتحاد الثروات لتنفيذ الرحلة.

تمثل اتحاد رجال البحر مثل ما سبق التعرض إليه فيما يخص الإسعاف هو واجب أخلاقي و يمثل أيضا تضامن البحارة فيما بينهم.

نظام الخسائر المشتركة هي ما يقال عنها بقواعد «York-Antwerp, Rules 2004» و وضعتها اللجنة البحرية الدولية و وجد قبل وجود الحوادث البحرية الأخرى الإسعاف و التصادم البحري، و لا يمكن القول أن نظام الخسائر المشتركة قابل للتطبيق على المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها سواء كانت ثابتة أو متنقلة و سفن الحفر، و هذا ما سوف تراه لاحقا.

تعرض كل من التشريع الفرنسي و الجزائري إلى نظام الخسائر المشتركة، فالمشرع الفرنسي في ظل قانون الحوادث البحرية رقم 545-67 و المشرع الجزائري في القانون البحري الجزائري⁴²⁰ باعتبار أن الخسائر المشتركة هي من بين الأخطار الذاتية للبحر بغض النظر عن الآلية الموجودة فيه و طبيعتها القانونية.

نكون قد تعرضنا للحوادث البحرية من تصادم و إسعاف و خسائر مشتركة باعتبار أخطار يتميز بها البحر غيره من المجالات أين تمارس المنصات النفطية البحرية نشاطها، فننعرض بصفة إلى هذا الحادث من جانبه العام، ثم سوف نتعرض إلى مدى إمكانية تطبيق هذه الحوادث على هذه المنشآت البحرية أثناء عملية الاستغلال.

⁴²⁰ انظر المواد من 323 إلى 331 قانون بحري جزائري التي تتضمن الخسائر المشتركة.

المبحث الثاني

أخطار البحر على المنصات

النفطية البحرية أثناء عملية

الاستغلال

المبحث الثاني

أخطار البحر على المنصات النفطية البحرية أثناء عملية الاستغلال

المعروف أن أخطار الاستغلال البحري النفط مرتفعة جدا، الإشكال القانوني الذي يطرح هو مدى إمكانية تطبيق الأنظمة أو الأسس القانونية الكبرى التي يقوم عليها القانون البحري من عدمها خاصة "الحوادث البحرية"، كون المنصات النفطية البحرية بمجرد دخولها ميدان الاستغلال أي حين تبدأ نشاطها من شأن ذلك أن يؤثر على الطبيعة القانونية لهذه المنشآت بمختلف أنواعها لكونها تنتقل من صفة إلى صفة أخرى.

لمعالجة هذا الوضع قامت اللجنة البحرية الدولية بإعداد مشروع اتفاقية دولية تحت إسم «Offshore Mobile Craft» أي للآليات المتنقلة للاستغلال البحري سنة 1977 ريو دي جانيرو⁴²¹ والثانية بسيدني 1993⁴²² تحت نفس التسمية التي جاء بها مشروع ريو دي جانيرو.

كما نص المشرع في اتفاقية "الآليات المتنقلة لاستغلال قاع البحار" السابقة الذكر على مجموعة من القواعد القانونية تحكم هذه الآليات البحرية المتنقلة و هذا ما سوف نراه لاحقا من خلال تطرقنا إلى الحوادث البحرية أثناء استغلال المنصات النفطية البحرية من التصادم البحري (المطلب الأول)، الإسعاف البحري (المطلب الثاني)، ثم ننتقل للحديث عن مسؤولية مالك المنصة النفطية البحرية أثناء عملية الاستغلال (المطلب الثالث).

الملاحظة أنه الحديث على المنصات النفطية البحرية يلزمنا الحديث عن السفن الخدمات المتصلة بهذه المنشآت طيلة مدة حياة المنشأة و هي تسمى Supply Vessels، التي سبق التطرق إليها في المبحث الأول من الباب الثاني تحت عنوان قطر المنصات النفطية البحرية.

المطلب الأول

تطبيق قواعد التصادم البحري على المنصات أثناء عملية الاستغلال

سبق و أن عرفنا التصادم البحري باعتباره حادث من الحوادث البحرية الثلاث التي يعرفها القانون البحري منذ أن وجدت السفينة، لدى التصادم البحري تتعرض له كل المنشآت البحرية أثناء وجودها بالبحر سواء أثناء ممارستها للملاحة البحرية أم لا، و هذا حال المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها من متنقلة و ثابتة و سفن حفر.

⁴²¹ International maritime committée, documentation 1977, Roi de Janiero, p. 36.

⁴²² International maritime committee, yearbook 1994, Sidney 2, documents of the conference, p. 169.

فالتصادم البحري المقصود هنا هو التصادم أثناء عملية الاستغلال لأنه بمجرد قيام هذه المنشآت بنشاطها فالترقية بين أنواع المنصات النفطية تصبح دون فائدة، فهي كلها معرضة إلى خطر التصادم و هو بين السفن و المنصات النفطية البحرية، و تسيق كلمة سفن عن المنصات لأن الأولى هي التي تصطدم بالثانية لكون هذه الأخير هي الموجودة في حركة أي حالة تنقل و ليس العكس.

لكن السفن تختلف إما تصادم مع سفن الغير (الفرع الأول)، أو تصادم مع سفن الخدمات كما سبق الإشارة إليه (الفرع الثاني).

الفرع الأول

التصادم البحري بين سفن الغير و المنصات النفطية البحرية

يعتبر التصادم البحري من الحوادث التي يتعرض إليها أية آلية بحرية عائمة سواء متنقلة أو ثابتة في مكان معين، إلا أن هذا التنوع في المنصات النفطية البحرية يسقط بمجرد تثبيت المنصة في مكان الاستغلال لممارسة نشاطها بحيث يصبح تحديد نوعها غير ضروري لإعمال التصادم من عدمه، بحيث يصبح تحديد نوع المنصة النفطية البحرية غير ضروري لإعمال التصادم من عدمه و ذلك راجع إلى سببين كما قال الأستاذ Pierre-Jean BORDHANDY هما:

السبب الأول: هناك بعض التشريعات كالتشريع النرويجي⁴²³ يأخذ بعين الاعتبار النشاط الممارس في حد ذاته لتطبيق قانون المناجم النرويجي و ليس إلى الهيكل⁴²⁴ الذي تمارس به نشاط استغلال النفط البحري، أي العبرة بالنشاط الممارس لتطبيق قواعد التشريع الوطني و ليس إلى الوسيلة المستعملة لعملية الاستغلال.

السبب الثاني: هو أن كل الهياكل متصلة بقاع البحر إما بكابلات أو بالمرساة التي تربط البئر النفطي الموجود في قاع البحر بالمنصة النفطية البحرية و بالتالي تكون في وضعية واحدة متشابهة⁴²⁵ بين كل تلك المنشآت بغض النظر عن نوعها الأصلي أي بمجرد ثباتها في مكان الاستغلال لبدية نشاطها تفقد صفتها و معاييرها الذاتية.

حتى و لو كانت بعض الهياكل متنقلة إلا أن حالتها الحقيقية ثابتة لا بد لها من المكوث في مكان محدد و معين، نفس المر يسري على سفن الحفر، أو المنصات المتنقلة أو وحدات التخزين الراسية، كل هذه المنشآت مجبرة للبقاء ثابتة من أجل القيام بعملية الاستغلال.

⁴²³ Arrangement of regulatory supervision by NPD, www.npd.no .

⁴²⁴ Pierre-Jean BORDAHANDY, op, cit, p. 65.

⁴²⁵ Idem.

لدى سوف نتطرق إلى تطبيق التشريع الدولي على المنصات (أولاً) ثم التشريع الوطني (ثانياً).
أولاً: تطبيق التشريع الدولي في مجال التصادم البحري على للمنصات النفطية البحرية:
تطرق مشروع الاتفاقية الدولية "للآليات المتنقلة لاستغلال قاع البحر" إلى التصادم البحري المعروف لدى القواعد العامة للقانون البحري التي سبق التطرق إليها، و باعتبار التصادم البحري حادث من حوادث البحر، نصت المادة الثانية من المشروع على تطبيق نفس القواعد العامة للتصادم البحري على المنصات النفطية البحرية⁴²⁶.

تكون المنشآت أو المنصات النفطية البحرية خلال عملية الاستغلال راسية في مكان ثابت بغض النظر عن نوعها بحيث لا تقوم بالملاحة البحرية و إنما استخراج المنجمي فقط، و يوجد حول كل منصة نفطية بحرية منطقة أمن محددة في الخرائط البحرية و المقدره بخمسة مائة (500) متر التي تفصل المنصات النفطية البحرية عن حركة المرور البحرية و هي مسافة كافية لتفادي حالات التصادم، و إذا حدث تصادم رغم اتخاذ كل هذه المقاييس فإن القواعد تطبق حسب الحالة⁴²⁷.

حيث تنص اتفاقية مونتري قوياي على إقامة مناطق الأمن حول هذه المنصات النفطية البحرية بمسافات معقولة حتى يتم ضمان سلامة الملاحة و سلامة هذه المنصات⁴²⁸ و وجدت هذه المسافات لتفادي الاصطدام البحري بين السفن و المنصات النفطية البحرية.

وضع مثل هذه المناطق يعتبر وسيلة لسلامة الحياة البشرية في البحر و كدى المحافظة على البيئة البحرية لأنه من شأنه أن يسبب أضرار جسمية و ضخمة و مكلفة ماديا، جسمانيا و بيئيا.
إلا أنه رغم ما نصت عليه الاتفاقية الدولية فيما يخص مناطق السلامة إلا أن عدد حوادث التصادم البحري بين السفن و المنصات النفطية البحرية مرتفع جدا مثال ذلك ما بين 1973 و 1995 وقع حوالي 463 تصادم بحري في الجرف القاري لبريطانيا⁴²⁹.

فالتصادم الذي يحدث بين سفن الغير أي السفن الأخرى غير سفن الخدمات Supply vessels (سبق الإشارة إليها) التي يمكنها تعدي حدود مناطق السلامة الموجودة على المنصات النفطية البحرية و ذلك لاتصال هذه السفن بالمنصات من أجل تموينها بالمؤونة، الآلات، تقل العمال إلى غيرها

⁴²⁶ Article 2 «un état contractant est également partie à : la convention internationale pour l'unification de certains règles en matière d'abordage et au protocole de signature du 23 septembre 1910, ou à la convention internationale pour l'unification de certains règles relatives à la compétence civil en matière d'abordage du 10 mai 1952, ou à

- la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation du 10 mai 1952.

Doit appliquer aux engins règles de cette ou de ces conventions qui ne leur seraient pas applicables autrement », André PIERRON, op, cit, p. 137.

⁴²⁷ Antoine LUQUIAU, op, cit, p. 57.

⁴²⁸ Article 60 alinéa 4 « l'état côtier peut, si nécessaire, établir autour de ces îles artificielles, installations ou ouvrages des zones de sécurité de dimension raisonnable dans lesquelles il peut prendre les mesures appropriées pour assurer la sécurité de la navigation comme celle des îles artificielles, installation et ouvrages », CMB.

⁴²⁹ Loïc ABALLEA, op, cit, p. 49.

من الخدمات و بالتالي تكون هذه السفن حمزة وصل بين اليابسة و البحر و سوف نتطرق إليها لاحقا لكونها معنية أيضا بالتصادم البحري.

حتى تتمكن الدول من تفادي التصادم البحري بين السفن و المنصات نصت اتفاقية أعالي البحار لسنة 1982 كما جاء سابقا في اتفاقية أعالي البحار 1958، على إلزام الدول الساحلية بوضع مناطق السلامة أخذ بعين الاعتبار المقاييس الدولية المخصصة في هذا الشأن و كما سبق ذكر أن هذه المنطقة حددت بخمسة مائة متر تقاس من آخر نقطة خارجية للمنصة موجودة في البحر⁴³⁰، و لا يجوز لأية سفينة خرق هذه المنطقة التي تسمى منطقة الأمن سواء للمنصة النفطية البحرية أو السلامة البحرية و السلامة البيئية.

لدى كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية جب عليها احترام مناطق الأمن المحددة من قبل الاتفاقية الدولية عند مرورها بجانب هذه المنصات النفطية البحرية و ذلك تطبيقا للمعايير الدولية التي تتعلق بالملاحة بجوار المنشآت و التركيبات⁴³¹.

كما أن المنظمة الدولية البحرية تطلب بدراسة عواقب أية رخصة لاستكشاف و استغلال قاع البحر بشكل لا يؤثر أو لا يعرقل سلامة الملاحة البحرية⁴³² و بالتالي يمكن تفادي معه حوادث التصادم البحري.

تطبيق لأحكام اتفاقية مونتي قوياي (خاصة في مادتها 60 فقرة 7)، أصدرت المنظمة البحرية قرار⁴³³ يقضي بأن كل منطقة الأمن الموجودة حول المنصات النفطية البحرية يجب أن تخضع لموافقة المنظمة و حتى يتم تدوينها على خريطة طرق الملاحة البحرية و ألا تتعارض مع أحكام المادة المذكورة أعلاه، لأن وضع هذه المنشآت أو المنصات من شأنه أن يؤدي إلى تغيير مسار الملاحة البحرية للسفن على إثره يتم تعديل ذلك الطريق البحري الذي شيدت عليه المنصة.

⁴³⁰ Article 60 alinéa 5 «l'état côtier fixe la largeur des zones de sécurité compte tenu de normes internationales applicables, ces zones de sécurité sont conçues de manière à répondre raisonnablement à la nature et aux fonctions des (...) installations et ouvrages et elles ne peuvent s'étendre sur une distance de plus de 500 mètres autour des (...) installation ou ouvrages mesures à partir de chaque point de leur bord extérieur, sauf dérogation autorisée par les normes internationales généralement acceptées ou recommandées par l'organisation internationale compétente ».

⁴³¹ Article 60 alinéa 6 «tous les navires doivent respecter ces zones de sécurité et se conformer aux normes internationales généralement acceptées concernant la navigation dans les parages des (...) installations, ouvrages et zones de sécurité ».

⁴³² Articles 60 alinéa 7 « il ne peut être mis en place (...) d'installations ou ouvrages, ni établi de zone de sécurité à leur entour, lorsque cela risque d'entraver l'utilisation de voies de circulation reconnues essentielles pour la navigation internationales ».

⁴³³ Resolution A.572 (14) « general provisions on ships Routeing », adopted on 20 November 1985, agenda item 10 (b), p. 98.

Article 7 "temporary adjustment to trafic separation schemes

7.1 when he temporary positioning of exploration rig unavoidable, the design criteria and the provisions for planning should be taken into account before permitting the positioning of the rig or subsequently adjusting a traffic separation scheme."

قامت المنظمة البحرية الدولية بتبني قواعد الأمن للمنصات النفطية البحرية و الإعلان عن كل المخالفات أو خرق لقواعد مناطق الأمن و الملاحة البحرية المنصوص عليها في اتفاقية مونتري قوباوي و ذلك بموجب قرار أصدرته سنة 1987⁴³⁴.

هذه القواعد القانونية و التنظيمات التي تنص على مناطق أمن لهذه المنصات النفطية البحرية من شأنها أن تجعل التصادم البحري بين سفن الغير و المنصات قليلة جدا أي في حالات ضئيلة و خاصة، لأن مسافات الأمن و السلامة كافية لجعل السفن تبتعد عن المنصات خاصة تلك الثابتة. يختلف الأمر بالنسبة للمنصات المتنقلة التي تنتقل من منطقة إلى أخرى من أجل استخراج و استغلال النفط الموجود في البحر كلما انتهى البئر تنتقل إلى آخر و هي في حركة و تنقل مستمر الأمر الذي يصعب معه ضبط الخرائط البحرية مثال يمكن لمنصة نفطية بحرية أن توجد في منطقة بحرية معينة و بالتالي سوف تغير مسار الممر البحري لمدة معينة (6 أشهر مثلا) ثم تنتقل إلى مكان آخر.

حتى المنطقة التي يتم وضعها المنصة النفطية البحرية مهمة جدا، إذ يختلف الأمر في جود منصة في البحر الإقليمي، أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار. فتطبيق مسافة الأمن للمنصات النفطية البحرية السابقة الذكر و التي حددتها اتفاقية أعالي البحار بخمسة مائة متر التي تفصل بين هذه المنشآت النفطية و حركة المرور البحرية، من المفروض أنها كافية لتفادي أي اصطدام بحري، لكن إذا حدث ارتطام أو تصادم في الحالتين:

أ- الحالة الأولى: اصطدام السفينة بالمنصة النفطية البحرية رغم تباثها في مكانها المحدد مع وجود منطقة الأمن، فهنا يكون الخطأ من قبل السفينة التي لم تحترم عدم عبور منطقة الأمن⁴³⁵ و يجب عليها دفع غرامة مالية ضخمة، و يعتبر هذا التصادم ارتطام بين سفينة و منشأة ثابتة مما يبعد تطبيق قواعد التصادم المنصوص عليها في القانون البحري وفق لما نص عليه أن التصادم يكون بين منشأتين تقومان بالملاحة أي كلاهما في حالة حركة. فيقوم القاضي في هذه الحالة بتطبيق قواعد المسؤولية التقصيرية للدولة الساحلية الموجود على إقليمها البحري المنصة النفطية البحرية حتى يتم تعويض كل الأضرار التي لحقت بها وفق لقواعد المسؤولية على أساس الخطأ⁴³⁶.

يسهل في هذه الحالة إثبات خطأ السفينة لأن المنصة ثابتة في مكان معين بصفة دائمة و إذا فالسفينة هي التي خرقت منطقة الأمن و بالتالي تتحمل الأضرار التي لحقتها و تلك التي ألحقتها بالمنصة النفطية البحرية.

⁴³⁴ Resolution A. 621 (15) « measures to prevent infringement of safety zones around offshore installations or structures », adopted on 19/ 11/1987, Agenda item 12, p. 120.

⁴³⁵ Pierre-Jean BORDAHANDY, op, cit, p. 66.

⁴³⁶ Antoine LUQUIAU, op, cit, p. 66.

ب-الحالة الثانية: حالة حادث انفصال المنصة النفطية البحرية عن مكان رسوها كانقطاع الكابلات مثلا مما فقدتها الثياب في مكان معين، فتتحرف المنصة عن مكانها مما يؤدي إلى اصطدامها بالسفينة أو أي منشأة عائمة أخرى⁴³⁷.

باعتبار أن السفينة لها ريان و هو المسؤول عن كل ما يقع على متن السفينة و كل ما تتسبب فيه السفينة من أضرار، في الحالة الثانية التي نحن بصدد الحديث عنها فالمسؤول عن المنصة التي انحرفت عن مكان استغلالها هو "مستغل المنصة النفطية البحرية" أو المنشأة لكونه لم يتخذ المقاييس الضرورية و بالتالي يتم تطبيق قواعد القانون العام أي قواعد القانون المدني على هذا التصادم أي قانون الدول الساحلية وفق للمسؤولية على أساس الخطأ.

يلاحظ أن الاتفاقية الدولية لأعالي البحار نصت على مناطق السلامة من أجل تقادي الاصطدام البحري بين السفن و المنصات النفطية البحرية خاصة الثابتة، مع التطرق إلى الحالتين التي يمكن فيهما حدوث تصادم المنصات بالسفن، كما تم إبعاد تطبيق اتفاقية التصادم البحري 1910، مع تطبيق قواعد السلامة المنصوص عليها في القواعد المنظمة للتصادم البحري لسنة 1972.

سوف نتطرق إلى رأي التشريع الوطني فيما يخص تطبيق قواعد التصادم على المنصات النفطية البحرية، تشريعه الداخلي.

ثانيا: تطبيق التشريع الوطني في مجال التصادم البحري على المنصات النفطية البحرية:

سوف نتطرق إلى التشريعات الوطنية الخاصة بالتصادم البحري على المنصات النفطية البحرية من خلال القوانين التي سنتها هذه الدول منها التشريع الجزائري و الفرنسي.

1- تطبيق أحكام القانون الفرنسي للتصادم البحري على المنصات النفطية البحرية:

تطرق القانون الفرنسي الخاص بالحوادث البحرية إلى التصادم البحري الذي سبق الإشارة إليه في المبحث السابق، و بالرجوع إلى الحالتين السابقتين الخاصة بالتصادم البحري بين السفينة و المنصة الثابتة، و التصادم بين السفينة و المنصة المنحرفة عن مكانها.

نص قانون الحوادث البحرية الفرنسي في الفقرة الثانية من المادة الأولى على تطبيق هذا القانون على الآليات العائمة ما عدا تلك الراسية في مكان ثابت و بهذا نستنتج أن قانون الحوادث البحرية فيما يخص التصادم لا يطبق على المنصات النفطية البحرية الثابتة و لا يطبق عليه الاتفاقية الدولية الخاصة بهذا الشأن كما سبق ذكره، إذن سوف تطبق الأحكام العامة للقانون المدني الفرنسي المتعلقة بالمسؤولية التقصيرية.

⁴³⁷ Loic ABALLEA, op, cit, p. 50.

أما إذا كانت المنصات النفطية البحرية في حالة التنقل هنا يتم تطبيق القانون الداخلي عليها سواء كان التصادم نتيجة الحادث المفاجئ كالعاصمة أو زلزال ... تؤدي إلى جعل السفينة تخرق مسافة أو منطقة الأمن المحددة في التشريع الدولي، أو بخطأ سفينة أخرى، أو لسبب مجهول. فيما يخص تطبيق القانون الفرنسي في مجال التصادم البحري و الخاص بالحوادث البحرية في الفترة الثانية من المادة الأولى السابقة تقول الأستاذة Martine REMOND-GOULLAUD نتأسف على منع تطبيق القانون الفرنسي لسنة 1967 للتصادم البحري على المنصات النفطية الراسية في مكان ثابت⁴³⁸.

كما نجد ان المشرع الفرنسي تعرض في وثيقة التأمين البحري الفرنسية إلى هياكل وحدات الحفر المتقلة و وحدات الإنتاج إلى أحكام التصادم الواقع بين منشأتين مملوكتين لنفس المؤمن له⁴³⁹.

2- تطبيق أحكام القانون الجزائري للتصادم البحري على المنصات النفطية البحرية:

أ- القانون البحري الجزائري:

سبق الإشارة إلى القواعد العامة للتصادم البحري وفقا لما نصت عليه المادة 273 قانون بحري جزائري المذكورة آنفا، كما أن المادة 274 من نفس القانون في فقرتها الثانية نصت على تطبيق هذا القانون على كل تصادم يقع بين سفينة و منشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة، على مكس ما ذهب إليه المشرع الفرنسي في فقرة الثانية من المادة الأولى التي تستبعد تطبيق القانون على المنشأة العائمة و الموجودة في مكان ثابت.

نستخلص من موقف المشرع الجزائري أنه ينص على تطبيق قواعد التصادم البحري على المنصات النفطية الثانية دون المتقلة شرط أن تكون هذه المنصات قائمة على الإقليم البحري الجزائري أي داخل اختصاص الدولة الجزائرية.

ب- قانون المناجم الجزائري:

كما نص قانون المناجم الجزائري على تطبيق قواعد التصادم البحري الفقرة الثانية من المادة 162 "... و تخضع هذه المنشآت و الآليات، زيادة على ذلك، عندما تكون قابلة للعوام، للقوانين... وللتنظيم المتعلق بالوقاية من التصادم في عرض البحر أثناء عومها". المنشآت و الآليات التي قصدها المشرع الجزائري في المادة 162 و التي أخضعها لقواعد التصادم البحري هي تلك الأنواع التي نصت عليها المادة 161 "يقصد بالمنشآت و التجهيزات المستعملة في البحث أو استغلال المواد المعدنية (...).

⁴³⁸ Martine REMOND-GOULLAUD, quelques remorquages sur le statut des installations pétrolières en mer, 2 ème partie, les risques de mer, DMF du 4^e trimestre 1977, p. 741.

⁴³⁹ انظر ملحق رقم 5. ص. 255.

- المحطات العائمة و ملحقاتها،
- الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال و ملحقاتها،
- السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عملية البحث أو الاستغلال المنجمين".
نلاحظ من خلال استقراء المادتين 161 و 162 قانون مناجم أنه ينص على تطبيق قواعد التصادم البحري عندما تكون هذه المنشآت في حالة عوم أي غير ثابتة في مكان معين على عكس ما ذهب إليه في القانون البحري الجزائري قواعد التصادم البحري المنصات الثابتة دون العائمة.
كما أن مسؤولية التصادم تقوم على عاتق مالك أو مستغل المنشأة أو التجهيز⁴⁴⁰ وعليه ان يضمن استمرار الإشارة البحرية و عملها من أجل وضوح الرؤية لسفن الملاحة البحرية أثناء مرورها بجوار هذه المنصات لتفاد الارتطام بها، و تخضع الإشارة إلى القانون الجزائري⁴⁴¹.
يلاحظ أن قانون المناجم يطبق أحكام التصادم البحري على كل المنشآت والآليات المنصوص عليها في المادة 161 المذكورة أعلاه بشرط أن تكون هذه الهياكل البحرية في حالة عوم أي في حالة حركة و تنتقل ما عدا ذلك لا تطبق أحكام التصادم البحري على المنصات البحرية و هو عكس ما جاء في القانون البحري الجزائري.

الفرع الثاني

التصادم البحري بين سفن الخدمات و المنصات النفطية البحرية

حالة تصادم سفن الخدمات مع المنصات النفطية البحرية مع العلم أن هذه السفن يسمح لها الدخول داخل منطقة الأمن الموضوعة حول هذه المنصات و المحددة بمسافة معينة وفق لما جاءت به اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار.
سفن الخدمات و التي تسمى باللغة الإنجليزية و المستعملة في الميدان البحري Supply « Vessel تعتبر كهمزة وصل بين اليابسة و المنصة و تربطهم علاقة عقدية بموجب عقد نموذجي⁴⁴² و هو عقد « supplytime » من أجل تقديم هذه السفن خدمات للمنصات تتمثل في المؤونة، الآلات والتجهيزات و نقل عمالها ... و غيرها، كما سبق الإشارة إليه في بداية الأطروحة.

⁴⁴⁰المادة 165 فقرة 1 قانون المناجم الجزائري: " يعد كل مالك أو مستغل لمنشأة أو تجهيز، كما هي مذكورة في المادة 161 أعلاه، ترتكز على قعر البحر، أو كل شخص يقوم بأشغال البحث أو الاستغلال على متنها، مسؤولاً، كل فيما يخصه، عن المنشأة و عن ضمان استمرار جودة الإشارة البحرية و عملها ".
⁴⁴¹المادة 167 فقرة 1 قانون المناجم الجزائري: " يطبق التشريع البحري، و كذا الخاص بالموانئ على الإشارة المتعلقة بالمنشآت و التجهيزات المذكورة في المادة 161 أعلاه، و على الإشارة في مناطق الأمن المنصوص عليها في المادة 163 أعلاه".

⁴⁴² انظر الملحق رقم 6. ص. 270.

قد تتسبب هذه السفن في ارتطام أو اصطدام مع المنصات النفطية البحرية، في هذه الحالة يتم الرجوع إلى بنود العقد النموذجي الذي يربط بينهما و مراجعة البنود الخاصة بالأضرار الواجبة التحمل على عاتق كل طرف.

غالبا ما يسود هذا المجال التفاهم بين طرفي العقد بوضع بنود في العقد على عدم الرجوع، فكل طرف متضرر في العقد يتحمل الأضرار التي ألحقت به⁴⁴³.

- تطبيق قواعد الاصطدام بوجود البند **both-to-blame collision clause**:

يتضمن العقد النموذجي المبرم بين مالك المنصة النفطية البحرية و مالك سفينة الخدمة من أجل تطبيق قواعد التصادم البحري في حالة ارتطام سفينة الخدمات بالمنصة في البند السابع والعشرين (27) من المشاركة على سبيل الزمن و هو بند يخص تقسيم المسؤولية أثناء التصادم حسب مساهمة كل خطأ في نسبة للضرر و هذا ما يوجد في البند السابق الذكر⁴⁴⁴ Knock for Knock clause و يسمى هذا البند باللغة الإنجليزية⁴⁴⁵ Both-to-blame collision clause.

المطلب الثاني

تطبيق قواعد الإسعاف على المنصات النفطية البحرية أثناء عملية الاستغلال

يعتبر الإسعاف حادث من الحوادث البحرية كما سبق الإشارة إليه وفق للقواعد العامة، إلا أنه يتم تطبيقه على المنصات النفطية البحرية سواء من خلال الأحكام الدولية (الفرع الأول) و تبني التشريعات الوطنية لهذه الأحكام (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تطبيق التشريع الدولي في مجال إسعاف المنصات النفطية البحرية

كما سبق و أن تطرقنا إلى الإسعاف البحري وفق القواعد و الأحكام الدولية بناء على الاتفاقيات الدولية أولهما اتفاقية الإسعاف البحري لسنة 1910 ثم جاءت اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989⁴⁴⁶ التي نصت صراحة على منع تطبيق هذه الاتفاقية على المنصات و وحدات الحفر أثناء

⁴⁴³ Pierre-Jean BORDAHANDY, op, cit, p. 66.

⁴⁴⁴ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 100.

La clause knock for knock figure sur la «supply time » version 2005 clause 4 (B) sous le titre « responsabilités et indemnisation ».

⁴⁴⁵ Antoine LUQUIAU, op, cit, p. 12.

⁴⁴⁶ مرسوم رئاسي رقم 11-385 الموافق 23/11/2011، يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية الدولية للإنقاذ، لسنة

1989، التي حررت بلندن في 28/04/1989، الجريدة الرسمية العدد 64، الصادرة في 27/11/2011.

ممارستها لنشاطها و هذا ما جاءت به المادة الثالثة "لا تنطبق هذه الاتفاقية على المنصات الثابتة أو العائمة أو على وحدات الحفر البحرية المتحركة حيثما تكون هذه المنصات أو الوحدات تمارس في مواقع العمل عمليات استكشاف أو استغلال أو إنتاج الموارد المعدنية لقاع البحر".

نلاحظ من خلال استقراء المادة المذكورة أعلاه، أن اتفاقية الإنقاذ البحري لا تطبق أحكامها على المنصات النفطية البحرية الثابتة و العائمة و سفن الحفر عندما تكون هذه المنشآت تمارس نشاطها أي تكون في ميدان الاستغلال.

إذن بمفهوم المخالفة يمكن القول بأن تطبق هذه الأحكام على هذه المنشآت عندما تكون خارج عملية الاستغلال.

كما يرى للأستاذ REBORA المنع من تطبيق اتفاقية الإنقاذ الذي نصت عليه المادة الثالثة هو بصفة مؤقتة، بحيث تأخذ الاتفاقية بعين الاعتبار نشاط المنصة النفطية البحرية أثناء عملية الإسعاف⁴⁴⁷.

أما الأستاذ N.GASKELL فيتصور أربعة حالات و هي:

الحالة الأولى: هي حالة إسعاف المنصة النفطية البحرية التي تقوم بعمليات استخراج و استغلال النفط في الوقت يقدم فيه الإسعاف هنا لا يطرح الإشكال لكون اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 في مادتها الثالثة لا تطبق.

الحالة الثانية: هي حالة تقديم الإسعافات لمنصة نفطية بحرية لا تقوم بنشاط الاستكشاف و الاستغلال لكن موجودة في مكان وجود حقل النفط بمجرد وجود نوع من النشاط للمنصة يحرمها من الاستفادة من أحكام الاتفاقية⁴⁴⁸.

الحالة الثالثة: الحالة التي تكون فيها المنصة النفطية البحرية متوقفة على الخدمة أي لا يوجد الاستخراج، استغلال و إنتاج مثال ذلك حالة تنقل المنصة إلى بئر الاستغلال إما بمحركاتها الذاتية أو عن طريق القطر في عرض البحر الذي سبق و أن تعرضنا إليه في الباب الأول من الأطروحة، إذن باعتبار المنصة في حالة حركة و ليست في مكان معين و ثابت إذن تدخل في مجال تطبيق الاتفاقية الدولي.

الحالة الرابعة: شحن المنصة النفطية البحرية على متن طوفية و يرى البعض أنه في هذه الحالة تصبح المنصة بضاعة و بالتالي فنحن أمام عقد نقل بضاعة كما سبق لنا الإشارة إليه في الباب الأول في موضوع القطر غير مباشر.

⁴⁴⁷ Jean-François REBORA, l'assistance maritime, thèse de doctorat faculté de droit et de science politique Aix-en-Provence, presse universitaire 2003, p. 65.

⁴⁴⁸ Nicolas J.J GASKELL, the 1989 salvage convention and the Lloyd's open form salvage agreement 1910, Tulane Maritime Law Journal, 1991, volume 16 numéro 1, p. 31.

يلاحظ في هذه الحالة أنها تتم عن طريق وضع المنصة فوق الطوفية و تقوم القاطرة بجرها إلى مكان استغلالها بناء على عقد قطر غير مباشر و لا يمكن اعتبارها بضاعة لأن البضاعة يتم نقلها على متن السفينة و بالتالي لا يمكن تطبيق قواعد النقل البحري للبضاعة على المنصات النفطية البحرية.

نستخلص أن اتفاقية الإنقاذ تطبق على كل أنواع المنصات النفطية التي رغم وجودها في مكان الاستغلال أي حقل النفط إلا أنها لا تمارس عملياتها الثلاثة من استخراج، استغلال و إنتاج أي خارج نشاطها و كلما كان العكس لا تطبق عليها الاتفاقية.

لكن بالرجوع إلى الواجب الأخلاقي و مبدأ التضامن بين رجال البحر بغض النظر عن نوع السفينة أو الآلية العائمة و هذا من أجل حماية السفينة بمفهومها الواسع و الطاقم البحري.

أما فيما يخص تطبيق الإسعاف البحري على المنصات النفطية البحرية الناشطة يقول BORDAHANDY هنا لا نتحدث عن الإسعاف البحري الكلاسيكي و إنما على تطبيق "خطط السلامة" « safety plans » و أبعد من ذلك خطط التلوث « pollution plans » و هي خطط تهدف إلى تسيير السلامة على متن المنشآت وهي خطط تعدها الشركات النفطية من أجل الوقاية و مواجهة الحوادث⁴⁴⁹.

كما استبعدت أيضا الأستاذة Martine REMOND-GOUILLOUD تطبيق الاتفاقية الدولية 1910 على المنصات النفطية البحرية⁴⁵⁰، « il n'y aurait donc qu'avantage à étendre cette convention aux plates-formes ».

بهذا نكون بعيدين كل البعد عن نظام الإسعاف البحري التقليدي الذي يقوم عليه القانون البحري، و إنما تقوم هذه المنصات على أحكام خاصة نظرا لتغير طبيعتها القانونية بين فترة النشاط و الفترة خارج النشاط هنا يكمن إشكالية تطبيق قواعد الإسعاف من استبعادها

رغم أنه مشروع اتفاقية الآليات المتنقلة لاستغلال قاع البحر ريو دي جانيرو و سيدني السابقتين الذكر، و نصت أيضا على تطبيق قواعد الإسعاف البحري على تلك الآليات المتنقلة الخاصة باستغلال قاع البحر⁴⁵¹ من خلال الاتفاقية الدولية 1910 و بروتوكولها.

⁴⁴⁹ Pierre-Jean BORDAHANDY, op, cit, p. 67.

⁴⁵⁰ Martine REMOND-GOUILLOUD, op, cit, p. 741.

⁴⁵¹ Article 3 «Un Etat contractant qui est également partie à :

- la convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et au protocole de signature du 23 septembre 1910.
- Ladite convention avec le protocole du 27 mai 1967.

Droit appliquer au engins les règles cette convention, ou de la convention avec le protocole qui ne leur seraient pas applicables autrement » de la dite convention Rio de Janeiro 1977.

الفرع الثاني

تطبيق التشريع الوطني للإسعاف البحري للمنصات النفطية البحرية أثناء استغلالها

أولاً: تطبيق أحكام الإسعاف في القانون الفرنسي على المنصات أثناء الاستغلال:

تناول المشرع الفرنسي الإسعاف البحري في نفس القانون الذي تناول فيه التصادم البحري وهو قانون الحوادث البحري لسنة 1967 السابق الذكر.

نص على الإسعاف في الفقرة الثانية من المادة التاسعة⁴⁵² على تطبيق قواعد الإسعاف البحري لهذا القانون على كل من السفينة و كل الآليات العائمة و التي تدخل في إطارها المنصات النفطية البحرية.

نفس ما قالت أيضا الأستاذة REMOND-GOUILLOUD على تطبيق المشرع الفرنسي قواعد الإسعاف البحري على كل الآليات و الهياكل العائمة كما ترى أن المادة المذكورة أعلاه عند نصها على الآليات العائمة « engins flottants » فمعناها ضيق⁴⁵³.

كما أن وثيقة التأمين الفرنسية على هيكل الوحدات المتنقلة للحفر و الإنتاج تعرضت للإسعاف البحري في المادة الخامسة و العشرين⁴⁵⁴.

ثانياً: تطبيق أحكام الإسعاف في القانون الجزائري على المنصات أثناء عملية الاستغلال:

ذهب المشرع الجزائري إلى نفس ما ذهب إليه المشرع الفرنسي، فنص في القانون البحري الجزائري في المادة 333 السابقة الذكر على تطبيق أحكام الإسعاف البحري على كل الآلات العائمة حسب الحالة بحيث لم تحدد نوع معين من هذه الآلات العائمة بمفهومها العام و لم يحدد أيضا حالة هذه الآلة العائمة من حيث حالة الاستغلال من عدمها.

يلاحظ أن المادة 333 قانون بحري جزائري السابقة الذكر لم تحدد متى يمكن تطبيق هذه القواعد، إذن نستنتج أن الإسعاف البحري يمتد للمنصات النفطية البحرية سواء كانت ثابتة أو متنقلة كمنظيره الفرنسي.

بالرجوع إلى قانون المناجم الجزائري و بالضبط إلى المادة 161 التي حددت لنا الآلات العائمة التي قصدها المشرع في المادة 333 قانون بحري و هي:

- المحطات العائمة و ملحقاتها،
- الآليات الأخرى الخاصة بالاستغلال و ملحقاتها،

⁴⁵² Article 9 alinéa 2 «Tous engins flottants sont assimilés selon le cas, soit aux navires de mer, soit au bateaux de navigation intérieure pour l'application de l'alinéa précédent ».

⁴⁵³ « cette définition peut paraître un peu étroite en ce qu'elle exclut le jeu des règles pour les installations montées sur pieds on fines, or ces dernières, si elles ne peuvent elles-mêmes prêter assistance, peuvent en avoir besoin au même titre que les navires, si elles sont en danger de s'effondrer. »

⁴⁵⁴ Article 25 «En cas d'assistance à l'unité assurée, la part lui incombant sous réserve, le cas échéant d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée ». la police d'assurance, annexe n°3

- السفن البحرية التي تشارك مباشرة في عمليات البحث أو الاستغلال المنجميين.
كما نصت المادة 162 فقرة 2 على إنقاذ الحياة البشرية في البحر و تطبيق هذه القواعد على الموجودين على متن المنصات النفطية البحرية لقولها: "توضع المنشآت و التجهيزات المذكورة في المادة 161 أعلاه، للقوانين و التنظيمات المتعلقة لحماية الحياة البشرية في البحر".
نلاحظ من خلال المواد 333 قانون بحري جزائري و المادة 161 و 162 قانون مناجم جزائري أنها أخضعت المنشآت و التي ذكرت في القانون البحري باسم "الآلات العائمة" إلى أحكام الإنقاذ البحري منها إنقاذ الحياة البشرية في البحر.
كما أشار المرسوم الرئاسي 1996 إلى اتخاذ كل التدابير لإنقاذ الحياة البشرية في البحر بشكل عام و البحث عن الأشخاص المهددين بالخطر في البحر و هذا راجع كما سبق ذكر إلى الواجب الأخلاقي لأن إنقاذ و إسعاف الحياة البشرية إجباري.
ملاحظة لا يتم إعمال قواعد الخسائر المشتركة على المنصات النفطية البحرية لأنه ليس لها مجال في ذلك لأنه نظام يغرف في القواعد الكلاسيكية في المجال البحري و لا يمكن تصوره في المنصات النفطية البحرية.

المطلب الثالث

تحديد مسؤولية مالك المنصة النفطية البحرية أثناء عملية الاستغلال

مبدأ تحديد المسؤولية هو مبدأ أساسي و قاعدي من قواعد القانون البحري و هو ذو فائدة أساسية لمالك المنصات النفطية البحرية بنفس الأهمية بالنسبة لمالكي سفن الخدمات، نظرا لتعامل هذه الأخير و ارتباطها بالمنصات النفطية البحرية و دخولها منطقة الأمن مما ينجم عنه أضرار و بالتالي لابد من تعويض هذه الأضرار التي تكون نتيجة الحوادث البحرية المعروفة في التشريع البحري (الإسعاف و التصادم فقط دون الخسائر المشتركة لا مجال لإعمال على المنصات) و تم إضافة خطر لهذه الأخطار و هو خطر النفط الأمر الذي يستدعي وضع قواعد خاصة لتنظيم هذا الخطر.

كما قالت الأستاذة M.REMOND-GOUILLOUD أن البحث في تطبيق قواعد المسؤولية الموجودة في القانون البحري أو الشريعة العامة المتمثلة في القانون المدني على المنصات النفطية البحرية أمر صعب و لا يحقق النتيجة المحققة و الموجودة كما هو معلوم في نظام السفينة⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ « Que l'on cherche à appliquer la responsabilité propre au droit maritime ou le droit commun, l'adaptation s'en révèle difficile et le résultat décevant », M.REMOND-GOUILLOUD « la pollution des mers et les plates-formes de forage ». DMF du 25 octobre 1969, p. 518.

فنظام المسؤولية منظم على مستوى الدولي عن طريق الاتفاقية الدولية لتحديد المسؤولية فيما يخص الديون البحرية⁴⁵⁶ و البروتوكول المعدل لها⁴⁵⁷، جاءت لتحدد حدود مسؤولية مالكي سفن، مجال تحديد المسؤولية يخص ديون المسؤولية ضد المجهز و كل الديون الناشئة عن استغلال السفينة، لكن الديون الناشئة عن الإسعاف و الإنقاذ ... هنا لا يتمسك مالك السفينة بمبدأ تحديد مسؤوليته.

سبق الإشارة إلى أن يمكن للمنصة أن تصطدم بسفن الغير و سفن الخدمات و هذه الأخيرة الأكثر انتشارا و هذا راجع إلى دخول هذه السفن إلى مناطق الأمن مما يسبب أضرار لا بد من تعويضها.

فالإسعاف البحري هو مطلب من المطالب القانونية لسلامة الملاحة البحرية خاصة فيما يتعلق بالأضرار المشتركة بين المنصات النفطية البحرية و سفن الخدمات، في هذه الحالة يختل التوازن بين الطرفين إذا كان المجهز هو وحده الذي استفاد من إمكانية تحديد المسؤولية. و نظام تحديد المسؤولية و هو نظام شخصي يقوم به كل مالك بعد وقوع حادث مسبب للأضرار، لدى سوف نتحدث عن تحديد المسؤولية لدى ملاك المنصات النفطية البحرية (الفرع الأول) و أعمال المبدأ بين مالكي سفن الخدمات (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تمسك مالكي المنصات النفطية البحرية بتحديد المسؤولية

لم تعرف الاتفاقيات الدولية السابقة الخاصة بالحوادث البحرية السفينة و إنما تعرضت إلى القواعد الواجبة التطبيق في حالة حدوث إحدى هذه الحوادث البحرية (إنقاذ، إسعاف، خسائر مشتركة)، حتى القانون الفرنسي لم يعرفها و مدى أعمال أحكام الحوادث البحرية إلى المنصات النفطية البحرية. لدى يتم تطبيق أحكام الحوادث البحرية التي يقوم عليها القانون البحري، متى اتخذت المنصة النفطية البحرية صفة أو نظام السفينة، بحيث قواعد هذا الأخير تحدد شروط و قيمة تحديد مسؤولية مالكي السفن على مثل هذه القواعد⁴⁵⁸.

⁴⁵⁶ مرسوم رئاسي رقم 04-127 الموافق 19/04/2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية عن

المطالبات البحرية، المبرمة بلندن يوم 19/11/1976. الجريدة الرسمية العدد 26، الصادرة 25/04/2004.

⁴⁵⁷ بروتوكول المعدل لاتفاقية المسؤولية عن المطالبات البحرية 1989، لم تصادق عليه الجزائر.

⁴⁵⁸ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 111.

في هذه الحالة يمكن لمالكي المنصات النفطية البحرية المتنقلة، السفن الحفر، المنصات العائمة للإنتاج و استغلال و المنصات شبه الغاطسة، أن يتمسك بتحديد المسؤولية عن الديون الناشئة عن أضرار استغلال هذه الآلات أو المنشآت.

كما جاء في مشروع اتفاقية ريودي جانيرو و سيدني⁴⁵⁹ في مادتها الخامسة، السابعة و التاسعة كلها خاصة بمجال تحديد المسؤولية.

فنصت المادة الخامسة⁴⁶⁰ الخاصة بتحديد المسؤولية على تطبيق الاتفاقيات الدولية البحرية الخاصة بتحديد المسؤولية المطبقة على السفن كاتفاقية 1924 توحيد بعض القواعد الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر، و اتفاقية 1957 الخاصة بتحديد مسؤولية ملاكي البواخر البحرية إلى جانب اتفاقية 1976 الخاصة بحدود المسؤولية عن المطالبات البحرية رغم أن هذه الأخير تنص في مادتها الخامسة عشر على عدم تطبيق هذه الاتفاقية على المنصات العائمة⁴⁶¹.

أما المادة السابعة من مشروع الاتفاقية السابقة الذكر خصت بذكر المسؤولية عن التلوث التي سوف نتناولها لاحقاً.

و نصت نفس الاتفاقية في المادة التاسعة على أنه تم احتساب الحد الأدنى للمسؤولية عن المنصات البحرية بحسب الحد الأدنى لوزن المنصة⁴⁶².

يقول Antoine LUQUIAU في المادة الخامسة عشر من اتفاقية حدود المسؤولية السابقة الذكر التي استبعدت تطبيق هذه الأخيرة على كل الآلات العائمة و هذا يعطي مفهومين مختلفين لهذه المادة:

المفهوم الأول: أن عدد الآلات المستبعدة من اتفاقية المسؤولية محدد بحيث يسمح لاستفادة بعض الآلات من الاتفاقية دون الأخرى.

⁴⁵⁹ André PIERRON, op, cit, p.138.

⁴⁶⁰ Article 5 « un état contractant qui est également partie à : - la convention internationale pour l'unification de certains règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et au protocole de signature du 25 aout 1924, ou à,

- La convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer et au protocole de signature de 10 octobre 1957 où à,
- La convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes du 19 novembre 1976.

Doit appliquer aux engins, sous réserve, de l'article 9 ci-après, les règles de ces conventions qui qui ne leur seraient pas applicables autrement, s'agissent de la convention de 1976, un état contractant devra en appliquer les règles nonobstant les dispositions de l'article 15 paragraphe 5 de la dite convention ».

⁴⁶¹ المادة 15 الفقرة 5 "لا تنطبق هذه الاتفاقية على: المنصات العائمة المبنية بغرض استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحر أو تربته التحتية".

⁴⁶² Article 9 « pour le calcul de la limite de la responsabilité définie aux article 5 et 7 les engins qui sont des plates-formes sont réputés avoir une jauge minimum de x tonneaux. Lorsque par le jeu de l'article 8 ci-dessus, la loi interne s'appliquera la même règle sera quant à la limite minimum de responsabilité pour autant que cette limite se base sur le tonnage ».

المفهوم الثاني: أن صياغة المادة 15 يعطي مفهوم واسع و شامل على استبعاد الكلي للآلات العائمة من مجال تطبيق الاتفاقية عليها.

و يرى أن تحديد المسؤولية لهذه الآلات العائمة يعود إلى طبيعة النشاط الوجهة الاقتصادية لهذه الآلات بحيث يعرضها ذلك لخطر البحر.

كما تبين لنا الأستاذة REMOND-GOUILLOUD على وجود نظام خاص بتحديد المسؤولية عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات التي نص عليها مشروع اتفاقية ريودي جانيرو و اتفاق المسؤولية عن أضرار التلوث و يسمى باللغة الإنجليزية l'accord OPOL الذي تم توقيعه في 4 سبتمبر 1974 و هو كغيره من الاتفاقات الخاصة التي أبرمت فيما يخص الناقلات النفطية. نص فيه الموقعين على الاتفاق على تعويض الأضرار الناجمة التلوث البحري بالنفط الصادرة من المنصات النفطية البحرية في حدود المياه المبينة و المحددة في الاتفاق، إلى جانب مقاييس الوقاية التي اتخذت من الغير أو المستغل نفسه، و هي مسؤولية موضوعية و أحيانا يحيل الاتفاق إلى تطبيق اتفاقية المسؤولية المدنية 1976 الخاصة بالإعفاء من المسؤولية، و حددت مبلغ الحادث الواحد ب 16000 دولار⁴⁶³.

أمام هذا الوضع القانوني الغير واضح و المضطرب مقارنة بأهمية الأموال (المنصات النفطية البحرية) الضخمة التي هي في خطر، جعل المستثمرين في هذا المجال الاقتصادي يضعون في عقودهم النموذجية بنود تمنع كل دعوى المسؤولية فيما بينهم، مما يجعل كل طرف يتحمل بنفسه الأضرار التي تلحقه⁴⁶⁴.

إذن أمام هذا الوضع القانوني الغامض الذي لم ينص صراحة بصفة موجزة على نظام مسؤولية محدد كما فعل في تحديد المسؤولية للناقلات النفطية البحرية ما يجعل المنصات النفطية البحرية تخضع تارة للتشريع الدولي و تارة للتشريع الوطني و لإدارة الطرفين من خلال العقود النموذجية التي تحاول الأطراف تنظيمها لإيجاد مخرج لهذه المشكلة القانونية التي تمتد منذ وجود المنصات.

الفرع الثاني

مبدأ تحديد المسؤولية بين المجهز و المستأجر لسفينة الخدمات

سبق لنا الإشارة إلى أن المنصات النفطية البحرية منذ دخولها البحر و هي لا تستغني عن خدمات الغير، و لقد وجدت سفن تسمى بسفن الخدمات supply vessels التي تتصل بالمنصة بموجب عقد خاص بها لتقديم الخدمات للمنصة النفطية البحرية طيلة مدة حياتها أي استغلالها.

⁴⁶³ M. REMOND-GOUILLOUD, DMF 1977, op, cit , p. 689.

⁴⁶⁴ Antoine LUQUIAU, op, cit, p. 26.

كما سبق الإشارة أيضا أن هذه المنصات تتعرض إلى حوادث بحرية أكثرها التصادم البحري نظرا لدخول هذه الأخيرة إلى منطقة الأمن مما يجعلها عرضة للأخطار سواء تتسبب فيها للمنصات النفطية البحرية أو تسببها لها هذه الأخيرة.

المعلوم أن للسفينة مالك قد يكون مجهزا أو قد يكون هذا الأخير غير مالك و يتم عقد تقديم الخدمات من مؤونة، تجهيز و نقل بموجب عقد استئجار على سبيل المدة و هو عقد نموذجي supply time الذي يتضمن مجموعة من البنود المحددة الموحدة و هي تقوم على نظام توزيع المتساوي للأضرار بين طرفي العقد (سواء كانت المنصة ثانية أو منتقلة كما سبق ذكره) و يعرف في هذه العقود بنظام «knock for knock» و تم النص عليه البند في البند (14) من العقد 2005 supply «⁴⁶⁵ time .

بالرجوع إلى اتفاقية حدود المسؤولية عن المطالبات البحرية لسنة 1976 في مادتها الثانية الفقرة الثانية "يعني مصطلح "مالك السفينة" المالك، و المتعهد، و المدير، و المشغل لسفينة بحرية" و تكون بذلك حددت الأشخاص الذين لهم الحق في التمتع بحق حدود المسؤولية و لا وجود للمستأجر لدى ليس له الحق في المسؤولية.

لكن جاء حكم عن محكمة الاستئناف البريطانية في قضية⁴⁶⁶ «CMA-DJAKARTA» يمد حق التمتع بتحديد المسؤولية إلى مستأجر سفينة الخدمة، الوضع الذي أقلق المختصين في مجال استغلال النفط في البحر من تأثير هذا الحكم على الخدمات البحرية للمنصات النفطية البحرية. لكون الحكم جاء يخص سفينة DJAKARTA التي تم استئجارها على سبيل المدة و هو نفس النظام المطبق على سفن الخدمات و هذا دفع المديرية الخاصة بالاستغلال المنجمي البحري في نادي الحماية و التعويض عن مخاوفها⁴⁶⁷ من تطبيق نفس النظام على الأضرار التي تكون بينها و بين سفن الخدمات و التي لا تتوافق مع بند knock for knock.

⁴⁶⁵ أنظر الملحق رقم 6. ص. 270.

⁴⁶⁶ « CMA-DJAKARTA », court of appeal, 2004 Lloyd's report, p.460. www.standard-offshore.com

⁴⁶⁷ Jean-Baptiste CHARLES, op, cit, p. 113.

الفصل الثاني

الأخطار التي تخلفها

المنصات النفطية البحرية

نتيجة نشاطها

الفصل الثاني

الأخطار التي تخلفها المنصات النفطية البحرية نتيجة نشاطها

سبق و أن تعرفنا على الأخطار التي تطرحها المنصات النفطية البحرية أثناء وجودها في البحر باعتبار هذا الأخير مكان يتميز بالأخطار تسمى "أخطار البحر" PÉril de mer و هي ميزة ذاتية للمجال أو الوسط البحري.

فالأولى المشاكل التي تتعرض إليها المنصات النفطية هي الحوادث البحرية المعروفة لدى القانون البحري و التي أشارنا إليها فيما يخص تطبيقاتها على هذه المنشآت البحرية، فهي عرضة لها لكونها موجودة في البحر.

لكن هذه الأخطار التي تواجهها المنصات النفطية البحرية ليست الوحيدة، و إنما هناك أخطار تتسبب فيها المنصات النفطية البحرية بالنظر إلى النشاط الذي تمارسه بغض النظر عن نوع المنصة البحرية، فقد ينتج عنه أضرار سواء نتيجة حوادث المنصات النفطية البحرية أو مشكلة تفكيك هذه المنصات مما يؤثر على سلامة البيئة و الملاحة البحرية.

لدى سوف نتطرق إلى خطر التلوث البحري بالنفط الناجم عن نشاط المنصات النفطية البحرية (المبحث الأول) و الخطر الذي تطرحه المنصات أثناء نهاية استغلالها (المبحث الثاني).

المبحث الأول

خطر التلوث البحري بالنفط
من المنصات النفطية البحرية

المبحث الأول

خطر التلوث البحري بالنفط من المنصات النفطية البحرية

يعتبر النفط من بين أكثر الملوثات التي تهدد البيئة البحرية و سلامة الملاحة، سواء كان تلوث عمدي أو غير عمدي، ليست السفن هي الوحيدة التي تلوث البحر و تمس بسلامة الملاحة البحرية من جراء التسربات النفطية من خلال الكوارث التي تتسبب فيها السفن و الناقلات. لقد ظهرت منشآت و هياكل بحري جديدة على البحار و المحيطات زادت من حدة تلوث البيئة البحرية بالنفط و هي "المنصات النفطية البحرية" التي أصبحت تقام بأعداد كبيرة من أجل استغلال النفط الموجود في البحر، إلا أن هذه الأخيرة لم تسلم منها البيئة فقد تسببت في العديد من الكوارث من خلال انفجار هذه المنصات النفطية البحرية مع نقص التشريع الدولي في هذا المجال جعل الأمر صعب للسيطرة عليه.

أمام هذا الوضع الذي بات يقلق و يزعج الدول الصناعية الكبرى بين الحاجة إلى النفط و الحاجة إلى سلامة البيئة و الملاحة البحرية، سارع المجتمع الدولي لإعداد تشريع ينظم التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية.

فتنوع التشريع في هذا المجال بين تشريع دولي المبرم في هذا المجال (المطلب الأول)، إلى جانب تظافر جهود الدول على المستوى الإقليمي و الوطني من خلال الاتفاقيات الإقليمية و التشريعات الوطنية لمواجهة خطر التلوث (المطلب الثاني) لتصدي لهذا الخطر.

المطلب الأول

تصدي التشريع الدولي للتلوث بالنفط الصادر من المنصات النفطية البحرية

فالتلوث البحري بالنفط كان و لازال محل موضوع مناقشات في كل الاتفاقيات الدولية التي تيرم في مجال البحري، إذن مسألة البيئة البحرية أصبحت موضوع من مواضيع الساعة و يهم الخاص و العام.

المعروف أن هذا التلوث يصدر إما من السفن و الناقلات النفطية أو من جراء الأنابيب الموجودة في البحر، لكن البحر أصبح يعرف منشأة أخرى منذ نهاية القرن التاسع و هي "المنصات النفطية البحرية" و ما تسببه هذه الأخيرة و ما قد تتسبب فيه من تلوث للبيئة البحرية.

لدى قامت الهيئات و المنظمات الدولية إلى إبرام اتفاقيات دولية للوقاية و مكافحة التلوث البحري بالنفط من قبل الأمم المتحدة (الفرع الأول) و المنظمة البحرية الدولية (الفرع الثاني).

الفرع الأول

اتفاقيات الأمم المتحدة للتصدي للتلوث بالنفط من المنصات و الجهة المختصة لتنفيذ تلك الأحكام

أمام ما تعيشه البيئة البحرية من جراء التلوث بالنفط من المنصات النفطية البحرية الذي يؤثر على سلامة و أمن الملاحة البحرية فكلاهما مرتبطان ارتباط وثيق باحترام مقاييس الأمن و السلامة البحريين كلما تم تقادي خطر التلوث.

و لقد تعرضت منظمة الأمم المتحدة لمجال التلوث بالنفط من خلال القواعد الدولية التي وضعتها كل من اتفاقية جنيف 1958 و اتفاقية أعالي البحار (مونتي قوباوي) 1982 ، محددة بذلك الجهة المختصة لتنفيذها.

أولاً: تطبيق أحكام اتفاقية جنيف و مونتي قوباوي في مجال التلوث بالنفط:

1- أحكام اتفاقية جنيف 1958:

نصت المادة الأولى⁴⁶⁸ من اتفاقية جنيف التي انعقدت على إثر مؤتمر للأمم المتحدة الأول لقانون البحار في 28 أبريل 1958 و التي عرفت الجرف القاري على أنه: على قاع البحر و الأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المتاخمة⁴⁶⁹ للساحل الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي و ذلك إلى عمق مائتي متر (200 متر) أو أبعد من ذلك تبعاً لعمق المياه المتاخمة بقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المنطقة.

• على قاع البحر و الأرض التي تحته في المناطق البحرية المماثلة التي تجاورها سواحل الجزر.

من خلال استقراء المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة أعلاه، يتم تحديد الجرف القاري بامتداد العمق تحت البحر إلى خارج منطقة البحر الإقليمي أي بالامتداد الأرضي فيما وراء 200 متر مما يعطي للدولة الساحلية الحق في استغلال جرفها القاري من استكشاف و استغلال موارده المعدنية و الطاقوية.

⁴⁶⁸ Article 1 de la convention de Genève : « aux fins de présents articles l'expression « plateau continental » est utilisée pour désigner : a) le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux cotes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions, et b) le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux cotes des îles.

⁴⁶⁹ مرسوم رئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 6/11/2004 يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي الجريدة الرسمية العدد 70 الصادرة بتاريخ 7/11/2004.

أما المادة الرابعة من الاتفاقية وفق لمبدأ سيادة الدولة على إقليمها بما فيه إقليمها البحري لها الحق بوضع منشآت، تجهيزات أو آلات أو جزر اصطناعية كلما كان ذلك لازماً لاستكشاف واستغلال جرفها القاري دون أن يؤثر ذلك على سلامة الملاحة البحرية.

كما أكدت أيضاً على عدم الإخلال بحق الدول الساحلية في اتخاذ التدابير المعقولة لاكتشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية فلا يجوز لها عرقلة وضع أو صيانة الأسلاك أو الأنابيب الموضوعة على الجرف القاري⁴⁷⁰.

كما أعطت اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958 الحق للدول الساحلية في إقامة منشآت، أجهزة أو جزر اصطناعية من أجل استغلال ثروات جرفها القاري، وضعت مقاييس الحماية والأمن لهذه المنصات النفطية البحرية من خلال وضع مناطق أمنية مشددة لحمايتها و خضوعها للاختصاص القانوني للدولة الساحلية الموجود على إقليمها البحري المنصات النفطية البحرية، بغض النظر لمليتها للمنصة أم لا لأن سيادة الدولة القانونية تبسط على هذه المنصات النفطية البحرية حتى ولو كانت مملوكة لشركات أجنبية كما هو الحال للشركة البريطانية البترولية (BP) المالكة للمنصة Deep Water التي كانت تنشط في خليج المكسيك لمدينة Louisiane الأمريكية.

(أ) شروط الأمن والسلامة وفق الاتفاقية لوضع المنصات النفطية البحرية:

قام المشرع الدولي بتحديد شروط أمنية لإقامة المنصات النفطية البحرية و عدم عرقلتها للملاحة البحرية و حدد في المادة الخامسة من اتفاقية جنيف كالاتي:

- يجب ألا يؤدي اكتشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية إلى العرقلة الغير مشروعة للملاحة.
- يحق للدولة الساحلية أن تقيم و تصون و تشغل على الجرف القاري المنشآت و الأجهزة اللازمة لاكتشاف و استغلال موارده الطبيعية و أن تقيم حول هذه المنشآت و الأجهزة مناطق أمن أن تتخذ التدابير اللازمة لحماية تلك المنشآت و الأجهزة.
- كما نصت الاتفاقية على جواز مد منطقة الأمن بعد 500 متر حول المنشآت و الأجهزة التي أقيمت مقامه من كل نقطة من نقط حافتها الخارجية و على كل سفينة باختلاف جنسياتها احترام مناطق الأمن هذه.
- خضوع هذه المنشآت أو الأجهزة إلى قضاء الدولة الساحلية فلا تكون لها جزر و لا يكون لها بحر إقليمي خاص بها و وجودها لا يؤثر في حدود البحر الإقليمي للدولة الساحلية.

⁴⁷⁰ Article 04 de la convention de Genève : « L'Etat riverain ne peut entraver la pose ou l'entretien de câbles ou de pipelines sous-marins sur le plateau continental, réserve faire de son droit de prendre des mesures raisonnables pour l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles.

- يجب ألا تقام المنشآت و الأجهزة و لا مناطق الأمن المقام حولها في ممرات ضيقة على نحو يمكن أن يعرقل استعمال الطرق البحرية المنتظمة للملاحة الدولية.
- على الدولة الساحلية أن تتخذ كافة تدابير الحماية في مناطق الأمن.
- كما يجب الحصول على موافقة الدولة الساحلية للقيام بالأبحاث العلمية على جرفها القاري من خلال المعاهدة المتخصصة في دراسة جيولوجية هذا الجرف القاري كما يمكن لها المشاركة في الأبحاث و يجب نشر النتائج.

(ب) تحديد اتفاقية منطقة الأمن حول المنصات النفطية البحرية:

بمقتضى اتفاقية جنيف للجرف القاري لسنة 1958 تم الاعتراف من قبل المشرع الدولي سيادة الدولة الساحلية على جرفها القاري و ما يترتب عليه من حقوق الاستكشاف، و الاستغلال لثرواتها الطبيعية في تلك المنطقة.

حددت اتفاقية جنيف 1958 ما يشمله الجرف القاري " قاع البحر، و باطنه في المناطق المجاورة لساحل الدولة و خارج منطقة المياه الإقليمية إلى عمق 200 ميل أو أبعد عن ذلك إذا كان عمق المياه يسمح باستغلال الثروات الطبيعية لهذه المناطق"⁴⁷¹.

كما أكدت اتفاقية جنيف للجرف القاري على ضرورة سلامة الملاحة البحرية على ألا يكون استغلال الدول لجرفها القاري من شأنه أن يعيق بطريقة غير مبررة الملاحة البحرية، الصيد البحري أو المحافظة على الموارد البيولوجية للبحر أو بحوث علمية أخرى.⁴⁷²

للدولة الساحلية حق بناء و المحافظة أو تشغيل منشآت أو هياكل أخرى ضرورية لاستكشاف و استغلال موارده الطبيعية، و وضع مناطق أمن حول هذه المنشآت و الهياكل مع اتخاذ المقاييس الضرورية لحمايتها⁴⁷³.

حددت مسافة الأمن حول هذه المنشآت حوالي 500 متر من كل نقطة من حافتها الخارجية و إلزام كل السفن باحترام هذه المناطق⁴⁷⁴ أي عدم خرقها أو الملاحة بالقرب منها بمعنى أن على كل

⁴⁷¹ بوسلطان محمد، المرجع السابق، ص 240.

⁴⁷² Article 05 alinéa 01 de la convention de Genève 1958 sur le plateau continental « l'exploration du plateau continental et l'exploitation de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour effet de gêner d'une manière injustifiable la navigation, la pêche ou la conservation des ressources biologiques de la mer, ni de gêner les recherches océanographiques fondamentales ou les autres recherches scientifiques effectuées avec l'intention d'en publier les résultats ».

⁴⁷³ Voir article 5 alinéa 2 convention de Genève 1958 : « sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 6 du présent article, l'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles, et d'établir des zones de sécurité autour de ces installations ou dispositifs et de prendre dans ces zones les mesures nécessaires à leur protection ».

⁴⁷⁴ Voir article 05 alinéa 03 convention de Genève 1958 : « les zones de sécurité visées au paragraphe 2 du présent article peuvent s'étendre à une distance de 500 mètres autour des installations ou autres dispositifs qui ont été aménagés, mesurée à partir de chaque point de leur bord extérieur. Les navires de toutes nationalités sont tenus de respecter ces zones de sécurité ».

سفينة احترام مسافة الأمن بينهما و بين المنصات النفطية البحرية و التي أشارت إليها الاتفاقية باسم (المنشآت) حتى نحقق سلامة الملاحة البحرية و بالتالي حماية البيئة البحرية من حوادث التلوث بالنفط لأن هذه المنشآت تشكل خطر كبيرا في حالة انفجارها أو تفجيرها أو تسرب النفط إلى البحر.

2- أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتي قوباى 1982

واستمر موضوع حماية البيئة البحرية هاجس كل الدول الساحلية من أجل المحافظة على استمراريتها، و تعرضت المشرع الدولي مرة أخرى في اتفاقية مونتي قوباى لسنة 1982 للبيئة البحرية في الجزء الثاني عشر تحت عنوان "حماية البيئة البحرية" و الحفاظ عليها و أصبحت الشريعة العامة باعتبارها اتفاقية تتضمن كل المجالات و المواضيع الخاصة بالبحر و تعتبر مصدر تشريعي لباقي الاتفاقيات الدولية أو إقليمية المبرمة في نفس المجال.

أ) حق الدول الساحلية في استغلال ثروتها النفطية وفق اتفاقية مونتي قوباى:

عرفت المادة 76 من اتفاقية قانون البحار الجرف القاري يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع البحر و باطن المساحات المغمورة التي تمتد على ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعية لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

اتفاقية قانون البحار 1982 على إثر المؤتمر الثالث للأمم المتحدة أخذت "بمعيار الامتداد الطبيعي لإقليم الدولة إلى الحافة الخارجية للهامش القاري، الامتداد الطولي الذي يقدر ب 200 ميل بحري في حالة عدم الحصول على المسافة باستعمال المعيار الأول"⁴⁷⁵.

جاءت ملكية الدولة الساحلية لثرواتها على الجرف القاري على إثر تصريح الرئيس الأمريكي ترومان سنة 1945 على أن إقليم الولايات المتحدة الأمريكية يمتد طبيعيا تحت سطح البحر تكون ثرواتها ملكا لها و يخضع لاختصاصها و مراقبتها⁴⁷⁶.

يهم هذا التحديد في وضع المنصة النفطية البحرية حتى يمكن للدولة بسط سيادتها و اختصاصها القضائي و وضع مناطق الأمن حول هذه المنصات البحرية.

الدولة الساحلية لها حقوق على و هذا ما نصت عليه المادة 77 من اتفاقية قانون البحار و التي حددت الحقوق السيادية للدولة الساحلية على جرفها القاري فيما يخص ما يلي:

تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوق سيادية لأغراض استكشافه و استغلال موارده الطبيعية من خلال استقراء المادة 77 قانون البحار نجدها تحدد حقوق الدولة الساحلية على

⁴⁷⁵ بوسلطان محمد، المرجع السابق. ص 239.

⁴⁷⁶ بوسلطان محمد، المرجع نفسه، ص. 242.

جرفها القاري من حيث استكشاف موارده الطبيعية المتعددة أو المتنوعة و على رأسها النفط إلى جانب استغلال هذه الموارد إما بطريقة مباشرة أو غير مباشرة و هي حقوق خالصة للدولة أي تخضع لتصريحها.

أما فيما يخص الطريقة الغير مباشرة و هي أن تقوم الدولة الساحلية بموافقة صريحة لدولة أخرى باستكشاف و استغلال جرفها القاري من خلال ما يحوله من موارد طبيعية المتعددة و المتنوعة مع بقاء سيادة الدولة الساحلية على إقليمها و مواردها و خضوعها لاختصاصها القضائي.

فيدخل في إطار الاستكشاف و الاستغلال للموارد الطبيعية في الجرف القاري ضرورة بناء منصات بحرية من خلالها يتم استغلال هذه الموارد حسب نوعها و على رأسها النفط لدى يتم تشييد منصات نفطية بحرية سواء كانت للتقيب أو للاستغلال تختلف باختلاف العمل الذي خصصت من أجله.

باعتبارها الجزائر دولية ساحلية و نفطية الممثلة منقبل شركة سوناطراك التي تحصلت على رخصة البحث و التقيب من قبل الوكالة الوطنية للتنمية الموارد الطاقوية (ALNAFT)، مع العلم أن استكشاف و استغلال النفط في الجزائر يتم في الجنوب فقط، لكن سعت الجزائر إلى محاولة استغلال النفط البحري و حددت أول منطقة للبحث بجاية عنابة في المياه الإقليمية لولاية جيجل.

لدى وقعت شركة سوناطراك سنة 2007 مع شركة بترولية برازيلية "Petros-Bras" اتفاقين لتعزيز و تقوية التعاون في مجال الطاقة، لذلك تم توقيع مذكرة دبلوماسية تسمى باللغة الفرنسية memorandum d'entente و باللغة الإنجليزية memorandum of understanding الأول خاص باستغلال المحروقات سائلة و غازية في البر و البحر، و بالثاني خاص بالبيع و الشراء الغاز الطبيعي المميع GNL.

هذا الاتفاق بين سوناطراك و الشركة البرازيلية Petros-Bras فرصة لشركة سوناطراك لاستفادة من مهارات و تجارب الشركة الأجنبية في مجال التقيب عن النفط في البحر و التي تقوم بالحفر في المياه العميقة و الأكثر عمقا بأرقام بين 02 إلى 03 كلم تحت البحر.

كما اشتركت شركة سوناطراك مع شركة نرويجية في مجال النفط البحري و في سنة 2007 قامت شركة سوناطراك الدولية للاستكشاف و الإنتاج SIPEX مع شركة STATOIL بالتقيب في المياه العميقة بمصر و كانت مشاركتها بنسبة 20% مقارنة ب 80% لشركة STATOIL و تعتبر أول تجربة للشركة الجزائرية في مجال التقيب عن النفط في البحر و استغلاله.

(ب) إلزام اتفاقية مونتي قوياي الدول الساحلية حماية البيئة البحرية:

ألزمت اتفاقية مونتي قوياي الدول الساحلية على حماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها⁴⁷⁷

⁴⁷⁷ Article 192 « les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin » CMB.

كما أكدت على حق الدول في استغلال مواردها الطبيعية وفقا لسياستها البيئية أي قوانينها الوطنية دون المساس بمبدأ الحماية و المحافظة عليها⁴⁷⁸ أي استغلالها بطريقة عقلانية في إطار مبدأ حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

حق أي دولة ساحلية استغلال مواردها البحرية الحية و غير الحية من بينها النفط و هذا الأخير لا يمكن استغلاله إلا عن طريق وضع منصات بحرية لهذا الغرض، لدى يتم استغلال البيئة من أجل التطور الاقتصادي و تنميته لكن دون الإضرار بالنسبة البحرية.

أمام هذا الوضع الذي أعطى الحق للدول للبحث عن النفط في مياهها البحرية ألزمها أيضا إلى اتخاذ كافة تدابير الحماية و المحافظة و الوقاية لمنع تلوث البيئة البحرية بشتى أنواع الملوثات بصفة عامة و التلوث بالنفط بصفة خاصة سواء أثناء عمليات التنقيب أو الاستغلال⁴⁷⁹.

كما تقوم الدول باتخاذ هذه التدابير إما بصفة منفردة أو ثنائية أو متعددة الأطراف⁴⁸⁰ لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه.

كما أكدت اتفاقية مونتي قوباى على ضرورة اتحاد الدول أثناء استغلالها لمواردها الطبيعية الحية لا بد من عدم الإضرار ببيئة الدول الساحلية أو البحرية الأخرى، و أن تكون هذه الأنشطة محاطة بكافة تدابير الوقاية لمنع تلوث البيئة البحرية.

حددت اتفاقية مونتي قوباى مصادر التلوث البحري من بينها التلوث الناجم عن المنشآت و الأجهزة التي تستعملها الدولة الاستكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار و باطن أرضه. يلاحظ أن اتفاقية مونتي قوباى أخذت بمصطلح "المنشآت" و تدخل في إطارها المنصات النفطية البحرية التي تقام على المياه الإقليمية أو أعالي البحار من أجل استغلال النفط الموجود في البحر.

نصت الفقرة الثالثة من المادة 194 من اتفاقية مونتي قوباى على هذا النوع من مصادر التلوث بقولها: تتناول التدابير المتخذة عملا لهذا الجزء جميع مصادر تلوث البيئة البحرية، و تشمل هذه التدابير، فيما تشمل، التدابير التي يراد بها الإقلال إلى أبعد مدى ممكن من التلوث من المنشآت

⁴⁷⁸ Article 193 « les Etats ont le droit souverain d'exploiter leurs ressources naturelles selon protéger et de préserver le milieu marin » CMB.

⁴⁷⁹ Article 194 « les Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour que les activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle le soient de manière à ne pas causer de préjudice par pollution à d'autres Etats et à leur environnement et pour que la pollution résultant d'incidents ou d'activités relevant de leur juridiction ou de leur contrôle ne s'étende pas au-delà des zones où ils exercent des droits souverains conformément à la convention ». CMB.

⁴⁸⁰ بموجب مرسوم رئاسي رقم 06-302 يتضمن تصديق الجزائر على الاتفاق بين الجزائر و المغرب و تونس

المتضمن المخطط الاستعجالي الشبه الإقليمي بين الجزائر و المغرب و تونس للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، الموقع بالجزائر في 20/06/2005، الجريدة الرسمية العدد 63، الصادرة بتاريخ 2006/10/8.

و الأجهزة المستخدمة في استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية لقاع البحار و باطن أرضه، و بخاصة التدابير لغرض منع الحوادث و مواجهة حالات الطوارئ و تأمين سلامة العمليات في البحر، و تنظيم و تصميم تلك المنشآت أو الأجهزة و بنائها و تجهيزها و تشغيلها و تكوين طواقمها. أعطت كل اتفاقية من جنيف و مونتري قوباى الحق للدول الساحلية في استغلال ثرواتها الطاقوية الموجودة في جرفها القاري و ذلك بوضع منشآت لهذا الغرض من احترام مقاييس الأمن لمنع تلوث البيئة البحرية بالنفط بغض النظر عن مكان تواجد هذه المنصات سواء كانت في المياه الوطنية أو أعالي البحار حتى ينعقد اختصاص الجهة المعنية.

ثانيا: الجهة المختصة لتنفيذ قواعد التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية

سبق الإشارة إلى أن المنصات النفطية البحرية تقام إما في حدود المياه الإقليمية للدولة الساحلية و المحددة وفق اتفاقية الأمم المتحدة بقانون البحار (البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة) (الحالة الأولى) و إما تقام هذه المنصات على مياه خارج المياه الوطنية للدولة الساحلية (الحالة الثانية).

إذن ماهي الجهة المختصة لتنفيذ قواعد التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحر في كلتا الحالتين؟

- الحالة الأولى: الجهة المختصة لتنفيذ قواعد التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية في المياه الوطنية

نصت اتفاقية قانون البحار Montego Bay في الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر المتعلق بحماية البيئة البحرية و الحفاظ عليها، تحت عنوان القواعد الدولية و التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه على ضرورة أخذ مسألة حماية البيئة البحرية من المواضيع الأساسية و الحساسة و ذلك بوضع الدول الساحلية تشريعات وطنية للتلوثات الواقعة في مياهها الإقليمية و ما يوجد فوق هذه المياه.

ما أكدته الفقرة الأولى من المادة 208 من اتفاقية مونتري قوباى بنصها ما يلي: "تعتمد الدول الساحلية قوانين و أنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه و الناشئ عما يخضع لولاياتها من أنشطة تخص قاع البحار أو ما يرتبط بتلك الأنشطة، و عما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية و منشآت و تركيبات و ذلك عملا بالمادتين 60 و 80".

بعد استقراء المادة 208 من اتفاقية مونتري قوباى تأكد على ضرورة اتحاد الدول الساحلية تشريعات وطنية لمواجهة و مكافحة و الوقاية من تلوث البيئة البحرية من التلوث خاصة التلوث النفطي من المنصات النفطية البحرية و ذلك باتحاد كافة التدابير القانونية و المادية لمنع تلوث بيئتها البحرية.

سواء تعلق الأمر بالمنصات النفطية البحرية الواقعة في المنطقة الاقتصادية الخاصة و التي نصت عليها المادة 60 من الاتفاقية المذكورة و التي تدخل في حدود المياه الإقليمية للدولة الساحلية و بالتالي تخضع لولاية تلك الدولة و هذا ما أكدته المادة 60 فقرة الأولى (ب) "... المنشآت و التركيبات المستخدمة في الأغراض المنصوص عليها في المادة 56...".

بالرجوع إلى المادة 56 من اتفاقية قانون البحار نقصد بها حقوق الدولة الساحلية على ثرواتها الموجودة في البحار و حقها في استكشافها و استغلالها لهذه الموارد الطبيعية منها النفط و الذي يتم استغلاله عن طريق المنصات النفطية البحرية.

كما تكون للدولة الساحلية الولاية التامة على مياهها الإقليمية و ممارستها لسيادتها و بسط سلطاتها و اختصاصها القضائي و قوانينها كما تشمل هذه الولاية الوطنية على كل المنشآت و التركيبات المقامة على هذه المياه و هذا ما أكدت لنا المادة 60 الفقرة الثانية على أن تكون للدولة الساحلية الولاية الخالصة على هذه الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات، بما في ذلك الولاية المتعلقة بالقوانين و الأنظمة الجمركية، و الضريبة و الصحية و قوانين و أنظمة السلامة و الهجرة.

باعتبار أن للدولة الساحلية الولاية الخالصة على إقليمها البحري و كل المنشآت الموجودة عليه إذن فهي لها الولاية على ما تسببه هذه المنشآت و التركيبات الموجود على بحرهما إقليمها من تلوث لبيئتها البحرية و ما ينجر عنه من تدهور لهذه الأخيرة من الناحية الطبيعية، الاقتصادية. لكون نشاط هذه المنشآت و التركيبات من بينها المنصات النفطية البحرية من شأنه أن يسبب تلوث البيئة البحرية من جراء تسرب النفط إما أثناء عملية التنقيب أو أثناء عملية الاستغلال أو أثناء الشحن.

كما نصت المادة 80 من اتفاقية أعالي البحار على حق الدولة في استغلال جرفها القاري إما بنفسها أو عن طريق الغير بناء على رخصة تأذن فيه لدولة أجنبية بالحفر من أجل استكشاف و استغلال الثروات الطاقوية و على رأسها النفط الموجود في الجرف القاري⁴⁸¹ و كدى إنشاء المنشآت و التركيبات على هذا الجرف القاري.

يلاحظ من خلال المواد السابقة الذكر أنه من اختصاص الدولة الساحلية و من حقها استغلال النفط الموجود في مياهها الإقليمية الخاضعة لولايتها و سيادتها كما يمكن لها الإذن أو السماح لدولة أجنبية القيام تحت اختصاصها القضائي و سيادتها الوطنية باستغلال جرفها القاري.

كما أوجبت أن تكون القوانين و الأنظمة ذات فعالية و متوافقة مع التشريع الدولي في هذا المجال و هذا ما أكدت عليه المادة 208 في الفقرة الثالثة على أن لا تكون هذه القوانين و الأنظمة

⁴⁸¹ Article 81 : forages sur le plateau continental « l'état côtier a le droit exclusif d'autoriser et de réglementer les forages sur le plateau continental, quelles qu'en soient les fins », CMB.

و التدابير أقل فعالية من القواعد و المعايير الدولية و من الموصى به من الممارسات و الإجراءات الدولية.

لدى تقوم الدول الساحلية بتبني التشريع الدولي في مجال التلوث البحري الناجم عن أنشطة استكشاف و استغلال المنصات النفطية البحرية من خلال قوانينها الوطنية⁴⁸² منها ما جاء به المشرع الجزائري:

1- تبني المشرع الجزائري لمسافة منطقة الأمن للمنصات النفطية البحرية:

نص قانون المناجم الجزائري على إحاطة المنشآت و التجهيزات المذكورة في المادة 161 أعلاه، بمنطقة أن مع تحديد مسافة هذه الأخيرة من كل الاتجاهات، كما يحضر دخول هذه المنطقة دون رخصة إلى جانب تقييد عمليات التحليق فوق هذه المنشآت. هذا ما أكدته المادة 1/163 قانون المناجم "يمكن إحاطة المنشآت و التجهيزات المذكورة في المادة 161 أعلاه، بمنطقة أمن تمتد على مسافة خمسمائة (500) متر، ابتداء من كل جانب خارجي لهذه المنشآت و الآليات".

كما منع الدخول لهذه المناطق إلا بموجب رخصة تمنح من السلطات المختصة بالنسبة للأشخاص الذين ليست لهم علاقة بنشاط المنشآت و هذا ما جاء في المادة 2/163 قانون المناجم "يمنع الدخول دون رخصة بأية وسيلة كانت إلى هذه المنطقة، إذا كانت الأسباب خارجة عن عمليات البحث أو الاستغلال المنجميين".

إلى جانب القيود المفروضة على التحليق فوق المنشآت و مناطق الأمن، من أجل أمن هذه الأخيرة و هذا ما أكدت عليه المادة 3/163 قانون المناجم "يمكن فرض قيود على التحليق فوق المنشآت و التجهيزات، و كذا فوق مناطق الأمن قصد ضمان أمن الملاحة الجوية."، بحيث لا يسمح بالتحليق و دخول مناطق الأمن إلا للسفن و الطائرات المرخص لها بالدخول و التي لها علاقة بخدمات المنشآت و الآليات العائمة و يدخل في إطارها المنصات النفطية البحرية من تزويد هذه الأخيرة بالمؤونة، بالمعدات، و نقل العمال، باعتبار هذه السفن و الطائرات هي همزة وصل بين التراب الوطني و المنصات النفطية البحرية.

2- تبني المشرع الجزائري معيار وجوب الإشارة البحرية:

تعتبر الإشارة البحرية عنصر مهم جدا و ضروري للمنصات النفطية البحرية يدخل في إطار أمن و سلامة الملاحة البحرية، و هو نفس ما تتميز به السفن، و ذلك لتفادي الاصطدامات البحرية، و تقع مسؤولية ضمان استمرار و جودة الإشارة البحرية على عاتق كل مالك أو مستغل للمنشآت

⁴⁸² مثال الجزائر، المادة 03 فقرة 10 من قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، المادة 02 فقرة 02 قانون حماية الساحل و تميمه، مخطط تل البحر 2014 و غيرها من التشريعات الوطنية.

البحرية (المنصات النفطية البحرية تدخل في إطار هذا المصطلح العام)، و بالتالي يسهر على ذلك و يصبح مركزه مثل مركز الريان على متن السفينة، و يتم تطبيق القانون الوطني للدولة الساحلية التي أقيمت فيها المنصة النفطية البحرية فيما يخص الإشارة.

هذا ما جاء في نص المادة 165 فقرة 1 قانون المناجم "يعد كل مالك أو مستغل لمنشأة أو تجهيز، كما هي مذكورة في المادة 161 أعلاه، تتركز على قعر البحر، أو كل شخص يقوم بأشغال البحث أو الاستغلال على متنها، مسؤولاً، كل فيما يخصه، عن المنشأة و عن ضمان استمرار جودة الإشارة البحرية و عملها".

كما تعاقب الدولة كل مخالف لهذه التعليمات الأمنية الخاصة بالمنصات النفطية البحرية من خلال المتابعات القضائية لعدم امتثالهم للالتزامات القانونية التي رتبها القانون على عاتقهم كل مالك أو مستغل لهذه المنشآت، فيصل الأمر بالسلطات الإدارية المختصة أنها تقوم بوضع أو تصليح الإشارة في حالة إذا أعذر المستغل و لم يستجيب، و يتم ذلك على نفقة هؤلاء.

هذا ما أكدته المادة 161 فقرة 2 "تقع نفقات الإشارة في كل الحالات على عاتق المالك أو المستغل" و الإشارة تشمل الإشارة على متن المنصات النفطية البحرية و مناطق الأمن حتى يتم رؤيتها و تفاديها خلال الملاحة البحرية للسفن.

ثم أضاف المشرع في نفس المادة الفقرة 3 "يمكن السلطة الإدارية المختصة، إذا لم يمثل الأشخاص المذكورون في الفقرة الأولى أعلاه، للتعليمات التي تعطيها لهم من أجل تطبيق أحكام هذه المادة و عدم الاستجابة للإعذار الموجه لهم، أن تتخذ بصفة تلقائية الإجراءات اللازمة على حساب المالك أو المستغل، و ذلك دون الإخلال بالمتابعات القضائية" و الأشخاص الذين قصدهم المادة هم مالك و مستغل المنشأة، دون غيرهم على قيام مسؤوليتهم في حالة الإخلال بالتزاماتهم العقدية.

يتم تنفيذ هذه القوانين الوطنية المنصوص عليها في المادة 208 من اتفاقية مونتي قوباى عن طريق المنظمات الدولية و المؤتمرات الديبلوماسية لمنع تلوث البيئة البحرية الناجم عن الأنشطة الخاضعة لولايتها.

إلا أنه قد يكون استغلال الموارد غير الحية كالنفط خارج المياه الوطنية أي يكون في منطقة أعالي البحار.

الحالة الثانية: الجهة المختصة لتنفيذ قواعد التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية

في أعالي البحار

باعتبار أن منطقة أعالي البحار هي منطقة مفتوحة على جميع الدول و هي إرث للبشرية جمعاء و تمارس فيها حرية الملاحة و لا تخضع لأية سلطة أو سيادة أو ولاية دولة ما.

كما جاء في الفقرة الأولى (د) من المادة 87 حرية إقامة الجزر و غيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون الدولي رهنا لمراعاة الجزء السادس.

يلاحظ من خلال استقراء المادة 87 المذكورة أعلاه أنه يمكن إقامة منشآت في أعالي البحار من بينها منشآت استكشاف و استغلال الموارد غير الحية و من بينها المنصات النفطية البحرية. تضمن الجزء الحادي عشر من اتفاقية مونتي قوياي منطقة أعالي البحار و سماها "بالمنطقة" و ألزمت الاتفاقية الدول إلى اتخاذ تدابير اللازمة و الكافية لضمان حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية و منها عمليات الحفر لاستكشاف النفط و إقامة و تشغيل المنشآت من أجل استغلال هذه المادة الطاقوية فهذا ما أكدته في مادتها 145 من أيضا تتخذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الإتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي تنشأ عن هذه الأنشطة...

كما جاء في نفس المادة المذكورة أعلاه في الفقرة الأولى (أ) مايلي ... منع التلوث و الأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، و خفضه و السيطرة عليه، ... مع ضرورة الحماية من الآثار الضارة للأنشطة... و ذكر عدة أنشطة لكن ما يهنا في دراستنا هو الحفر لاستكشاف

و التتقيب عن النفط و إقامة و تشغيل و صيانة منشآت الحفر و الاستغلال لهذه المادة الطاقوية. كما نظمت اتفاقية مونتي قوياي نظام استكشاف و استغلال المنطقة في الفقرة الأولى المادة 153 تنظم الأنشطة في المنطقة و تجرى و تراقب من قبل السلطة نيابة عن الإنسانية جمعاء، وفقا لهذه المادة و كذلك الأحكام الأخرى ذات الصلة من هذا الجزء و المرفقات ذات الصلة، و قواعد السلطة و أنظمتها و اجراءاتها.

أنشطة استكشاف و استغلال النفط في منطقة أعالي البحار ليست متروكة على إطلاقها رغم أن المبدأ السائد في هذه المياه هو مبدأ حرية الملاحة و الملكية للبشرية جمعاء إلا عندما يتعلق الأمر باستغلال النفط الموجود في المنطقة لابد من وجود هيئة تراقب هذه العملية من أجل الحفاظ على البيئة البحرية و استمرارها.

تتمثل هيئة المراقبة كما حددتها الفقرة الثانية المادة 153 في المؤسسة أو سلطة من قبل الدول الأطراف أو المؤسسات الحكومية، أو الأشخاص الاعتباريين الذين يحملون جنسيات الدول الأطراف أو الذين يكون لهذه الدول أو لرعاياها سيطرة فعلية عليهم، و عندما تزكيتهم تلك الدول، أو من قبل أية مجموعة من الفئات المتقدمة الذكر التي تتوافر فيها المتطلبات المنصوص عليها في هذا الجزء و في المرفق الثالث.

و بالرجوع إلى المرفق الثالث من اتفاقية مونتي قوياي نجد الشروط الأساسية للتتقيب و الاستكشاف و الاستغلال في المنطقة في المادة الثانية و الثالثة منه⁴⁸³ تطبيقا للمادة 153 من اتفاقية مونتي قوياي،

⁴⁸³ Article 153 alinéa 1 « les activités, dans la zone, sont organisées, menées et contrôlées par l'Autorité pour le compte de l'humanité tout entière conformément au présent article, et aux autres dispositions pertinentes

كما وجدت اتفاقيات خاصة تهتم بالمجال البحري فقط من قبل هيئة مختصة و هي المنظمة البحرية الدولية.

الفرع الثاني

تصدي المنظمة البحرية الدولية لخطر التلوث بالنفط الصادر من المنصات النفطية البحرية

نظرا لخطورة الوضع الذي أصبح يعيشه البحر سواء من حيث البيئة البحرية أو سلامة الملاحة، الأمر الذي دفع المنظمة البحرية الدولية باعتبارها المنظمة المختصة في الأمور البحرية لمعالجة لتفادي الأخطار و الكوارث الملاحية و البيئية.

سارعت المنظمة البحرية الدولية إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية و وضع معايير دولية يجب على الدول الساحلية احترامها حتى يمكن إصلاح أوضاع البحر إلى ما كان عليه.

نتطرق إلى الأعمال المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية التي من شأنها أن تعيق الحركة البحرية و تلوث البحر لدى نتطرق بشكل عام لسلامة الملاحة البحرية، ثم إلى الاتفاقيات الخاصة بالتدخل في حالة التلوث بالنفط.

1- موقف اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية⁴⁸⁴ من

التلوث بالنفط من المنصات

تعتبر الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية تلحق الضرر بسلامة الأفراد و الممتلكات و يدخل الرعب في أوساط المجتمع و يقلق المجتمع الدولي.

لدى وحدت هذه الاتفاقية حتى تتوحد الجهود الدولية من أجل محاربة هذه الظاهرة و جعل الملاحة البحرية في سلام و أمن لأنه البحر بطبيعته هو مصدر للخطر و جاء هذه الاتفاقية عامة تخص الملاحة البحرية بصفة عامة أي تمارس على كل السفن التي تقوم بالملاحة البحرية ما عدا السفن الحربية و هذا ما نصت عليه صراحة المادة الثالثة من الاتفاقية.

de la présente partie et des annexes qui s'y rapportent ainsi qu'aux règles, règlements et procédures de l'Autorité ».

Article 153 alinéa 2 (B) « en association avec l'Autorité, par des Etats parties ou des entreprises d'Etat ou par des personnes physiques ou morales possédant la nationalité d'Etats parties ou effectivement contrôlées par eux ou leurs ressortissants, lorsqu'elles sont patronnées par ces Etats ou par tout groupe des catégories précitées qui satisfait aux conditions stipulées dans la présente partie et à l'annexe 3 ».

Article 3 alinéa 1 « l'entreprise, les Etats parties et les autres entités ou personnes visées à l'article 153, paragraphe 2, lettre b), peuvent demander à l'Autorité d'approuver des plans de travail portant sur les activités à mener dans la zone. Annexe 3 de la convention de Montego Bay, p. 130. Concernant de la disposition de base régissant la prospection, l'exploration et l'exploitation.

⁴⁸⁴ مرسوم رئاسي رقم 97-373 المؤرخ 1997/09/30 يتضمن انضمام الجزائر مع التحفظ إلى اتفاقية قمع الأعمال

غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية التي حررت في روما بتاريخ 1988/03/10. جريدة الرسمية العدد 65.

الأمر لا يدخل في مجال هذه الاتفاقية الدولية المنصات النفطية البحرية إلا أنه يستدعي الإشارة إليها باعتبارها الشريعة العامة لسلامة الملاحة البحرية لكون المنصات النفطية البحرية هي منشآت بحرية قد تعيق سلامة الملاحة البحرية كما قد تتعرض إلى خطر من شأنه أن يؤثر على سلامة الملاحة البحرية و بالتالي تلويث البيئة البحرية تعرض بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية إلى حماية البيئة البحرية من صدر التلوث الذي يلحقها من جراء الأعمال التي شأنها تهدد البيئة بصفة عامة.

لا وجود في محتوى هذه الاتفاقية على المنصات النفطية البحرية رغم أن السلامة البحرية مرتبطة بها، اقتصر الحديث عن السفن دون المنشآت الأخرى.

1.1- بروتوكول اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية⁴⁸⁵

جاء بروتوكول 2005 لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لتعديل الاتفاقية و نص على سلامة الملاحة البحرية من خلال وقايتها من كل أعمال العنف و الإرهاب التي تمس السفن بصفة خاصة و ما ينعكس ذلك سلبا على الملاحة و البيئة البحرية دون أن يدخل، أثر المنصات النفطية البحرية على سلامة الملاحة البحرية في حالة الأعمال التي سبق الإشارة و هذا ما أكدته في المادة الأولى من البروتوكول⁴⁸⁶

كما أوجد المشرع الدولي بروتوكولات خاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري حتى يحمي البيئة البحرية من التلوث الذي قد تسببه هذه الأعمال من انفجارات لهذه المنصات النفطية البحرية و يؤدي إلى تلويث البحر بالبقع الزيتية التي يصعب التحكم فيها مما يجعل انتشارها سهل بالنظر للظروف المناخية.

يلاحظ أنه مدامت المنشأة ثابتة لا تخضع لاتفاقية السلامة البحرية بمجرد تنقلها يمكن ذلك، إذن هذا المنع ليس مطلق و إنما يتحدد بحركة و تباث المنشآت و بالتالي يمكن تطبيق اتفاقية السلامة البحرية على سفن لحفر و المنشآت المتحركة.

2- موقف اتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد المنصات النفطية البحرية اتجاه تلوث بالنفط من المنصات:

بروتوكولين تم وضع لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري و تضمن هذين البروتوكولين نوع من أنواع المنصات النفطية البحرية التي تقام في

⁴⁸⁵ مرسوم رئاسي رقم 10-272 الموافق 2010/11/03 يتضمن التصديق على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع

الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. جريدة الرسمية العدد 69.

⁴⁸⁶ المادة 1 فقرة 1 (أ) "السفينة" تعني أي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تثبيتا دائما بقاع البحر، بما في ذلك

الزوارق ذات الدفع الديناميكي و المراكب القابلة للتشغيل المعمور و أي مركب عائم آخر".

الجرف القاري و هي "المنصات الثابتة" المثبتة بصفة دائمة بقاع البحر بغرض الاستكشاف أو استغلال الموارد الطاقوية لأغراض اقتصادية أخرى⁴⁸⁷ كما جاء في مضمون هذا البروتوكول الأعمال الغير مشروعة ضد المنصات الثابتة (المنصات النفطية البحرية الثابتة) يقصد بها في مفهوم هذا البروتوكول أعمال العنف التي تقام ضد المنصة و الأشخاص الذين على متنها كما جاء في المادة الثانية في فقرتها (أ) و (ب) ما يلي:

تنص المادة الثانية في فقرتها الأولى "يعتبر أي شخص مرتكبا لجرم إذا قام بصورة غير مشروعة و عن عمد بما يأتي:

(أ) الاستيلاء على منصة ثابتة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة
(ب) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر منصة ثابتة إذا كان هذا العمل يمكن أن يعرض للخطر سلامة المنصة.

(ج) تدمير منصة ثابتة أو إلحاق الضرر بها مما يمكن أن يعرض سلامتها للخطر، أو...".
يلاحظ من خلال استقراء المادة الثانية بفقرتها (أ) و (ب) و (ج) أن كل هذه الأعمال من شأنها أن تشكل خطر على البيئة البحرية في حالة انفجار المنصة النفطية البحرية نتيجة هذه الأعمال الإرهابية أو الفرضية التي من شأنه أن تؤدي إلى تسريب النفط في البحر و إحداث بقع زيتية تكون عواقبها كارثية.

لدى تحديد مناطق أمن المنصات النفطية البحرية أمر ضروري لسلامة المنصة البحرية الذي ينجم عنه سلامة البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

ثم جاء بروتوكول الثاني لسنة 2005⁴⁸⁸ ليضيف مواد تعزز من خطورة و ضرورة محاربة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري و هذا ما جاء في نص المادة الثانية مكرر في فقرتها (ب) بنصها ما يلي: "أو أفرغ من منصة ثابتة زيتا أو غازا طبيعيا مسيلا أو مادة خطرة أو ضارة أخرى، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ)، بكميات أو تركيز يسبب أو يرجع أن يسبب الوفاة أو الإصابة جسيمة أو ضرر بالغا...".

⁴⁸⁷ الفقرة الثالثة من المادة الأولى بروتوكول قمع الأعمال غير مشروعة ضد المنصات النفطية البحرية لسنة 1988 السابق الذكر.

⁴⁸⁸ مرسوم رئاسي رقم 10-271 مؤرخ 03/11/2010، يتضمن التصديق على البروتوكول 2005 المتعلق ببروتوكول قمع الأعمال المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، المحرر بلندن في 10/10/2005 الجريدة الرسمية العدد 68.

3- موقف الاتفاقية الدولية للإنقاذ⁴⁸⁹ من تلوث البيئة البحرية بالنفط من المنصات:

باعتبار الاتفاقية الدولية للإنقاذ التي وجدت منذ 1910 و تعرضت لعدة تعديلات منها اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 و التي نصت على مقاييس لحماية البيئة البحرية من جراء التلوثات التي تحدثها السفن و المنصات البحرية.

غير أن اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 عرفت في مادتها الأولى الفقرة (د) عن الضرر البيئي بقولها: "الضرر اللاحق بالبيئة : وهو ضرر مادي جسيم يلحق بالصحة البشرية أو الحياة أو الموارد البحرية في المياه الساحلية أو الداخلية أو ما جاورها، و ينجم عن التلوث، أو التلويث، أو الانفجارات أو أي حادث رئيسي مماثل" هذا جديد ما جاءت به اتفاقية 1989.

وسعت هذه الاتفاقية من تعريف الضرر البيئي و هو كل ضرر مادي يصيب جسم الإنسان أو الموارد البحرية في كل المياه الخاضعة لقضاء الدولة الساحلية و ما ينجم عنها من تلوث. كما أن اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 حددت مجال تطبيقها الذي انحصر على السفينة فقط دون المنصات النفطية البحرية بمختلف أنواعها و هذا من خلال التعريف الذي نصت عليه المادة الأولى في الفقرة (أ) "عملية الإنقاذ: هي أي عمل أو نشاط متخذ لمساعدة سفينة أو أية ممتلكات أخرى في خطر في المياه الملاحية أو في أية مياه أخرى مهما كانت".

أما فيما يخص المنصات النفطية البحرية قد استثنىها المشرع الدولي من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، صراحة في المادة الثالثة لنصها ما يلي: "المنصات و وحدات الحفر: لا تنطبق هذه الاتفاقية على المنصات الثابتة أو العائمة أو على وحدات الحفر البحرية المتنقلة حيثما تكون هذه المنصات أو الوحدات تمارس في مواقع العمل عمليات استكشاف أو استغلال أو إنتاج الموارد المعدنية لقاع البحر".

نستخلص بمجرد قراءة المادة الثالثة المذكورة أعلاه أن اتفاقية الإنقاذ لا تطبق عليها في مجال حماية البيئة البحرية، لكن جاء في المادة عبارة "تمارس في مواقع العمل" بمعنى مدامت ثابتة في مكان معين و تمارس نشاطها لا تشملها الاتفاقية لكن خارج ممارسة نشاطها تطبق أحكام الاتفاقية، أي نلاحظ أنه ليس منع كلي.

ثم نلاحظ في اتفاقية الإنقاذ لسنة 1989 أن للدولة الساحلية حقوق سيادية على إقليمها البحري لما فيه جرفها القاري و عليها أن تتخذ كافة التدابير اللازمة لحماية سواحلها من التلوث أو خطر التلوث في أعقاب حادثة بحرية التي يمكن أن تسفر عن عواقب ضارة كبيرة، و للدولة الساحلية

⁴⁸⁹ مرسوم رئاسي رقم 11-385 الموافق 2011/11/23 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989، التي حررت بلندن في 1989/04/29. الجريدة الرسمية العدد 64.

الحق في إعطاء التوجيهات المتعلقة بعمليات الإنقاذ و هذا ما أكدته المادة التاسعة من الاتفاقية الدولية للإنقاذ.

و جاءت المادة التاسعة⁴⁹⁰ من اتفاقية الإنقاذ موافقة للمادة 193 من اتفاقية قانون البحار التي تعطي للدولة الساحلية الحق في استغلال مواردها الطبيعية و فق لسياساتها الخاصة بحماية البيئة البحرية و المادة 194 في فقرتها (ج) و (د) من نفس الاتفاقية سابقة الذكر.

4- موقف اتفاقية الاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي الصادر من المنصات:

جاءت اتفاقية التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي سابقة الذكر تلزم الدول على ضرورة وضع خطط طوارئ التلوث الزيتي و هناك مفهوم كلمة "الزيت" جاء عاما يتضمن في طياته النفط بكل أشكاله⁴⁹¹ سواء على متن السفن أو على متن المنصات النفطية البحرية و هو ما يهمننا في الدراسة و التي سمتها الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي باسم "الوحدة البحرية" و هي مخططات نضعها كل دولة ساحلية مهددة بخطر التلوث الزيتي.

كما نصت الاتفاقية على ضرورة وضع خطط الطوارئ لمكافحة تلوث البحر بالنفط على متن الوحدات البحرية و التي تقصد بها المنشآت التي تقام في البحر من أجل استكشاف و استغلال النفط البحري و هذا ما أكدته في المادة الثانية الفقرة الرابعة سابقة الذكر.

بحيث جاء بصريح العبارة في الفقرة الثالثة من المادة الثانية "على كل طرف أن يطلب من متعهدي الوحدات البحرية الخاضعة لولايته حيازة خطط الطوارئ للتلوث الزيتي".

كما نصت الاتفاقية على الإجراءات الواجب اتباعها من قبل الدول الساحلية في حالة التلوث البحري بالزيت

أ- إجراءات الإبلاغ عن التلوث الناجم عن الوحدات البحرية (المنصات البحرية):

- يجب على الربانبة أو الأشخاص المسؤولين عن الوحدات البحرية الخاضعة لولايته تحرير تقرير عن أي حادث يقع على متن هذه الوحدات يتعلق بتسرب فعلي أو محتمل للزيت (النفط) إلى الدولة الساحلية التي يخضع إليها الوحدة.

⁴⁹⁰ المادة التاسعة "ليس هناك في الاتفاقية ما يؤثر على حق الدول الساحلية المعنية في اتخاذ تدابير بمقتضى مبادئ معترف بها عموما من مبادئ القانون الدولي لحماية سواحلها أو ما من مصالح من التلوث أو خطر التلوث في أعقاب حادثة بحرية أو أعمال تتعلق بمثل هذه الحادثة التي قد تسفر عن عواقب ضارة كبيرة، بما في ذلك حق الدول الساحلية في إعطاء التوجيهات فيما يتعلق لعمليات الإنقاذ".

⁴⁹¹ "الزيت: هو النفط في كل أشكاله بما في ذلك الزيت الخام، و زيت الوقود، الحماة، و الحثالة الزيتية و المنتجات المكررة" المادة الثانية الفقرة الأولى.

- يجب أيضا على الربابنة أو الأشخاص المسؤولين يتم معاينته في البحر يشمل تصريف الزيت في البحر.
- إعطاء أوامر و تعليمات للسفن و طائرات التفتيش و الطائرات المدنية في رفع تقرير عن أي حادث تم معاينته في البحر و المتمثل في تصريف النفط و تبليغ السلطات المختصة بذلك.

كما نصت الاتفاقية الدولية إلى أن هذه الإجراءات تتم وفق بما جاءت به المنظمة البحرية الدولية.

ب- الإجراءات المتخذة عند تلقي تقارير التلوث بالنفط عن الوحدات البحرية:

- تقدير الحدث باعتباره حادث تلوث زيتي.
 - تقييم حجم الحدث و عواقبه (حسب حجم المنصة النفطية البحرية).
 - وجوب إعلام الدول المجاورة بحادث تصريف النفط من الوحدة.
 - ضرورة إعلام المنظمة البحرية الدولية بالحدث و تفاصيله.
- باعتبار الجزائر دولة ساحلية مطلة على البحر الأبيض المتوسط الذي يعاني من نسبة كبيرة من التلوث نظرا للموقع الجغرافي و الطبيعي لهذه المنطقة، قامت الجزائر بالمصادقة على هذه الاتفاقية الدولية بموجب المرسوم المذكورة آنفا و بتبني بنود هذه الاتفاقية في تشريعها الداخلي وهذا ما جسده في مخطط "تل البحر"⁴⁹² من أجل مكافحة تلوث البحر و وضع مخططات و برامج استعجالية⁴⁹³ لمواجهة ذلك مهما كان مصدر التلوث سواء كان ناجما عن حادث بحري أو بري أو جوي و هذا ما أكدته في المادة الأولى من المرسوم التنفيذي المذكور آنفا بنصه ما يلي: "... يهدف هذا المرسوم إلى تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي يسبب أو قد يتسبب في تسرب كثيف في البحر من المحروقات أو أي منتجات أو مواد أخرى قد تشكل خطرا جسيما و/ أو وشيكا أو يلحق أضرارا بالوسط البحري و بأعماق البحار و على السواحل و بالمصالح المرتبطة بذلك".

نستخلص من خلال استقراء المادة المذكورة أعلاه أن هذا مخطط تل البحر يهدف إلى منع التلوث و مكافحته و الحد منه مهما كان المصدر من أجل حماية البيئة البحرية.

إذن يمكن إعمال هذا المخطط على المنصات النفطية البحرية في حالة وجودها على الإقليم البحري الجزائري و هذا ما يتم استخلاصه من المادة الثانية من مخطط تل البحر بنصها "يشمل مجال

⁴⁹² مرسوم تنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 2014/09/22 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و إحداث

مخططات استعجالية لذلك، الجريدة الرسمية العدد 58، الصادرة بتاريخ 2014/10/01.

⁴⁹³ Fatima BOUKHATMI, la pollution marine cadre juridique et institutionnel, revue droit des transports et des activités portuaires, N° 01 année 2014.

تطبيق أحكام هذا المرسوم مجموع الفضاءات البحرية و الساحل و كل فضاء بحري تمارس فيه الدولة الجزائرية سيادتها"

5- موقف اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث التلوث بالزيت⁴⁹⁴ من المنصات النفطية البحرية:

جاءت هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية من خطر التلوث بالزيت و غير الزيت و نصت صراحة على استبعاد مجال أعمالها على الهياكل التي تقوم باستكشاف و استغلال الموارد الطاقوية و الطبيعية لقاع البحار و المحيطات⁴⁹⁵.

تجد الإشارة على أن حادثة التلوث الناجمة عن تسرب النفط في البحر هي في معظمها حوادث كارثية من شأنها أن تلوث البيئة البحرية و تتضرر منها و عرفت الاتفاقية الدولية لأعالي البحار الحادثة البحرية في المادة الثانية فقرة أولى ينصها ما يلي: "هي اصطدام السفن أو جنوحها أو أي حادث من حوادث الملاحة، أو أي حدث على متن السفينة أو خارجها مما يسفر عن خسارة مادية للسفينة أو لحمولتها أو عن خطر وشيك بذلك".

يلاحظ من خلال المادة المذكورة أعلاه أننا نكون أمام حادثة تلوث بحرية إذا كان محور الحادثة هو السفينة التي تتسبب في تلويث السواحل البحرية بالزيت الذي جاء بمفهومه العام و يقصد به النفط الخام، زيت الوقود، زيت الديزل و زيت التشحيم وفق لما نصت عليه المادة الثانية الفقرة الثالثة و هو تعداد جاء على سبيل الحصر.

كما يمكن للمنصة النفطية البحرية القائمة على الجرف القاري أو في أعالي البحار أن تتسبب في تلويث البيئة البحرية بالنفط من جراء اصطدام سفينة بالمنصة أو انفجار المنصة أو البئر أو أثناء عملية الشحن النفط في السفن.

⁴⁹⁴ مرسوم رئاسي رقم 11-246 الموافق 10/05/2011 يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 1969/11/29 و بروتوكولها المبرم بلندن في 1973/11/02. الجريدة الرسمية العدد 45، الصادرة بتاريخ 2011/09/14.

⁴⁹⁵ المادة الثانية فقرة 2 (ب): "... أي مركب طاف باستثناء الهياكل أو النباتات التي تعمل في استكشاف و استغلال موارد قيعان البحار و المحيطات و طبقاتها التحتية".

6- موقف اتفاقية ماربول (MARPOL) من التلوث بالنفط الصادر من المنصات البحرية:

نصت اتفاقية ماربول في القاعدة 21 تحت عنوان الأحكام المطبقة على منصات التنقيب وغيرها من المنصات على تطبيق أحكام هذه الاتفاقية قياسا بالسفن التي تفوق حمولتها 400 طن، كما يمنع منعاً باتاً إلقاء بقايا المحروقات في البحر. يلاحظ أن اتفاقية ماربول نصت على تطبيق أحكام السفن على المنصات البحرية الثابتة، العائمة و سفن الحفر و غيرها من أنواع المنشآت، كما تفرض تعليمات على كل عمليات إلقاء المحروقات كما يمنع إلقاء بقايا المحروقات في البحر بشرط ألا تتجاوز 15 حصة في مليون. الملحق السادس من اتفاقية ماربول في القاعدة التاسعة عشر نص على الأحكام المطبقة على المنشآت أو المنصات البحرية و منشآت التنقيب ما يلي:

القاعدة 19 الفقرة الأولى يتم أعمال الاتفاقية المذكورة أعلاه على المنشآت التنقيب والمنصات النفطية البحرية، الثابتة و العائمة و جاءت هذه القاعدة في الملحق الخاص لقواعد الوقاية من التلوث الناجم عن تصريف السفن للنفط.

كما يلاحظ أيضاً أن المشرع الدولي لم يدرج المنصات النفطية البحرية التي تقام في أعالي البحار و من شأنها أن تتسبب في تلويث البيئة البحرية و اقتصر على السفن فقط و هذا في نظري يعود للأسباب التاريخية⁴⁹⁶ التي أوجدت هذه الاتفاقية و راجع لعدد المنصات آنذاك على عكس ما هي عليه حالياً.

ثم جاء الملحق الأول من اتفاقية ماربول في القاعدة 39 تحت عنوان التعليمات الخاصة المطبقة على المنصات البحرية الثابتة أو العائمة و سفن التنقيب، منشآت العائمة للإنتاج، نجدها قد أدخلت نوع جديد من المنصات النفطية البحرية المشار إليها التخزين و التفريغ (FPSO) التي تستعمل في إنتاج و تخزين المحروقات في البحر، و وحدات التخزين (FSU) فيما يخص المنصات البحرية. يلاحظ أن التشريع الدولي اهتم بمشكل التلوث بالمحروقات بما فيه الصادر من الناقلات النفطية، قامت المنظمة البحرية الدولية من خلال اتفاقية انمارسات بمراقبة كل ما يحدث في البحر و ربطه بالبر، و ذلك من خلال وضع أجهزة و هياكل تقنية خصصت لهذا الغرض. لدى تم إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عبر الأقمار الصناعية لتتبع كل ما يحدث في البحر، و قد ادخل في طيات هذه العملية، مراقبة المنصات النفطية البحرية و تتبع حركة نشاطها و هذا من خلال التعريف الواسع للسفينة⁴⁹⁷ وفق اتفاقية انمارسات.

⁴⁹⁶ حادثة توري كانيون الناقل النفطية توري كانيون في 18/03/1967 و تسرب 90000 طن من النفط من قرب

السواحل البريطانية. سماعين فاطيمة، المرجع السابق، ص 17.

⁴⁹⁷ المطلب الأول من المبحث الأول، فصل تمهيدي من الأطروحة، ص 12.

فعملية مراقبة هذه المنشآت البحرية من شأنها أن تلتقط أية تجاوزات على البيئة البحرية كتسرب المواد النفطية في البحر و بالتالي يتم معرفتها عن طريق الصور التي تلتقطها هذه الأقمار الصناعية إلى جانب المكالمات الصوتية للتنسيق بين البر و البحر.

كما يدخل هذا النظام في إطار سلامة و أمن الملاحة البحرية من خلال مراقبة هذه المنشآت عن بعد، مما يسمح بمتابعة حالة المنصات من قبل التقنيين، كما يستعمل نظام المراقبة في البحث عن المنصات التي تبتعد عن مكان نشاطها نتيجة التقلبات الجوية من خلال نظام BGAN⁴⁹⁸

المطلب الثاني

تصدي الأنظمة الإقليمية للتلوث بالنفط الناجم عن المنصات النفطية البحرية

بعدما تطرقنا إلى الأنظمة الدولية الخاصة بتنظيم القواعد القانونية لمواجهة و مكافحة تلوث البيئة البحرية بالنفط الصادرة من المنصات النفطية البحرية التي جاءت بها كل من منظمة الأمم المتحدة و المنظمة البحرية الدولية، و التي أثرت على الدول الساحلية و دفعتها إلى إبرام اتفاقيات لحماية مناطقها البحرية و هو ما يسمى "بالاتفاقيات الإقليمية" و هذا تطبيقاً لما نصت عليه اتفاقية مونتري قوباوي من واجب الدول البيئة البحرية و ما نصت عليه الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي السابقة الذكر.

لدى إبرام سلسلة من الاتفاقيات الإقليمية لحماية المناطق الحساسة للوسط البحري لمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الخليج الفارسي (اتفاقية الكويت)، غرب و وسط أفريقيا (اتفاقية أبيدجان)، و هي اتفاقيات أبرمت في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PNUE) مع المنظمة البحرية الدولية (الفرع الأول) و هناك اتفاقيات إقليمية أخرى أبرمت خارج إطار برنامج الأمم المتحدة، من قبل إرادة و رغبة الدول منها اتفاق بون Bonn، اتفاقية هيلسينكي (Helsinki) و اتفاقية أوسبار OSPAR اتفاق شبه إقليمي للبحر الأبيض المتوسط (الفرع الثاني).

⁴⁹⁸ Rig Stat déploie des systèmes capables d'assurer la surveillance des plates formes de forage et des terminaux pétroliers même sans aucune présence humaine.
Le système a fait ses premiers preuves dans le golfe du Mexique en 2005 pendant les ouragans Katarina et Rita (deux événements météorologiques les plus dévastateurs jamais survenus) qui ont rompu le dispositif d'amarrage de plusieurs plates-formes.

الفرع الأول

مواجهة الاتفاقيات الإقليمية المبرمة في إطار برنامج الأمم المتحدة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط من المنصات

قامت منظمة الأمم المتحدة مع المنظمة البحرية الدولية بإعداد مجموعة من الاتفاقيات الإقليمية وفق لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة منها اتفاقية برشلونة، أبيدجان، و الكويت.

أولاً: تصدي دول البحر الأبيض المتوسط للتلوث بالنفط الناجم عن المنصات البحرية:

1- اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط⁴⁹⁹:

جاءت اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط وفق لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية الوسط البحري من التلوث بشيء أنواعه من خلال بروتوكولاتها، و منها ما تعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري و البروتوكولاتها الخاص بذلك.

أ) اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط⁵⁰⁰

تعرضت هذه الاتفاقية إلى موضوع تلوث البحر الأبيض المتوسط بشتى أنواع الملوثات و منها الناجم عن استكشاف و استغلال الرصيف القاري و قاع البحر و تربته التحتية و هنا يدخل في مجال تطبيقها المنصات النفطية البحرية التي تتسبب أو قد تسبب تلوث البيئة البحرية المتوسطة بالنفط و هذا ما جاء في المادة السابعة من الاتفاقية المذكورة أعلاه "تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لمنع التلوث و التخفيف منه و مكافحته و القضاء عليه إلى أقصى مدى ممكن في منطقة البحر المتوسط الناجم عن عمليات البحر و تربته التحتية".

يقصد بالأطراف المتعاقدة هي أطراف اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط أن تتظافر جهودها من أجل حماية هذه البيئة من التلوث، و من بينها الجزائر دولة ساحلية مطلقة على البحر الأبيض المتوسط⁵⁰¹. تم عقد الاجتماع الثالث لمناقشة بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري، عمق البحر و باطنه، بمالطا يومي 17-18 جوان

⁴⁹⁹ مرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26/01/1980 المتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16/02/1976 الجريدة الرسمية العدد 05.

⁵⁰⁰ مرسوم رئاسي رقم 04-141 المؤرخ في 28/04/2004، يتضمن التصديق على تعديلات اتفاقية حماية البحر المتوسط من التلوث المعتمدة ببرشلونة يوم 10/06/1995، الجريدة الرسمية العدد 28.

⁵⁰¹ تعرض المشرع الجزائري إلى التلوث البحري الناجم عن المنشآت و التجهيزات البحرية التي تمارس النشاط المنجمي و التي حددها المشرع الجزائري في قانون المناجم و تدخل في طياتها المنصات النفطية البحرية.

كما أثر المشرع الجزائري عقوبات جزائية لكل مرتكب لمخالفات و تجاوزات على البيئة البحرية عقوبة سالبة للحرية والغرامة أو إحدى هاتين العقوبتين، قانون المناجم الجزائري 2014.

2014، بمشاركة 16 دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط من بينها الجزائر باعتباره أيضا دولة متعاقدة في اتفاقية برشلونة⁵⁰².

(ب) بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري و قاع البحر و تربته التحتية⁵⁰³

جاء هذا البروتوكول لتوضيح أكثر ما نصت عليه المادة السابعة من اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط عندما تطرقت إلى التلوث الناجم عن عمليات الاستكشاف و الاستغلال للجرف القاري، و تم تبني هذا البروتوكول في 14 أكتوبر 1994⁵⁰⁴ و الذي صادق عليه الاتحاد الأوروبي بعد حادثة انفجار المنصة النفطية Deep water horizon و خليج المكسيك، وضع هذا الأخير لينظم بصرامة الإطار القانوني لنشاطات استكشاف و استغلال الجرف القاري لمنطقة البحر الأبيض المتوسط⁵⁰⁵ حسب التحديد الجغرافي الذي نصت عليه اتفاقية برشلونة إلى جانب جرفها القاري و قاع البحر و تربته التحتية⁵⁰⁶.

يسري هذا البروتوكول على كل المنشآت و الوحدات و المنصات البحرية الموجودة على هذه المنطقة الجغرافية التي يشملها البرتوكول. كما نص على ضرورة اتخاذ الدول منفردة أو مشتركة مقاييس لتحقيق و مكافحة و السيطرة في المنطقة المذكورة على التلوث الناجم عن أنشطة الاستكشاف و الاستغلال.

كما جاء في بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الجرف القاري و قاع البحر و تربته التحتية مبادئ أساسية و فعالة في مجال الاستغلال النفطي من أجل الحد إلى أقصى ممكن من مشكل التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية من أجل الحفاظ على البيئة البحرية.

⁵⁰² 3^{ème} réunion du groupe de travail ou le protocole offshore, Attard, Malte 17-18 juin 2014, 31/07/2014, www.rempec.org

⁵⁰³ Protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, adopté le 14/10/1994, entrée en vigueur, le 24/03/2011.

⁵⁰⁴ Décision n° 2013/5/UE du 17/12 relative à l'adhésion de l'union européenne au protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol. JOUE n° L4 du 9/01 / 2013. L'Algérie ne la pas encore ratifier.

⁵⁰⁵ المادة الأولى فقرة الأولى يقصد بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، المياه البحرية للبحر الأبيض المتوسط ذاتي وخالجانه و بحاره التي يحدها غرب خط الطول الذي يمر بمنارة رأس سيارتل عند مدخل جبل طارق، و شرق التخوم الجنوبية لمضيق الدردنيل ما بين منارتي مهمتجيك و ككالي".

⁵⁰⁶ Article 2 alinéa 1 (a) « la zone de la mer méditerranée définie à article premier de la convention y, compris le plateau continental, le fond de la mer et son sous-sol » protocole offshore.

ج (الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر

المتوسط في حالات الطوارئ⁵⁰⁷

جاء هذا البروتوكول لتطبيقه في منطقة البحر الأبيض المتوسط وفق لاتفاقية برشلونة و هي حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث التي سبق الإشارة إليها و هي بدوها تعرضت لموضوع التلوث الناجم عن استكشاف و استغلال الرصيف القاري و قاع البحر و تربته البحرية في المادة السابعة المعدلة.

نلاحظ أن عنوان البروتوكول هو "التعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ" و بالرجوع إلى تعديل اتفاقية برشلونة 1995 تنص على اتخاذ التدابير اللازمة و المناسبة لمنع التلوث الناجم عن هذه المنصات البحرية أو المنشآت كما نجدها في بعض الاتفاقيات و هو مصطلح واسع و أعم من مصطلح المنصات النفطية البحرية.

يلاحظ في البروتوكول المذكور أعلاه (بروتوكول 2002) في الفقرة 05 من المادة 11 على إلزامية وجود خطط الطوارئ على متن المنشآت البحرية لمكافحة التلوث بنصها ما يلي: "على كل طرف أن يلزم المشغلين المسؤولين عن المنشآت البحرية الخاضعة لولايته لتوفير خطط طوارئ لمكافحة حوادث التلوث، على أن تكون منسقة مع النظام الوطني المنشأ وفقا للمادة 04 و طبقا للإجراءات الموضوعية من قبل السلطة الوطنية المختصة"، و جاءت هذه المادة تحت عنوان "تدابير الطوارئ على متن السفن و في المنشآت البحرية و الموانئ" و يقصد بالمنشآت البحرية هو كل هيكل موجود في المياه الإقليمية للدولة من بينها المنصات البحرية.

ثانيا: تصدي دول افريقيا الوسطى للتلوث بالنفط الناجم عن المنصات النفطية البحرية:

1- اتفاقية أبيدجان⁵⁰⁸: Abidjan

اتفاقية أبيدجان هي اتفاق لحماية البيئة البحرية و المناطق الساحلية لغرب و وسط افريقيا من كل أشكال التلوث، التلوث الناجم من السفن، الناجم عن عمليات الغمر، الناجم عن المصادر البرية، و التلوث الناجم عن نشاطات استكشاف و استغلال قاع البحر، التلوث الهوائي، و التلوث عبر الخلاف الجوي.

ما يهمننا في دراستنا هو التلوث الناجم عن عمليات أو نشاطات استكشاف و استغلال ثروات قاع البحر الذي تطرقت إليه الاتفاقية في مادتها الثامنة⁵⁰⁹ على الدول الأطراف في الاتفاقية الأخذ كل

⁵⁰⁷ مرسوم رئاسي رقم 05-71 الموافق ل 2005/02/13، يتضمن التصديق على البروتوكول المتعلق بالتعاون في

منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث البحر المتوسط في حالات الطوارئ، المحرر في فالينا (مالطة) يوم

2002/01/25. الجريدة الرسمية العدد 12، الصادرة بتاريخ 2005/02/13.

⁵⁰⁸ Convention relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières et le protocole y relatif depuis son adoption à Abidjan le 23 mars 1981.

التدابير و مقاييس الوقاية و مكافحة التلوث الناجم بصفة مباشرة أو غير مباشرة عن نشاطات الاستكشاف و الاستغلال لقاع البحر التي تقع في دائرة اختصاصها القضائي.

كما تشجع اتفاقية أبيدجان التعاون الجهوي بين الدول الساحلية المتعاقدة لمكافحة التلوث⁵¹⁰ إلى جانب التعاون التقني في تبادل المعلومات و بيانات فيما بينهم.

كما تطرق بروتوكول اتفاقية أبيدجان إلى الحالة الطارئة التي كانت موضوع البروتوكول المتضمن مكافحة التلوث في الحالة المعقدة و الصعبة.

كما عرفت الاتفاقية الحالة الصعبة و المعقدة و الكارثية في الفقرة الثانية من المادة الأولى تحت اسم Situation critique pour le milieu marin، و هي كل حادث، حدث أو حالة مهما كان سببها و التي من شأنها أن تلوث أو تهدد بتلوث الوسط البحري و المناطق الساحلية بالمحروقات و غيرها من المواد الضارة، نتيجة التصادم، الجنوح و غيرها من الحوادث التي تحدث للسفن و الناقلات و تلك الناجمة عن المنشآت الصناعية⁵¹¹ و تدخل في إطار هذه الأخيرة المنصات النفطية البحرية.

يلاحظ أن المبادئ التي جاءت بها اتفاقية أبيدجان Abidjan من خلال بروتوكولها لا تختلف في جوهرها عن اتفاقية ماريول MARPOL و لا عن اتفاقية الاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي (OPRC) و متوافقة مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (CNUMD) التي سبق الإشارة إليها.

يستخلص من اتفاقية أبيدجان و بروتوكولها أنها حددت واجبات الدولة، كما ينبغي حث كل مشغل على هذه الواجبات و هي:

- وضع مخطط استعجالي أو ضد التلوث.
- إجراء إعداد التقارير في حالة التلوث.

القواعد العامة لاتفاقية أبيدجان و بروتوكولاتها غير واضحة فيما يخص الإجراءات الواجب اتباعها في حالة عدم تنفيذ الدول للواجبات العامة التي فرضتها أي ليس هناك جزاء عن عدم التنفيذ و ترك الأمر لإرادة الأطراف المتعاقدة.

⁵⁰⁹ Article 8 de la dite convention « les parties contractantes prennent toutes les mesures appropriées pour prévenir, réduire, combattre et maîtriser la pollution résultant directement ou indirectement d'activités d'exploration et d'exploitation du fond de la mer et de son sous-sol entre prises dans le cadre de leur juridiction ainsi que d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages relevant de leur juridiction ».

⁵¹⁰ Article 12 de la dite convention « les parties contractantes coopèrent pour prendre toutes les mesures nécessaires en cas de situation critique génératrice de pollution dans la zone d'application de la convention, quelle que soit la cause de cette critique, et pour réduire ou éliminer les dommages qui en résultent ».

⁵¹¹ Article 1 alinéa 2 de la dite convention « l'expression "situation critique pour le milieu marin" désigne tout incident évènement ou situation, quelle qu'en soit la cause, ayant pour conséquence une pollution importante ou une menace imminente de pollution importante du milieu marin et des zones côtières par des hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles, et en particulier les collisions, échouements et autres incidents survenant à des navires, y compris les navires citernes, les éruptions sur les sites de production pétrolière et la présence d'hydrocarbures ou d'autres substances nuisibles due à des défaillances d'installations industrielles.

ثالثاً: تصدي دول الخليج العربي للتلوث بالنفط من المنصات:

- اتفاقية الكويت:

خلال الدورة الرابعة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة قررت الكويت التحضير للاتفاقية ضد التلوث البحري بكافة مصادره، و بعد عدة اجتماعات قامت الدول الثمانية الساحلية لخليج الفارسي (البحرين، إيران، العراق، الكويت، عمان، قطر، العربية السعودية، و الإمارات العربية المتحدة) في 24 أبريل 1978 بالكويت تبني اتفاقية تتضمن التعاون من أجل حماية البيئة البحرية ضد التلوث و بروتوكول تعاون للحماية من التلوث بالمحروقات و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة و هي نفس الأحكام التي جاءت في اتفاقية برشلونة⁵¹².

كما فرضت الاتفاقيات التزامات على عاتق الدول الأطراف باتخاذ التدابير الكفيلة لمنع التلوث الناجم عن عمليات الاستكشاف و الاستغلال قاع البحر، و هنا يدخل مجال أعمالها على التلوث الناجم عن هذه المنشآت المستغلة لمثل هذه العمليات و هي المنصات النفطية البحرية⁵¹³.

تطرقت اتفاقية الكويت إلى التلوث الطارئ الحاصل بسبب وقوع الكوارث البحرية كاصطدام السفن و جنوحها و انفجار آبار النفط في المناطق المغمورة في بروتوكول خاص بالتعاون الإقليمي فيما بين دول الاتفاقية لمكافحة التلوث بالزيت و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، تعهدت من خلاله الدول الأطراف بتهيئة و تعزيز خططها الخاصة بالطوارئ و وسائل مكافحة التلوث بالزيت⁵¹⁴.

كما منح البروتوكول الحق لأية دولة طرف بطلب المساعدة لمواجهة التلوث، و ألزمت كل دولة طرف بإنشاء سلطة وطنية مختصة للاضطلاع بالتزامات التي فرضها بروتوكول اتفاقية الكويت من أجل السيطرة على التلوث البحري بالنفط من جميع المصادر بما فيها المنصات النفطية البحرية.

قامت اتفاقية الكويت بإنشاء منظمة إقليمية دائمة لحماية بيئة الخليج العربي و تتضمن كل أطراف الاتفاقية⁵¹⁵.

⁵¹²Emmanuelle DU PONTAVICE et Patricia CORDIER, la mer et le droit, Presse Universitaire de France, Paris 1984, p. 450.

⁵¹³ المادة 7 من اتفاقية الكويت التي فرضت التزاماً على الدول الأطراف باتخاذ التدابير الكفيلة لمنع التلوث الناجم عن عمليات استكشاف قاع البحار و استثماره.

⁵¹⁴عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة من التلوث، مشكلة في خليج العربي، دراسة مقارنة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية طبعة 2002، ص 300.

⁵¹⁵عباس هاشم الساعدي، المرجع السابق، ص 301.

الفرع الثاني

مواجهة الاتفاقيات و الاتفاقات الإقليمية لخطر التلوث من المنصات النفطية خارج إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة

هناك عدة اتفاقيات إقليمية أبرمت خارج برنامج الأمم المتحدة للبيئة من قبل إرادة و رغبة الدول الساحلية في حماية مناطقها البحرية، من التلوث بشتى أنواعه و مصادره و ما يهمنها هو التلوث البحري بالنفط الصادرة من المنصات النفطية البحرية منها، اتفاقية بون Bonn، اتفاقية أوسبار OSPAR، اتفاقية Helsinki و اتفاق إقليمي.

1- موقف اتفاق بون⁵¹⁶ من التلوث بالنفط من المنصات:

يدعى باتفاق بون BONN هو اتفاق تعاون من أجل مكافحة تلوث بحر الشمال بالمحروقات في دول الساحلية المطلة على بحر الشمال بلجيكا، الدانمارك، فرنسا، ألمانيا، الأراضي المنخفضة، النرويج، السويد، المملكة المتحدة و إيرلندا، و يخص هذا الاتفاق التنسيق في مجال و سائل المكافحة ضد تلوث بحر الشمال.

يقسم الاتفاق بحر الشمال إلى مناطق و يحدد مسؤولية الدول على كل منطقة نظرا لما تشهد المنطقة من حركة ملاحية بحرية كبيرة في مضيق Pas de Calais، بلجيكا، فرنسا و المملكة المتحدة هؤلاء مسؤولين عن حراسة المناطق التي هي تحت مسؤوليتهم في حالة وجود محروقات تهدد تلوث مياه بحر الشمال⁵¹⁷، أو قد تشكل تهديدا خطيرا للسواحل فيتم إعلام الطرف المتعاقد في الاتفاق⁵¹⁸.

اتفاق بون يهدف إلى مكافحة كل مادة ملوثة أو يمكنها أن تلوث مياه بحر الشمال، و ما يهمنها هو النفط المتسرب من المنصات النفطية البحرية سواء بصفة عمدية أو غير عمدية.

التعاون الذي أقره اتفاق بون في الحالة الكارثية⁵¹⁹ في بحر الشمال يسمح للدول الساحلية لوضع قواعد حماية بحر الشمال من خلال وضع خطط وطنية للتدخل إلى جانب تحفيز خطط طوارئ مشغلي المنصات النفطية البحرية، و تحديد إجراءات الإبلاغ عن التلوث⁵²⁰.

⁵¹⁶ Accord concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution des eaux de la mer du Nord par les hydrocarbures signé à BONN le 9 juin 1969. Jean-Pierre QUENEUDEC, droit maritime international, édition A. Pedone, Paris 1971. P. 89.

⁵¹⁷ Article 1 « le présent accord s'applique quand la présence ou la menace d'hydrocarbures polluant les eaux dans la région de la mer du Nord ... ». op. cit, p. 89.

⁵¹⁸ Article 5 alinéa 1 « chaque fois qu'une partie contractante a connaissance d'un accident ou de la présence de nappes d'hydrocarbures dans la région de la mer du Nord, susceptible de constituer une menace grave pour les cotes ou intérêts connexes d'une ou de plusieurs autres parties contractantes elle doit informer sans délai cette ou ces autres parties contractantes par l'intermédiaire de son autorité compétente » Ibid, p. 90.

⁵¹⁹ L'accord a été mis en œuvre, en 1977 lors de l'éruption du puits 14 de la plate-forme Bravo, Située sur le gisement d'Ekofisk (zone de responsabilité norvégienne), Voir Brigitte Stern, a propos de l'accident d'Ekofisk-problèmes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétrolière offshore, AFDI, vol 24, 1978, pp 772-791.

⁵²⁰ Pierre-Jean BORDHANDY, op, cit, p. 75.

سبق الإشارة إلى أن منطقة بحر الشمال الذي يعج بالعديد من المنصات النفطية البحرية أكثر 450 منصة نفطية بحرية مشغلة من قبل الشركات النفطية العملاقة منها شركة بريطانيا للنفط (BP)، توتال TOTAL فرنسا، شال (Shell) الأراضي منخفضة، ستاي أويل (Statoil) نرويج، مما دفع إلى تقسيمها إلى عدة مناطق و كل منطقة تحت مسؤولية دولة من دول بحر الشمال من أجل التنسيق فيما بينها لحماية المنطقة من التلوث الذي يهدد مياه بحر الشمال⁵²¹.

ينظم اتفاق بون BONN مكافحة ضد تلوث بحر الشمال على مستويين: من جهة تحضير التعاون بين دول المنطقة و من جهة أخرى تنظم تمارين تعاون في الحالات الكارثية أو الطارئة، كما ينص الاتفاق على الدول أن تطلب الإسعاف من دولة أخرى في الاتفاق من أجل مساعدتها في حالة عدم سيطرتها على التلوث⁵²².

كما تنص على إحداث خطط الطوارئ على متن هذه المنشآت وفق لما جاء في التشريع الدولي السابق الذكر، و لقد لقي نجاحا كبيرا بالنسبة للدولة المطلة على بحر الشمال و على المستوى العالمي.

2- موقف اتفاقية حماية الوسط البحري لبحر البلطيق⁵²³ من التلوث بالنفط من المنصات

تدعى جاءت اتفاقية Helsinki لحماية الدول المطلة على بحر البلطيق ضد التلوث بمختلف أشكاله و هي تضم كل دول المنطقة و الاتحاد الأوروبي.

عرفت الاتفاقية التلوث وفق لما جاء في اتفاقية مونتي قوباوي، و أن تلوث البيئة البحرية الناجم عن المنصات النفطية البحرية إما يكون عن طريق الطرح في البحر نفايات من هذه المنشآت⁵²⁴، إلى جانب إغراق هذه المنصات في البحر⁵²⁵ و هذا من شأنه أن يفسد نوعية مياه البحر و تأثيرها على الثروة الحيوانية للمنطقة إلى جانب عرقلة سلامة الملاحة البحرية بها.

يلاحظ على أن اتفاقية حماية الوسط البحري لبحر البلطيق شملت التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية و ذلك ما أقرته في تعريفها الواسع لمصطلح "السفينة" فأدرجت ضمن مفهومها الآليات العائمة سواء كانت ذاتية الدفع ام لا و كدى المنصات النفطية البحرية العائمة⁵²⁶.

⁵²¹ Céline ORENGO, la réparation du dommage écologique en matière maritime, étude à la lumière de mécanismes d'indemnisation nationaux et internationaux, thèse de doctorat, université de Nice-Sophia Antipolis, Nice, 2007.

⁵²² Céline ROANY, la mer du nord, thèse de doctorat, CDMO, faculté de droit et de sciences politiques, université de Nantes, année 2003, p. 160.

⁵²³ Convention pour la protection du milieu marin de la mer Baltique, appelée aussi Helsinki, signe 22/03/1974 puis révisé 1992, entrée en vigueur 3 mai en 1980, puis en 2000 pour sa version révisée.

⁵²⁴ Article 2 alinéa 3 (i) «le rejet en mer de déchets ou autres matières résultant ou prévenant de ... de plates-formes ou autres ouvrages placés en mer ». ladite convention.

⁵²⁵ Article 2 alinéa 3 (ii) « tout sabordage en mer ... plates-formes ou autres ouvrages en mer ».

⁵²⁶ Article 2 alinéa 4 « l'expression navire et aéronefs » s'entend ... les sous-marins, les engins flottants, qu'ils soient autopropulsés ou non, et les plates-formes flottants ».

كما نصت الاتفاقية على الدول المتعاقدة اتخاذ كافة التدابير للوقاية من تلوث البيئة البحرية لمنطقة بحر البلطيق الناجمة عن عمليات الاستكشاف و استغلال قاع البحر و تربته التحتية، تسهر الدول على توفير التجهيزات الضرورية التي تسمح بالتدخل الفوري للحد و التخفيف من حدة التلوث عند وقوع في المنطقة⁵²⁷.

3- موقف اتفاقية حماية الوسط البحري شمال شرق الأطلسي⁵²⁸:

تدعى باتفاقية OSPAR لحماية البيئة البحرية لشمال شرق الأطلسي، و هي اتفاقية إقليمية ضد كل أشكال التلوث سواء بري أو بحري، كما أنها تخص و تهتم بصفة واسعة بكل التلوث البحري الصناعي.

تعرضت اتفاقية حماية الوسط البحري لشمال شرق الأطلسي إلى التلوث الصادر من المنصات البحرية، بما فيها النفطية من خلال الغمر الذي عرفته المادة الأولى⁵²⁹ من الاتفاقية، يعتبر كل تلوث صادر من المنشآت النفطية هو النفايات التي تطرحها هذه الأخيرة إلى جانب إغراق هذه الوحدات البحرية في البحر نتيجة الانفجارات التي تحدث أو نتيجة نهاية عملها.

كما حددت الاتفاقية أن المقصود بالمنصات النفطية البحرية هي تلك المنشآت التي تقوم بالتنقيب و استغلال المحروقات في المناطق البحرية للاتفاقية⁵³⁰، و نصت الاتفاقية على الدول المتعاقدة أن تأخذ و بصفة انفرادية كل المقاييس للوقاية و القضاء على التلوث الناجم عن عمليات التنقيب و الاستغلال للنفط البحري⁵³¹.

خصت الاتفاقية الملحق رقم 3 للتلوث الناجم عن نشاطات المنصات النفطية البحرية محددة فيه القواعد القانونية الواجبة التطبيق في المنطقة من أجل الوقاية و القضاء على التلوث من منشآت التنقيب و استغلال النفط البحري.

خلاصة القول نجد أن اتفاقية (OSPAR) حماية الوسط البحري لبحر شمال شرق بحر البلطيق جاءت بمجموعة من الأحكام لضبط نشاط المنصات النفطية البحرية هي:

- المراقبة المستمرة للمنصات النفطية البحرية.

⁵²⁷ Article 10 « chaque parties contractants prend toutes mesures propres à prévenir la pollution de l'environnement marin de la région de la mer Baltique causée par la prospection et l'exploitation de ses fonds marin et de leur sous-sol ou par toutes activités connexes s'y rapportant Elle veille également à ce que l'équipement nécessaire soit à portée de la main permettant de procéder immédiatement à une réduction de la pollution dans la zone concernée ».

⁵²⁸ OSPAR convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, signé à Paris le 22/09/1992.

⁵²⁹ Article 1 alinéa (F) (i) « tout déversement délibéré dans la zone maritime de déchets ou autres matières ... à partir d'installation offshore » et « toute élimination délibérée ou tout sabordage dans la zone maritime... d'installation offshore ... »

⁵³⁰ Article 1 alinéa (J) « on entend par "activités offshore": les activités menées dans la zone maritime aux fins de la prospection, de l'évaluation ou de l'exploitation des hydrocarbures liquides ou gazeux ».

⁵³¹ Article 5 « les parties contractantes prennent, individuellement et conjointement toutes les mesures possibles afin de prévenir et de supprimer la pollution provenant de sources offshore, conformément aux disposition de la convention... ».

- منع غمر أو إغراق للمنصات النفطية البحرية.

- منع طرح للمواد النفطية في البحر.

- عدم طرح للمواد الكيماوية المستعملة في نشاطها.

الاتفاق الشبه الإقليمي: بين الجزائر و المغرب و تونس للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث

البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط.

وجد اتفاق بين الدول الواقعة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط و هي الجزائر، تونس، المغرب

من أجل الاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في المنطقة المذكورة وفق لما جاءت اتفاقية

الاستعداد و التصدي و التعاون .

نص الاتفاق على وضع مخطط شبه إقليمي خاص بالاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري

و تم وضع مراكز الإتصال التابعة للمركز الإقليمي المتوسطي للتصدي لحالات طوارئ التلوث البحري

.REMPEC

يلاحظ أن جل الاتفاقيات الدولية و الإقليمية تسير على نفس المنهج و الهدف و هو حماية البيئة

البحرية من التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية نتيجة الحوادث التي تنتسب فيها هذه

المنشآت⁵³²، و تجسيد التعاون و التنسيق فيما بين الدول بمختلف المناطق البحرية من أجل الوقاية و

مكافحة و الحد من شبح التلوث النفطي للبحر الذي بات يهدد البيئة و سلامة و الملاحة البحرية، و

حق المستعملين الآخرين للبحر خاصة سواء من الجانب الاقتصادي أو الترفيهي.

يلاحظ أيضا أن كل الأنظمة القانونية سارت على نفس المنهج الذي جاءت به اتفاقية الأمم

المتحدة لأعالي البحار باعتبارها الشريعة العامة في كل ما يخص البيئة البحرية لوضعها المبادئ و

المقاييس الأساسية واجبة التطبيق و الاحترام من قبل الدول الساحلية.

إلا التلوث ليس الخطر الوحيد الذي تسببه المنصات النفطية البحرية و إنما نهاية نشاط هذه

المنشآت من شأنه أن يشكل خطر على سلامة البيئة البحرية، مما يستدعي تفكيك هذه الوحدات و

الخطر الذي تطرحه.

⁵³² أنظر الملحق 9. ص. 284.

المبحث الثاني

الخطر الذي تطرحه نهاية

نشاط المنصات النفطية

البحرية

المبحث الثاني

الخطر الذي تطرحه نهاية نشاط المنصات النفطية البحرية

تختلف المنصات النفطية البحرية بين المنصات الثابتة و المتحركة فكلاهما تمارس نشاط استغلال النفط الموجود في البحر طيلة مدة حياة البئر، إلا أنه قد ينتهي النفط الموجود في البئر فتنتهي معه عقود الاستغلال مما ينجر عنه إخلاء هذه المنصات من العمال و تصبح مهجورة من حيث الطاقم و النشاط. يتم طرح السؤال حول كيفية التعامل مع هذه الكتل الخرسانية و الحديدية بعد الانتهاء من العمل بها؟.

تشط حوالي ثلاثة آلاف و ثماني مائة (3800) منصة نفطية و غازية بحرية على خليج المكسيك، الأمر الذي سوف يجعلها تصطدم بنهاية النشاط، أما في بحر الشمال حوالي أربع مائة (400) منصة بحرية مملوكة لشركات بترولية كبيرة مثل STATOIL (نرويج)، SHELL (الأراضي المنخفضة)، BP (المملكة المتحدة)، TOTAL (فرنسا)، سوف يأتي اليوم الذي تنهي فيه مدة انتهاء الاستغلال التجاري للمنصة النفطية البحرية، فيتم إزالة هذه الأخيرة⁵³³.

التعامل مع هذه المنصات يكون بحسب النوع الذي تؤول إليه المنصة النفطية البحرية فيما إذا كانت ثابتة أم متحركة، فإذا كانت وفقا لهذه الأخيرة فتفكيكها لا يثير أي إشكال فإذا كانت غير صالحة للاستعمال فيتم بيعها للمصانع المخصصة لإعادة رسكلتها (Recyclage)، مما يجعل أمر التخلص منها سهلا و إزالتها من خريطة طرق الملاحة البحرية. التي تثير الإشكال في إزالتها و تتطلب وضعية خاصة و هي المنصات النفطية البحرية الثابتة و تختلف هذه الأخير فيما إذا كانت مصنوعة من الخرسانة أو من الحديد متحركة أو ثابتة. فتفكيك و إزالة هذه المنشآت يدور حول النظام القانوني لإزالة هذه المنصات النفطية البحرية الثابتة في التشريع الدولي (المطلب الأول)، و التشريع الوطني (المطلب الثاني) باعتبار تواجدتها بشكل خطر على الملاحة و البيئة البحرية، و الحطام الناجم عن هذه المنشآت سلامة و أمن.

⁵³³Jean-Baptiste TIACOH et Pierrick DESCHAMPS, le démantèlement des plates-formes fixes située sur le plateau continental, revue électronique Neptunus, vol.21, 2015/4, p. 1.

المطلب الأول

تسيير التشريع الدولي بخطر هجر المنصات النفطية البحرية على الملاحة و البيئة البحرية

طرحَت مشكلة التصرف في المنصات النفطية البحرية التي أصبحت خارج الاستعمال فكان الرد بالتفكيك بالأغلبية الساحقة، و هناك من يرى يغمرها في البحر و كان ذلك منذ الخمسينات و لأول مرة في أول ملتقى جنيف لسنة 1958 و الذي أدى إيجاد اتفاقية الأمم المتحدة للجرف القاري، إلى جانب اتفاقية أعالي البحار لسنة 1982 (الفرع الأول)، و دور المنظمة البحرية الدولية في تولى كل المشاكل التي تعيق الملاحة البحرية التي لا بد لها من تحديد الحد الأدنى للتفكيك (الفرع الثاني).

الفرع الأول

النظام القانوني للتفكيك وفق اتفاقيات الأمم المتحدة

لا وجود لقانون دولي قبل 1950 فيما يخص تفكيك المنصات النفطية البحرية و هذا راجع إلى صغر حجم هذه الأخير آنذاك الأمر الذي كان يسهل من عملية تفكيكها و لا يطرح إشكال في إعاقة الملاحة البحرية، لكن بعد التطور الصناعي و النفطي أصبحت مسافات التنقيب عميقة و المنصات ضخمة الحجم يصعب من تفكيكها كما يمكن تركها في البحر لما تتسبب فيه هذه الأخيرة من عرقلة و مساس بسلامة و أمن الملاحة البحرية و بيئتها.

أمام هذا الوضع الذي بات يقلق المتخصصين سواء على مستوى الملاحة البحرية أو حماية البيئة البحرية جاءت كل من اتفاقية جنيف 1958 و اتفاقية أعالي البحار 1982 تقضي بتفكيك المنصات النفطية البحرية أثناء نهاية نشاطها إلا هناك تناقض بين من تفرض التفكيك الكلي و هناك من تفرض التفكيك الجزئي.

أولاً: اتفاقية جنيف لنظام التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية:

جاءت اتفاقية جنيف للجرف القاري لسنة 1958 لتهتم بالمحافظة على مبدأ أساسي من مبادئ حرية الملاحة البحرية، و هي من الاتفاقيات التي ابرمتها الأمم المتحدة عندما كانت الصناعة النفطية البحرية في بدايتها و كدى المنصات البحرية في بداية ظهورها فعالجت الاتفاقية إلزامية الإزالة الكلية للمنصات النفطية البحرية المنتهية الصلاحية (1)، و مبدأ حرية الملاحة البحرية (2).

1- نظام التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية :

نصت المادة الخامسة في فقرتها الخامسة⁵³⁴ من اتفاقية الجرف القاري على أن كل المنشآت المهجورة أو التي لم تعد تمارس النشاط الذي وجدت من أجله تجب إزالتها كلياً من البحر، كما جاء النص صريحاً في الإزالة الكلية و النهائية لهذه المنشآت البحرية من البحر.

كما أن الفقرة الخامسة المذكورة أعلاه كانت محل محادثات و نقاشات بين الدول البحرية الكبرى بشأن الوسائل التقنية و العلمية الواجب استعمالها لتفكيك المنصات النفطية البحرية مقارنة لما هو موجود من وسائل لتفكيك المنصات النفطية البرية (Onshore).

تم تبني الحكم الذي جاء في المادة و الفقرة المذكورة أعلاه من قبل الأمم المتحدة في ظل اتفاقية الجرف القاري 1958 تحت ضغط بريطانيا باعتبارها المقترحة لمبدأ التفكيك الكلي من قبلها لكون هذه الأخيرة تعتبر من قبيل الدول البحرية الكبرى فكانت ترى أنه بإمكان هذه المنشآت المهجورة أن تشكل خطراً كبيراً على الملاحة البحرية⁵³⁵ و لهذا السبب يجب إزالة كل المنشآت المهجورة الموجودة على البحر.

فتبني المادة الخامسة في فقرتها الخامسة لم يثير صعوبات أو إشكالات لكون استغلال النفط البحري كان في بدايته، و بالتالي كانت بعيدة كل البعد عن اختيار التفكيك الجزئي للمنصات النفطية البحرية لصعوبات تقنية، علماً أن تفكيك المنصات النفطية البحرية يتم من قبل الشركة المالكة للمنصة و في حالة عدم قيامها بذلك تقوم الدولة بتفكيكها على نفقة مالكيها، لدى فهي مهتمة بحرية التنقل في البحر.

فالإلزامية تفكيك المنصات النفطية البحرية المهجورة تفكيكاً كلياً تكون في حالة ما إذا كانت هذه المنشآت تعيق الملاحة البحرية و كل مستعملي البحر و هذا الشرح هو الذي أخذت به بريطانيا، كما أن مبدأ تفكيك المنصات النفطية البحرية و إزالتها في مضمون جاء لحماية حرية الملاحة و ليس لحماية البيئة البحرية⁵³⁶.

⁵³⁴ Article 05 alinéa 05 « ... toutes les installations abandonnées on ne servant plus doivent être complètement enlevées ».

⁵³⁵ Déclaration de Mme GUTTERIDGE en 4^{ème} commission au nom du Royaume-Uni à la 28^{ème} séance le 1^{er} avril 1958 (A CONF 13/42 volume , quatrième commission), citée par Arnaud REGLAT-BOIREAU « la désaffectation des installations en mer », Annuaire Français de droit international, 1982, p. 874.

⁵³⁶ Mélanie VEZARD, le démantèlement des plates-formes offshore, mémoire de master 2 de droit maritime et de transports, faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille 3, centre de droit maritime et transport, année universitaire 2009/2010, p.20.

التفكيك الكلي الذي هو واجب إلزامي في اتفاقية جنيف يطبق على كل المنصات النفطية البحرية الثابتة دون استثناء مما جعل الدول لم تفكر في مبالغ الباهضة التي سوف تكلفها عملية التفكيك⁵³⁷، خاصة المنصات الخرسانية التي لا يتم تحويلها إلا في تفكيكها وإغراقها في البحر. بمجرد دخول اتفاقية جنيف حيز التنفيذ سنة 1964 تم كشف نص المادة الخامسة في فقرتها الخامسة على عدم قدرة تطبيقها و هذا راجع إلى عدم وجود تقنيات خاصة لتفكيك المنصات النفطية البحرية⁵³⁸.

فالتفكيك الكلي الذي جاءت به اتفاقية جنيف 1958 لم يلتقي ردة فعل الدول المتعاقدة لأنه كان انتهاء الآبار النفطية بعيدا و كان استغلال النفط البحري في أوجه، لكن بعد مرور ربع قرن (25 سنة) تغيرت الأوضاع و أصبحت الآبار النفطية البحرية تجف خاصة في بحر الشمال⁵³⁹. و أمام التكلفة المرتفعة للتفكيك عجزت الدول عن تفكيك هذه المنصات، لذلك كانت ضرورة وضع نص دولي لمعالجة مشكلة المنصات النفطية البحرية الغير ناشطة و التي جفت آبارها من أجل إزالة من خريطة الملاحة البحرية ضرورة حتمية، فطرح الموضوع على طاولة المناقشة في دورة الأمم المتحدة لإيجاد حل لهذه المنصات المنتشرة و المهجورة في البحر.

2- حماية مبدأ حرية الملاحة في ظل تفكيك المنصات النفطية البحرية:

الحديث عن المنصات البحرية بدأ إثر تصريح ترومان سنة 1945 حول الجرف القاري، حتى يتم بسط الدولة على إقليمها قامت الولايات المتحدة الأمريكية بتبيان أن الجرف القاري هو امتداد لإقليمها، و هذا التصريح أعطى للولايات المتحدة الحق في استغلال كل مواردها الطبيعية الموجودة في جرفها القاري و يمنع الدول الأخرى من ذلك⁵⁴⁰.

كما نصت اتفاقية جنيف على ألا يكون وضع مناطق الأمن المنصات النفطية البحرية بشكل يعيق استعمال الطرق الدولية للملاحة البحرية⁵⁴¹.

كما أن اتفاقية جنيف 1958 عرفت الجرف القاري في مادتها الأولى على أنه هو امتداد طبيعي لليابسة تحت البحر مما يسمح بالاستغلال الموارد الموجودة فيه⁵⁴²، و أعطت للدول الساحلية حقوق

⁵³⁷ L'enlèvement total d'une plates-forme en mer du nord a été évalué à 275 million d'euros, Céline de ROANY, op, cit . p. 130.

⁵³⁸ Alain LE TRESOLIER, op, cit, p. 9.

⁵³⁹ Jean-Pierre BEURIER, op, cit, p. 1096.

⁵⁴⁰ Melanie VEZARD, op, cit, p. 18.

⁵⁴¹ Article 05 alinéa 06 « Ni les installations ou dispositifs ni les zones de sécurité établies au tour de ceux-ci ne doivent être situés dans des parages ou ils peuvent gêner l'utilisation des routes maritimes régulières indispensables à la navigation internationale », convention Genève.

⁵⁴² Article 1 «... l'expression « plateau continental » est utilisé pour désigner : a) le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacents aux cotes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux sur jacent permet l'exploitation des ressources naturelles des dites régions ; et b) le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux cotes des îles ». Convention Genève.

سيادية على جرفها القاري في استكشافه و استغلال موارده الطبيعية⁵⁴³، دون أن يمس ذلك بالملاحة البحرية، الصيد و المحافظة الموارد البيولوجية البحر⁵⁴⁴.

وضعت اتفاقية جنيف من قبل الدول الأوروبية التي لم تكن لديها أية معرفة في مجال تفكيك المنصات النفطية، و بريطانيا لم تكن آنذاك دولة منتجة لكن كانت تملك نسبة في الشركات النفطية مثال ذلك شركة Royal Dutch/Shell و شركة British Petroleum التي كانت تنشط في منطقة Brunei و الأراضي المنخفضة Pays-Bas و في الخليج العربي و قد عرفت هذه الاستغلالات في تلك المناطق نجاحا كبيرا.⁵⁴⁵

فقامت كل من بريطانيا و الولايات المتحدة الأمريكية بالبحث عن تطوير المعايير التقنية مع الحفاظ على مبدأ حرية الملاحة و التأكيد على نزع كل المنصات النفطية البحرية حتى تتعم كلاهما بهذا المبدأ، محافظة على مبدأ حرية الملاحة رأت الدولة أهمية و ضرورة تفكيك المنصات النفطية البحرية الخارجة عن الخدمة و هذا ما جاء في المادة الخامسة فقرة أولى سابقة الذكر مع وجود الفقرة الخامسة⁵⁴⁶ من نفس المادة التي تعطي الحق للدول الساحلية باستثناء منشآت على جرفها القاري من أجل استكشاف و استغلال موارده الطبيعية و ألا يكون ذلك متناقضا مع مبدأ حرية الملاحة و عدم عرقلتها.

ثانيا: نظام التفكيك الجزئي وفق اتفاقية أعالي البحار:

أمام كلفة⁵⁴⁷ وضع الفقرة الخامسة من المادة الخامسة سابقة الذكر من اتفاقية جنيف 1958 للجرف القاري، قامت الشركة النفطية (خاصة BP) بالعمل إلى جانب الدول في مناقشات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار حتى يكون التفكيك أقل كلفة و اهتمامها بالاحتفاظ بالمداخل الضريبية أصبح أمرا حساسا بالنسبة لشركاتها الوطنية في بحر الشمال⁵⁴⁸.

أمام هذا الوضع العصيب لبريطانيا قامت بتقديم مشروعها في ربيع 1981 من قبل سفيرها POWELL-JONES نص فيه باستبدال التفكيك الكلي بالتفكيك الجزئي وفق لمعايير محددة من قبل منظمة دولية مع الأخذ بعين الاعتبار الصيد، الملاحة البحرية و حماية البيئة البحرية مع تقادي الواجب القانوني للتفكيك الكلي للعوائق التقنية مما يؤدي إلى عدم تفكيكها⁵⁴⁹.

⁵⁴³ Article 2 alinéa 1 « l'Etat riverain exerce des droit souverains sur le plateau continental aux fuis de l'exploration de celui-ci et de l'exploitation de ses ressources naturelles », convention Genève.

⁵⁴⁴ Article 5 alinéa 1 « l'exploration du plateau continental et l'exploration de ses ressources naturelles ne doivent pas avoir pour effet de gêner d'une manière injustifiable la navigation... ».Convention Genève.

⁵⁴⁵ Mélanie VEZARD, op, cit, p. 18.

⁵⁴⁶ Article 5 alinéa 2 « L'Etat riverain a le droit de construire et d'entretenir ou de faire fonctionner sur le plateau continental les installations et autres dispositifs nécessaires pour l'exploration de celui-ci et l'exploitation de ses ressources naturelles ... » convention Genève 1958, op, cit, p. 30.

⁵⁴⁷ L'enlèvement total d'une plate-forme en mer du nord a été évalué à 275 millions d'euros, Céline DE ROANY, op cit, p. 130.

⁵⁴⁸ Bertrand VENDE, le démantèlement des plates-formes off-shore, actes de la 4^{ème} du Guêpe colloque du cycle de formation du Guêpe 2003-2004 sur le démantèlement des infrastructures de l'énergie, mai 2004, p. 21.

www.connaissancedesnergies.org

⁵⁴⁹ A.REGLAT-BOIREAU, op, cit, p. 874.

لكن فرنسا عارضت مشروع بريطانيا، خوفاً من أن يكون التفكيك الجزئي عائقاً في زعزت مشروع الملاحة و الصيد البحري، لذلك طالبت فرنسا بوضع معايير يحدد فيها تفكيك العقلائي و المقبول على أن الأجزاء الغير مفككة يجب أن لا تتجاوز عشرة (10) أمتار، و ساندت الدول الإفريقية اقتراح فرنسا و ذلك نظرا لاهتمامها بمستقبل الصيد البحري، إلا أن هذا الاقتراح سحب⁵⁵⁰.

بعد سحب فرنسا لاقتراحها نتيجة مشكل إجرائي، بقي أمام منظمة الأمم المتحدة البحث عن الإيجاد اتفاق للاقتراح البريطاني الذي طرح سنة 1981 فكانت تأمل بريطانيا في استبدال التفكيك الكلي بالتفكيك الجزئي و انضمت إليها من أجل إعداد اتفاقية قانون البحار بنجاح⁵⁵¹.

انتهى المؤتمر الثالث لقانون البحار بإبرام اتفاقية أعالي البحار لسنة 1982⁵⁵² و التي فتحت للتوقيع في 10 ديسمبر 1982، و التي أخذت و دعمت قواعد اتفاقية جنيف 1958 مع وضع قواعد جديدة تتماشى و التطور التكنولوجي، كما جاءت اتفاقية أعالي البحار (مونتي قوباوي) لتغطية الجوانب القانونية المتعلقة بالمجال البحري خاصة الملاحة، حق المرور، استغلال و استكشاف و المحافظة على الموارد الطبيعية، النقل و كدى البيئة البحرية.

تعرضت اتفاقية مونتي قوباوي إلى تفكيك المنصات النفطية البحرية في فقرة 03 من المادة 60 التي لينت المبدأ الذي جاءت به اتفاقية جنيف 1958 بحيث نصت على إزالة أية منشآت أو تركيبات تهجر أو يتوقف استعمالها لضمان سلامة الملاحة، مع مراعاة أية معايير دولية مقبولة أو ما تضعها في هذا الصدد المنظمة الدولية المختصة (يقصد بها المنظمة البحرية الدولية)، و يراعى في هذه الإزالة الصيد، حماية البيئة البحرية و حقوق و واجبات الدول الأخرى⁵⁵³.

يتبين من استقراء المادة المذكورة أعلاه أن تفكيك المنصات النفطية البحرية لم يعد واجب إلزامي و إنما شرط من شروط سلامة الملاحة البحرية إلى جانب الأخذ بعين الاعتبار مصالح الصيد، و تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية، و هو جديد ما جاءت به اتفاقية مونتي قوباوي على عكس ما كان سائداً في اتفاقية جنيف 1958، التي كان همها الوحيد هو حرية الملاحة البحرية.

كما أن اتفاقية مونتي قوباوي تنص على أن شروط إزالة هذه المنصات النفطية البحرية تضعها منظمة دولية مختصة و هنا تخص بشأن المنظمة البحرية الدولية هي صاحبة الاختصاص في المجال

⁵⁵⁰ La proposition française, rejetée pour des questions de procédure, établit trois niveaux de démontage :

- Un démontage complet pour les installations reposant sur des fonds égaux ou inférieur à 60 m.
- Un démontage tel que les structures résiduelles ne dépassent pas une hauteur de 10m au-dessus du fond lorsque celui-ci se situe entre 60 et 10m.
- Un démontage depuis la surface jusqu'à une profondeur de 500m lorsque les structures reposent sur fond supérieur à 510 m.

⁵⁵¹ Jean-Pierre BEURIER, op, cit, p. 1097.

⁵⁵² La troisième conférence s'est étalée en 11 sessions de 1973 à 1982.

⁵⁵³ Article 60 alinéa 3 «... les installations ou ouvrages abandonnés ou désaffectés doivent être enlevés afin d'assurer la sécurité de la navigation, compte tenu des normes internationales généralement acceptées établies en la matière par l'organisation internationale compétente. Il est procédé à leur enlèvement en tenant dûment compte aussi de la pêche, de la protection du milieu marin et des droits et obligations des autre Etats... », CMB.

البحري، كما نصت على التعريف بالمنشأة من حيث موقعها، أبعادها و عمقها بالنسبة للأجزاء المتبقية التي لم يتم إزالتها كلياً⁵⁵⁴.

لم تحدد المادة نوع الإزالة أو التفكيك فيما إذا كان كلياً أو جزئياً على عكس ما كانت عليه اتفاقية جنيف 1958 صراحة على التفكيك الكلي، مما جعل الدول تختلف في بينها لاختيار نوع التفكيك فهناك من تشجع التفكيك الجزئي على رأسها نصت صراحة بريطانيا و منها من تريد التفكيك الكلي كفرنسا. لكن في آخر المادة 60 فقرة الثالثة نجد أنها تبنت التفكيك الجزئي بطريقة غير مباشرة و هذا ما نستخلصه من خلال قراءتنا للمادة في آخرها، لكون المنشآت أصبحت أكثر تعقيداً عن تلك التي كانت سائدة خلال اتفاقية جنيف 1958، مما يجعل تفكيكها صعباً و مكلفاً.

يلاحظ على المادة أنها أخذت باقتراح بريطانيا المتمثل في التفكيك الجزئي⁵⁵⁵ و أخذت بمعيار العمق المقترح من قبل فرنسا و تركت أمر تحديده إلى المنظمة الدولية المختصة، المتمثلة في المنظمة البحرية الدولية كما وضعت حداً لمبدأ التفكيك الكلي، أما بالنسبة لمالكي المنصات النفطية البحرية يفضلون تفجير هذه المنشآت في البحر نظراً لضخامة تكلفة تفكيكها.

الفرع الثاني

النظام القانوني لقواعد التفكيك وفق المنظمة البحرية الدولية

أعطت اتفاقية قانون البحار (مونتري قوباوي) اختصاص وضع معايير دولية دقيقة خاصة بإزالة أو تفكيك المنصات النفطية البحرية للمنظمة البحرية الدولية من خلال القرارات و الاتفاقيات الدولية أجل ضمان سلامة الملاحة البحرية⁵⁵⁶.

1- تنظيم قرار المنظمة الدولية البحرية لتفكيك المنصات النفطية البحرية:

فقامت المنظمة البحرية الدولية بالمهمة التي أسندت إليها دون تأخير أي حتى قبل أن تدخل اتفاقية مونتري قوباوي حيز التنفيذ في سنة 1994، و أعدت في جانفي 1989 قواعد يتضمن الطريقة السليمة من أجل تفكيك و إزالة المنشآت و الهياكل التي لم تعد في الخدمة المنوطة بها و تم تبنيه من قبل المنظمة في 19 أكتوبر 1989⁵⁵⁷.

⁵⁵⁴ Article 60 alinéa 3 « ... une publicité adéquate est donnée à la position aux dimensions et à la profondeur des éléments restant d'une installation ou d'un ouvrage qui n'a pas été complètement enlevé ».

⁵⁵⁵ L'enlèvement partiel à 30% de moins (de la somme du total 275 millions), et le pétardement ou le basculement à 70% de moins de la somme précédente. A partir de 1995, vingt plates-formes ont été abandonnées chaque année dans le monde, et 50 le sont depuis 2005. Jean-Pierre BEURIER, op, cit, marge n° 4, p. 1096.

⁵⁵⁶ L'article 60 alinéa 3. CMB.

⁵⁵⁷ Résolution de l'OMI, A. 672 (16) "Guidelines and Standards for the Removal of Offshore installations and structures on the Continental Shelf and the Economic Zone", <http://www.imo.org/enviroennent>

فقرار المنظمة البحرية الدولية الخاص بالتوجيهات و التوصيات لإزالة المنشآت و الهياكل البحرية القائمة على الجرف القاري و المنطقة الاقتصادية الخالصة الذي يتكون من ثلاث أقسام: الأحكام العامة لإزالة المنصات النفطية البحرية، الثاني المبادئ التوجيهية أما الثالث يخص المعايير الخاصة التي يجب إتباعها أثناء القيام بعملية التفكيك، أخذت القرار بالمبدأ العام لإزالة المنصات النفطية البحرية التي لم تعد تقوم بنشاطها المنصوص عليه في اتفاقية جنيف و مونتني قوياي و أحاطته بمجموعة من الحدود حتى يتم إعمال هذا التفكيك أو الإزالة.

يفرض القرار على الدول الساحلية واجب الإزالة، بمجرد أن أصبحت المنشأة غير مستعملة للغرض الذي صممت من أجله و يجب أن تتم العملية في أقرب الآجال ممكنة أو لم تعد قابلة للاستعمال الذي وجدت من أجله⁵⁵⁸، كما أكدت المنظمة البحرية الدولية على أن بقاء أي جزء من هذه المنشآت لا بد أن يكون وفق التوجيهات المحددة في القرار السابق الذكر.

2- التوصيات التي جاء بها القرار:

فقرار المنظمة البحرية الدولية خرج بالتوصيات الآتية:

- كل رخصة أو قرار يتخذ من أجل التفكيك الجزئي أو يتعلق ببقايا المنصة البحرية يتم بعد دراسة مدى تأثير هذه الأخيرة على البيئة البحرية.
- كما نص على تأثير التفكيك الجزئي على الملاحة البحرية.
- التفكيك و الإزالة الكلية للمنشآت البحرية (المنصات النفطية البحرية) التي وجدت بعد 1 جانفي 1998 لعمق أقل من 75 متر أو 100 متر تحت الماء و وزن أقل من 4000 طن، إلا إذا وجدت هناك استحالة تقنية و كلفة مرتفعة جدا، أو فيه خطر على العمال أو البيئة البحرية⁵⁵⁹ على أن هذه البقايا لا يجوز أن تكون في عمق أقل من 55 متر.
- يمكن للدولة الساحلية أن تترك كليا أو جزئيا المنصات النفطية البحرية التي خصصت للاستعمال الجديد دون أن تعرقل الاستعمالات الأخرى للبحر⁵⁶⁰.
- إلزامية التفكيك و الإزالة في مناطق الخطر المضائق، الطرق البحرية في المياه الأرخيبيلية، مسالك المرور في المياه العميقة، نظام تنظيم الحركة البحرية⁵⁶¹.
- إذا لم تقم الدولة الساحلية بإزالة المنصات النفطية البحرية المنتهية الاستعمال، فيجب عليها أن تحترم بعض أنظمة منها واجب الإشارة إلى المنشأة على الخريطة البحرية⁵⁶².

⁵⁵⁸ أنظر الملحق 8، ص.277.

⁵⁵⁹ أنظر الملحق نفسه.

⁵⁶⁰ أنظر الملحق نفسه.

⁵⁶¹ أنظر الملحق نفسه.

⁵⁶² أنظر الملحق نفسه.

- كما يجب على الدولة الساحلية وضع نظام المسؤولية للأضرار الناشئة عن كل الهياكل الموجودة على الجرف القاري⁵⁶³ بمختلف أنواعها .
- يجب أن تصنع المنصات النفطية البحرية بشكل يسمح بتفكيكها مستقبلا و ذلك ابتداء من 01 جانفي 1998⁵⁶⁴.

فقواعد التفكيك التي جاءت بها المنظمة البحرية الدولية فهي تكون بذلك قد تبنت الاقتراح الذي جاءت به فرنسا (أثناء اتفاقية مونتي قوياي و الذي سحبته نتيجة مشاكل إجرائية) بوضع معايير ثابتة للتفكيك دون أن تكون لها صفة إجبارية، فهي مجرد توصيات دول عضو في المنظمة البحرية الدولية وليست قواعد القانون الدولي كما هو الحال في اتفاقية مونتي قوياي⁵⁶⁵.

لدى إزالة الهياكل الاصطناعية الموجودة في البحر من أجل إستخراج و استغلال النفط أصبحت مشكلة عصبية للصناعة البحرية، جفاف و انتهاء التدريجي لبعض الاحتياطات الطاقوية البحرية في بعض مناطق العالم زاد من عدد المنصات النفطية و الغازية المهجورة و التي انتهى استغلالها مما جعل الملاحة البحرية خطرة⁵⁶⁶.

3- معاملة اتفاقية لندن من المنصات النفطية البحرية المهجورة:

تضمن هذه الاتفاقية الوقاية من التلوث البحري الناجم عن غمر النفايات سنة 1972 ثم جاء بروتوكول تعديلها 1996 بمستجدات.

جاءت هذه الاتفاقية الدولية قبل اتفاقية مونتي قوياي سنة 1972⁵⁶⁷ في تعريفها للغمر هو كل طرح متعمد للنفايات من المنصات البحرية أو هو كل إغراق في البحر لمنصات نفطية بحرية⁵⁶⁸.

نفس ما جاء في اتفاقية مونتي قوياي لسنة 1982⁵⁶⁹ باعتبار تفكيك المنصات النفطية البحرية و إزالتها في البحر من قبيل النفايات التي يتم إغراقها في البحر من بعد تفجيرها، من خلال المادة الأولى الفقرة الخامسة للاتفاقية بنفس الصياغة لتعريف "الغمر".

تعرضت اتفاقية لندن 1972 و التي كانت محل بروتوكول الذي جاء لتعزيز الحماية البحرية و التقليل من النفايات التي تغمر في البحر، كما أن الاتفاقية و بروتوكولها لا تعني غمر النفايات

⁵⁶³ انظر الملحق رقم 8. ص. 277.

⁵⁶⁴ أنظر الملحق نفسه.

⁵⁶⁵ Bertrand VENDE, op, cit, p. 22.

⁵⁶⁶ Philippe BOISSON, politiques et droits de la sécurité maritime, édition bureau Veritas, Paris 1998, p.614.

⁵⁶⁷ Convention sur le prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets, adoptée le 13 novembre 1972 (convention de Londres 1972), entrée en vigueur 30 Aout 1975. Elle n'a pas été ratifié par l'Algérie

⁵⁶⁸ Article 3 alinéa 1. a. «immersion signifie :

- (i) Tout rejet délibérée dans la mer des déchets et autres matières a partir de ... plates-formes... ,
- (ii) Tout sabordage en mer de ... plates-formes... » convention Londres 1972.

⁵⁶⁹ Article 1 alinéa 5. a. « on entend par « immersion » :

- (i) Tout déversement délibéré de déchets ou autres matières, à partir de ... plates-formes ... en mer,
- (ii) Tout sabordage en mer de ... plates-formes ... » convention CMB 1982.

الصادرة من المنصات النفطية البحرية أثناء ممارستها لنشاط الاستغلال ففي هذه الحالة الأخيرة لا تطبق الاتفاقية و بروتوكولها⁵⁷⁰.

إذن اتفاقية لندن 1972 وضعت قواعد لإغراق المنصات النفطية البحرية في البحر و اعتبارتها نفايات (كما أنه أخرجت من مجال تطبيقها الكابلات و النقل عبر القنوات)⁵⁷¹.

أ) أحكام اتفاقية لندن 1972 من المنصات المهجورة:

تهدف اتفاقية لندن 1972 إلى منع كل غمر للنفايات التي من شأنها أن تؤثر على الوسط البحري، لدى تشتت من خلال المادة الرابعة مايلي:

- يمنع منعاً باتاً كل غمر للنفايات التي تحتوي على مواد مضرّة المحددة في قائمة الملحق الأول للاتفاقية المتضمن (الزئبق، كادميوم، و المحروقات...).

- غمر المنصات النفطية البحرية (وفق لأنواع التي تم ذكرها عند تعريف اتفاقية لندن 1972 للسفينة بمفهومها الواسع) التي تخبئ بداخلها مواد ضارة محددة في قائمة الملحق الثاني تتطلب الحصول على رخصة خاصة التي نصت عليها الاتفاقية المعينة⁵⁷².

- النفايات الهامدة و الغير الضارة تكون موضوع رخصة عامة للغمر.

إذن وفق اتفاقية لندن 1972، إن غمر المنصات النفطية البحرية يكون بعد تنظيفها من كل بقايا المحروقات التي تحويها، كما يحدد الملحق الثالث للاتفاقية الإجراءات المتبعة للحصول على رخصة غمر هذه المنشآت الصناعية البحرية.

ب) جديد بروتوكول 1996 (غمر المنصات المهجورة):

جاء هذا البروتوكول ليحل محل اتفاقية لندن 1972 و تفوق على أحكامها بعد انضمام 26 دولة منها 15 دولة طرفاً في الاتفاقية كما تبني البروتوكول موقف محدد في المادة الرابعة منه:

- منع أي غمر لنفايات التي لم تظهر في الملحق الأول.

- واجب الحصول على رخصة خاصة من أجل غمر النفايات المحددة في الملحق الأول ومنها المنصات النفطية البحرية.

- ضرورة الحصول على رخصة خاصة لغمر المنصات النفطية البحرية و يتم الحصول عليها بعد القيام بدراسة مدى تأثير العملية على البيئة و يتوصل إلى أن الغمر هو الحل الأنجع والأفضل للتخلص من هذه المنشآت (تسمى هذه الدراسة بالتقييم المسبق WAF).

- اشترط البروتوكول على أن عملية غمر هذه المنشآت تتم تحت الحراسة التي نص عليها في الملحق الثاني منه، و يكون هدف الحراسة هو التحقق توافر الشروط التي تتطلبها الرخصة.

⁵⁷⁰ Article 3 alinéa (B), convention de Londres 1972.

⁵⁷¹ Voir les articles 1.2.3 du protocole 1996 de la convention de Londres 1972, entrée en vigueur 24 mars 2006.

⁵⁷² Article 3 alinéa 5 « l'expression « permis spécifique » s'entend de l'autorisation accordée dans chaque cas sur demande préalablement présentée, selon les dispositions prévues aux annexes 1 et 2 ».

كما يمكن أن يكون طلب الرخصة متنازع فيه من قبل أية دولة طرف متعاقدة في البروتوكول فيعرض الموضوع على التحكيم⁵⁷³.

كما نصت المادة الخامسة عشر من البروتوكول على قيام مسؤولية الدول عن الأضرار البيئية التي يسببها هذا الغمر، فتقوم الدول المتعاقدة في الاتفاقية بوضع إجراءات قانونية تخص المسؤولية القائمة عن غمر المنصات النفطية البحرية.

بعد تبني المنظمة البحرية لبروتوكول 1996 الخاص باتفاقية غمر النفايات في البحر 1972، قامت بإصدار قرار⁵⁷⁴ برنامج دمج التعاون التقني (PICT) يهدف إلى مد يد المساعدة للدول من أجل مقاييس ناجعة للوقاية و التقليل لإزالة تلوث البحار من جراء غمر النفايات منها المنصات النفطية البحرية و غيرها من المواد وفقا لأهداف الاتفاقية و بروتوكولتها⁵⁷⁵.

يلاحظ على اتفاقية لندن الخاصة بالوقاية من تلوث البحار الناتج عن غمر النفايات، جاءت بطريقة جديدة للتخلص من المنصات النفطية المهجورة والتي بقائها يعرقل الملاحة البحرية و يجعلها خطرة و هي غمر هذه الكتل المعدنية و الخرسانية في المياه العميقة بعد تفجيرها و يتم ذلك بعد دراسة تقييمية للبيئة البحرية بناء على رخصة خاصة بذلك.

ثالثاً: معاملة اتفاقية نيروبي لإزالة حطام المنصات النفطية البحرية⁵⁷⁶

تدخل هذه الاتفاقية الدولية في إطار الاتفاقيات التي أبرمتها المنظمة البحرية الدولية و هي اتفاقية جديدة خاصة بالنظام القانوني لإزالة كل أو أي حطام موجود في البحر مهما كانت طبيعته أو نوعه، بحيث يتضمن كل المنشآت البحرية التي ذكرتها الاتفاقية في الفقرة الثانية من المادة الأولى عندما تعرضت إلى تعريف السفينة بمفهومها الواسع بحيث اشتمل على كل الآليات العائمة، شبه الغاطسة، المنصات البحرية العائمة، حوامات، القوارب⁵⁷⁷.

تكون الاتفاقية المذكورة أعلاه قد حددت على سبيل الحصر المنشآت التي تدخل في مفهوم السفينة وفق للمادة والفقرة السابقة الذكر و التي من خلالها نستخلص أن المنصات النفطية البحرية التي لم تعد في الخدمة أي لم تعد قابلة للاستعمال و انتهت مدة نشاطها ولا تزال موجودة في البحر دون ممارسة أي نشاط، تقرر الاتفاقية على أنها حطام و لا بد من إزالته.

⁵⁷³ Pierre-Jean BORDAHANDY, op, cit, p. 82.

⁵⁷⁴ Résolution LC 55 (SM).

⁵⁷⁵ Bertrand VENDE, op, cit, p.25.

⁵⁷⁶ Convention internationale de NAIROBI sur l'enlèvement des épaves, conclu à Nairobi le 18 mai 2007.

⁵⁷⁷ Article 1 alinéa 2 «Navire désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et en globe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales les fonds marins ».

يلاحظ أن اتفاقية نيروبي يتم إعمالها على المنصات النفطية البحرية الخارجة عن الاستعمال أو عن نشاطها حتى ولو كانت في البحر، لكن إذا قامت بنشاط الاستكشاف و الاستغلال يسقط عنها تطبيق هذا الاتفاقية.

كما عرفت الاتفاقية كلمة الإزالة⁵⁷⁸ في المادة الأولى في فقرتها السابعة على أن الإزالة هي أي نوع من أنواع الوقاية و التخفيف و التخلص من الخطر البحري الذي يخلفه أي حطام بحري (كحطام المنصات النفطية البحرية)، لدى وضعت الاتفاقية في مادتها السادسة مجموعة من الشروط لاعتبار الحطام خطر تتمثل في:

- نوع و حجم الحطام.
- عمق مياه المنطقة (يقصد بها المنطقة الاقتصادية الخالصة).
- حركة التيارات البحرية.
- مسافة الطرق أو الممرات البحرية بالنظر إلى موقع الحطام.
- حدة حركة الملاحة البحرية و كمية الحطام.
- كمية المحروقات على متن الحطام و الأضرار التي يمكن أن يسببها تسرب المحروقات من الحطام.

- ارتفاع و عمق حطام المنصة على سطح البحر أثناء عملية المد و الجزر... الخ.

نستخلص من الفقرة السابعة من المادة الأولى في تعريفها للإزالة هو التخفيف "atténuation" من الحطام و إذا قمنا بتطبيق ذلك على المنصات النفطية البحرية المهجورة و المتروكة في عرض البحر، يمكن القول أن المشرع الدولي قصد الإزالة الجزئية أي التفكيك الجزئي لهذه المنشآت البحرية، أما كلمة "élimination" التي يقصد بها التخلص النهائي من هذه المنشآت البحرية و هو ما يسمى السحب الكلي أو التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية دون ترك أية بقايا في البحر و تحرير الملاحة البحرية في تلك المنطقة.

كما يلاحظ أيضا أن اتفاقية نيروبي حددت مجال تطبيقها على المنطقة الاقتصادية الخالصة⁵⁷⁹ و بهذا تعني المنصات النفطية البحرية التي توجد في هذه المنطقة و المحددة بمائتان ميل بحري انطلاقا من خط الأساس، الأمر الذي يجعل تلك المنصات بعد توقفها عن ممارسة نشاطها لأي سبب من أسباب الانتهاء و أصبحت مهجورة أو متروكة كليا أو جزء منها تخضع لأحكام هذه الاتفاقية، ما عداه يرجع إلى القانون الوطني للدولة الساحلية⁵⁸⁰ كما تنص أيضا الاتفاقية على أن نفقات الإزالة تكون على عاتق مالك

⁵⁷⁸ Article 1 alinéa 7 « enlèvement désigne, toute forme prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créer par une épave... ».

⁵⁷⁹ Article 1 alinéa 1 « zone visée par la convention désigne la zone économique exclusive Etat... ».

⁵⁸⁰ Pierre BONASSIES et Philippe DELEBECQUE, convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, DMF hors série n° 12, juin 2008, p. 7.

المنشأة البحرية (تدخل المنصات النفطية البحرية في إطار المنشأة حسب تعريف السفينة في إطار الاتفاقية كما سبق الإشارة إليه) و تحت مسؤوليته وفق لما نصت عليه المادة العاشرة⁵⁸¹.
يلاحظ على التشريع الدولي أنه عالج الأخطار التي قد تسببها المنصات النفطية البحرية المهجورة التي لم تعد في الخدمة و ذلك إما بتفكيكها أو سحبها أو إزالتها أو غمرها في البحر، بحيث تعددت حالات التخلص من تلك المنشآت كونها أصبحت خطاما بحريا. مما جعل التشريع الوطني يتأثر بالأحكام الدولية و يتبناها في قوانينه الوطنية المتعلقة بهذه المنشآت البحرية.

المطلب الثاني

تبني التشريعات الوطنية لنظام إزالة المنصات النفطية البحرية

للأجل سلامة و أمن الملاحة البحرية تبنت بعض الدول الساحلية الاتفاقيات دولية المبرمة في المجال البحري و التي تطرقت إلى معالجة مشكل المنصات النفطية البحرية المهجورة التي لم تعد في الخدمة.

فقامت هذه الدول متأثرا بالتشريع الدولي بسن قوانين وطنية تتعلق بكيفية إزالة المنصات النفطية البحرية الواقعة على إقليمها البحري دون الأخذ بالحلول الأخرى، فهناك دول تبنت مبدأ الإزالة الكلية (التفكيك الكلي) **الفرع 1**، أو مبدأ الإزالة الجزئية (التفكيك الجزئي) **الفرع 2**.

الفرع الأول

تبني مبدأ التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية

1- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع الأمريكي

تعتبر الولايات المتحدة الأمريكية من أولى الدول التي عرفت المنصات النفطية البحرية كما سبق الإشارة إليه في مقدمة الأطروحة من خلال أولى التتقيات عن النفط في البحر كانت من قبل أمريكا مما جعلها أول من تواجه مشكلة ضرورة إزالة هذه المنشآت البحرية.

لدى تحتوي المياه البحرية الأمريكية خاصة الجهة المطلة على خليج المكسيك (فلوريدا، لويزيانا...) أكبر عدد من المنصات في العالم حوالي ثلاثة آلاف (3000) منصة بحرية للنفط و الغاز يتراوح عمق استغلال نفطها بين 3 أمتار إلى 1830 متر و تم حفر 40000 بئر منذ 1947.

⁵⁸¹ Article 10 alinéa 1 « ... le propriétaire inscrit est tenue de payer les frais ... de l'enlèvement de l'épave... ».

نظرا لكثرت هذه المنشآت على خليج المكسيك و قدمها جعل الولايات المتحدة الأمريكية تواجه مشكلة تواجد منصات نفطية بحرية منتهية الخدمة مما يعرقل ملاحظتها و بيئتها البحرية، الأمر الذي جعل المشرع الأمريكي يعالج مشكلة تواجد المنصات المعدنية الثانية وفق قواعد قانونية صارمة تختلف عن تلك المعمول بها في التشريع الدولي.

باعتبار أن الولايات المتحدة الأمريكية وقعت على اتفاقية مونتري قوباى لكن لم تصادق عليها، لدى فالقانون الأمريكي لا يزال يعمل وفق اتفاقية جنيف 1958 للجرف القاري، و وضعت أمريكا عدة مؤسسات حكومية مكلفة بتفكيك الهياكل و منشآت استغلال النفط البحري المنتهية الصلاحية.

فتم معالجة هذا المشكل من قبل السلطات الأمريكية عن طريق مصلحة تسيير الموارد المعدنية، التي قامت بتشجيع مالكي و مستغلي هذه المنصات التي لم تعد في الخدمة بإزالتها لكونها مصنوعة من المعدن كان يطلق عليها "Fer inactif"، و بتطبيق هذا القانون⁵⁸² الذي يحدد إجراءات سحب المنصات النفطية البحرية المتوقفة عن العمل في أجل أقصاه سنة مع الإبقاء على صمامات و واقيات الآبار المستهلكة من أجل حماية البيئة من التلوث بالنفط⁵⁸³ لكون كل الآبار النفطية البحرية التي يتم التخلي عنها يجب ختمها بشكل دائم و آمن، كما يتم بعد ذلك إزالة كل المنصات النفطية البحرية سواء الموجودة في ارتفاع عن المياه البحرية أو تلك الموجودة في باطنه⁵⁸⁴.

تم معالجة التفكيك وفق مدونة الأنظمة الفيدرالية (CFR)، الفصل 30 القسم 250، وضع تطبيق هذا النص تحت رقابة مصلحة تسيير الموارد المعدنية (MMS) التابع لوزارة الداخلية، تضع مدونة الأنظمة الفيدرالية مبدأ على أن المنشآت البحرية يتم إزالتها أثناء نهاية الاستغلال⁵⁸⁵.

يجب على مشغل المنصات النفطية البحرية إزالة كل المنصات النفطية البحرية التي أنشأت على عمق 5 أمتار، و يتم تحرير تقرير الذي يمنح إلى المشرف الإقليمي (Regional Supervisor) لتحديد التاريخ الذي يمكن فيه القيام بعمليات التفكيك أو الإزالة، و ذلك أخذا بعين الاعتبار حجم المنصات النفطية البحرية الموجودة في خليج المكسيك و الظروف المناخية الخاصة بالمنطقة، لكون شروط تفكيك هذه المنشآت البحرية تختلف على تلك المعمول بها في بحر الشمال لدى من السهل تطبيق مبدأ التفكيك و الإزالة الكلية للمنصات النفطية البحرية⁵⁸⁶.

⁵⁸² Oil and gas and sulfur operations in the outer continental shelf decommissioning activities, Final Rules du 17 mai 2002, Fed Register 67 (96), 35398.

⁵⁸³ MARK J. KAISER AND DIMITRY V. MESYANZHINOV, A note on idle oil and gas platforms (idle iron) with gulf of Mexico, ocean development and international law 2004, vol 35, numéro 4, p. 365, publie en ligne 04/06/2010. www.tandfonline.com

⁵⁸⁴ Federal register vol 67, numéro 96 du 17 mai 2002, www.gpo.gov

⁵⁸⁵ Alain LE TRESOLIER, op, cit, p.45.

⁵⁸⁶ Federal register, vol 67 n° 96, oil and gas and sulphur Operations in the outer continental shelf-decommissioning Activities, Final Rule, may 17, 2002, part 5, department of the interior, MMS, 30 CFR parts 250, 256, p 35 398. www.gpo.gov.

لكن في حالة ما إذا بقي جزء من المنصة في عمق البحر، يتم تحويله إلى شعاب اصطناعية وفق لشروط محددة أهمها عدم عرقلت هذه المنصات للتقنيات المستقبلية للموارد الطاقوية و الحصول على رخصة، و ذلك بعد موافقة الوكالة الوطنية لتسيير موارد الصيد البحري التي تصبح مسؤولة عن هذا الهيكل المتبقي و تسحب كل مسؤولية من مشغلها⁵⁸⁷، و يستعمل كأحواض لتربية الأسماك كما هو الحال في منطقة تكساس و لويزيانا، و يتم فائدة ذلك على الصيد البحري من قبل الدولة الساحلية.

رغم ما سبق يبقى التفكيك الكلي هو القاعدة العامة في الولايات المتحدة الأمريكية لكونها الطريقة الأكثر استعمالاً خاصة في خليج المكسيك بحيث تمت إزالة كلية أو تفكيك كلي لحوالي 1700 منصة نفطية و غازية بحرية و ذلك منذ 1999 و هذا راجع لكون المنصات غير كبيرة و الظروف المناخية مساعدة على ذلك⁵⁸⁸.

نستخلص أن الولايات المتحدة الأمريكية تأخذ بمبدأ التفكيك الكلي و ليس التفكيك الجزئي إلا قليلاً جداً نظراً لسهولة تفكيك هذه المنشآت لصغر حجمها و قلة تكلفة عملية إزالتها و سحبها كلياً من المياه البحرية.

2- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع الفرنسي:

تناول القانون الفرنسي مشكل انتهاء استغلال المنصات النفطية البحرية و بقائها في البحر مما يعرقل حركة الملاحة و يضر بالبيئة البحرية من جراء بقايا النفط و تأكسد هذه المنشآت مما ينجم عنه تسرب مواد ضارة و سامة للحياة البحرية أي الثروة السمكية و السياحة.

بعد مصادقة فرنسا على الاتفاقية الدولية جنيف 1958 و تبنيتها للتوصيات و التوجيهات التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية بقي الآن دورها في تسيير المنصات النفطية البحرية القائمة على مياهها البحرية، و هذا راجع لما تركه التشريع الدولي من حرية لإرادة الدول في وضع تشريع وطني في مجال تفكيك هذه المنشآت البحرية.

فنص المشرع الفرنسي على مبدأ تفكيك هذه المنشآت القائمة في قانون 30 ديسمبر 1968⁵⁸⁹ المتضمن استكشاف الجرف القاري و استغلال موارده الطبيعية في مادته الرابعة عشر التي تلزم مستغل أو مالك المنشأة البحرية (المنصة النفطية البحرية) التي لم تعد في الخدمة أو غير مستعملة بإزالتها كلياً بعد إغذارهم من قبل الإدارة المختصة مع احترام الآجال الممنوحة و المحددة لهم لبداية و نهاية عمليات التفكيك و الإزالة⁵⁹⁰.

⁵⁸⁷ Melanie VEZARD, op, cit, p. 77.

⁵⁸⁸ DAUTERIVE (L), rigs-to-reefs, policy, progress and perspective, US department of interior, MMS, Gulf of Mexico OCS region, ocean and coastal management, vol47, note 10, 2004, p. 64.

⁵⁸⁹ Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles, JORF du 31 décembre 1968, telle que modifié par l'ordonnance n° 2000 du 19 septembre 2000, art 3 (v) JORF du 22 septembre 2000 entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2002.

⁵⁹⁰ Article 14 alinéa 1 «le propriétaire ou l'exploitant sont tenues complètement les installations ou dispositifs qui ont cessé d'être utilisés, s'il y a lieu, ils sont impartis pour le commencement et l'achèvement des travaux ».

أما إذا رفض المالك أو المشغل أو أهمل تنفيذ أشغال الإزالة يمكن للدولة القيام بها على نفقات و تحت مسؤوليته عن الأخطار التي قد تتجم عن هذه العمليات⁵⁹¹، في هذه الحالة يمكن حرمان المالك أو المشغل من حقوقهم على المنشآت التي قامت الإدارة العامة بإزالتها رغم إعدارها لهؤلاء⁵⁹².

كما نصت المادة الرابعة عشر في فقرتها الأولى المعدلة أنه في حالة رفض المشغل أو المالك بتنفيذ أوامر الإدارة و بعد إعداره، يتم متابعته جزائيا و تسلط عليه عقوبة سالبة للحرية لمدة 3 أشهر و عقوبة مالية تتمثل في غرامة قدرها ثلاثة آلاف و سبعمائة و خمسين أورو (3750 euros) إحدى العقوبتين⁵⁹³.

يلاحظ أن المشرع الفرنسي بقي على موقفه منذ اتفاقية جنيف و هو الأخذ بمبدأ التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية متمسكا بحماية البيئة و سلامة الملاحة البحرية.

3- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع الجزائري:

تناول المشرع الجزائري موضوع تفكيك المنصات النفطية البحرية في قانون المناجم مؤكدا على ضرورة إزالة هذه المنشآت التي أصبحت غير مستعملة و هذا ما جاء به في نص المادة 168 فقرة 1 "يتعين على المالكين و/أو المستغلين أن يسحبوا كل المنشآت و الآليات التي أصبحت غير مستعملة و يتم إعدارهم إن اقتضى الأمر، و تحدد لهم الآجال المشروعة في الأشغال و إنهاؤها".

يلاحظ في المادة المذكورة أعلاه أن المشرع وضع مهمة إزالة المنصات النفطية البحرية على نفقات مالكيها أو مستغليها و هو أمر إلزامي، و شملت المادة كل المنشآت و الآليات التي حددها في المادة 161 سابقة الذكر من نفس القانون، و في حالة ما إذا لم يقم المالك و المستغل بإزالتها، يتم إعداره من قبل السلطات البحرية المختصة مع تحديد آجال البدء و الانتهاء من عملية التفكيك.

كما يلاحظ أيضا أنه ورد في المادة 168 فقرة 1 أن المشرع الجزائري ذكر مصطلح "السحب" و ليس التفكيك، إذن هنا نرى أنه قصد الإزالة الكلية للمنشآت و هو ما يسمى بالتفكيك الكلي مؤيدا بذلك اتفاقية جنيف 1958.

ثم انتقل المشرع في الفقرة الثانية من نفس المادة على أنه في حالة رفض مالك المنشأة أو مستغليها بتنفيذ أمر سحب هذه المنشآت من البحر، فتتم الأشغال من قبل السلطة المختصة في هذا المجال بصفة تلقائية في هذا المجال على نفقة و مسؤولية المالك أو المستغل اتجاه مخاطر العملية، كما يمكن بتجريد هؤلاء من حقوقهم على هذه المنشآت البحرية.

سيتمثل من المادة 168 قانون مناجم أن المشرع الجزائري حريص على سلامة و أمن الملاحة البحرية و كدى البيئة البحرية، لكن لم يبين صراحة طريقة السحب كلي كان أم جزئي، و لم يحدد لنا مدة

⁵⁹¹ Article 14 alinéa 2 « s'ils refusent ou négligent d'exécuter ces travaux, il peut être procédé d'office à leurs frais et risques.

⁵⁹² Article 14 alinéa 3 « dans ce cas, le propriétaire ou l'exploitant peuvent être déchus de leurs droits sur les installations et dispositifs ».

⁵⁹³ Article 29 « le propriétaire ou l'exploitant qui aura refusé de se conformer aux dispositions de l'alinéa premier de l'article 14 ci-dessus, après avoir pris connaissance de la mise en demeure prévue audit alinéa, sera puni d'un emprisonnement de trois mois et d'une amende de 3750 euros ou de l'une de ces deux peines seulement ».

سحبها بعد خروجها من مجال الاستعمال، لكن نستنتج أنه قصد التفكيك الكلي مثل نظيره الفرنسي معبرا بكلمة " سحب " .

أما فيما يخص حطام الآليات البحرية تناولها المشرع الجزائري في كل من القانون البحري و المرسوم التنفيذي 01-02 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ و أمنها، فنص في المادة 358 قانون بحري جزائري على أنه يعتبر حطاما بحريا كل المنشآت البحرية بما فيها المنشآت العائمة المهجورة التي لم تعد لها حراسة و لا مراقبة⁵⁹⁴، و نفس ما نص عليه في المرسوم التنفيذي الذي ألزم ملاك الآلات العائمة التي تشكل خطر كبير على البيئة البحرية و أمن وسلامة الملاحة بنزع هذه المنشآت بعد إعدار من السلطة المينائية المختصة في آجال محددة⁵⁹⁵.

إذا تماطل أو عجز المالك عن التنفيذ يتم تجريدته من ملكيته للحطام وفقا للتشريع البحري الجزائري مع إتخاذ ضده إجراءات المتابعة نتيجة المخالفة⁵⁹⁶.

الفرع الثاني

تبني الدول النفطية لمبدأ التفكيك الجزئي للمنصات النفطية البحرية

1- التفكيك الجزئي للمنصات النفطية البحرية في التشريع البريطاني:

باعتبار بريطانيا بحرية منتجة للنفط البحري من خلال العدد الكبير للمنصات النفطية البحرية الواقعة في بحر الشمال و المستغلة من قبل الشركة البريطانية للبترول (BP) و التي صرحت على المستوى العالمي منذ سنة 1981 على رغبتها في ترك مبدأ التفكيك أو الإزالة الكلية للمنصات النفطية البحرية الذي ورد في اتفاقية جنيف 1958.

تسعى بريطانيا من خلال ذلك التجنب أو على أقل التخفيف من مسؤولية مالك المنصة النفطية البحرية و بشكل غير مباشر مسؤولية الدولة المستغلة لهذه المنشآت، هكذا انضمت الدول المنتجة للنفط البحري إلى الفرضية البريطانية⁵⁹⁷.

⁵⁹⁴ المادة 358 قانون بحري جزائري "تعد حطاما بموجب هذا القانون:

أ) السفن أو الأجهزة أو المنشآت العائمة التي لم تعد حراستها أو مراقبتها جارية، و كذا حمولته و مؤونتها، ..."
⁵⁹⁵ المادة 61 من المرسوم التنفيذي 01-02 " يلزم ملاك أو مجهزو السفن أو الآلات العائمة التي تشكل أخطارا أكيدة على البيئة و السفن المجاورة و المنشآت المينائية بالقيام بإعادة ترميمها أو نزعها بعد إعدار موجه من طرف السلطة المينائية".

⁵⁹⁶ المادة 61 من المرسوم نفسه فقرة 2 " في حالة العجز بتنفيذ، طبقا للتشريع البحري المعمول به، إجراءات تجريدتهم من حق ملكيتهم للحطام، مع الاحتفاظ بالمتابعات التي قد تباشر ضد المخالفين.

⁵⁹⁷ Jean-Baptiste TIACOH et Pierrick DESCHAMPS, op, cit, p. 7.

قامت بريطانيا بسن قانون البترول Petroleum Act سنة 1987، أدرجت فيه أحكام إجبارية تخص التفكيك على الأقل الجزئي للمنصات النفطية البحرية، و من جهة أخرى وضعت بريطانيا سنة 1985 قانون حماية الطاقة و البيئة الذي يراقب عملية الغمر في البحر و منه غمر المنصات النفطية البحرية، و كذلك في نفس قانون البترول وضعت واجب الرخصة من الحكومة البريطانية لتفكيك المنصات أو غمرها في البحر⁵⁹⁸ و هذا وفقا لما جاءت به اتفاقية لندن الخاصة بحماية تلوث البحار بالنفايات. كما وضعت بريطانيا قواعد عامة ملزمة تخص التفكيك للمنصات النفطية البحرية الموجودة على جرفها القاري مع ترك القابلية و الأولوية للتفكيك الجزئي، و هذا ينطبق على جوانب قانونية لقوانين داخلية أخرى.

عرفت بريطانيا قضية شهيرة التي أثارَت مشكلة تفكيك منصة نفطية بحرية رغم وجود تشريع الدولي ينظم هذه العملية (جنيف، مونتي قوباي، Guidelines) و هي قضية المنصة النفطية Brent Spar التي تتمثل وقائعها فيمايلي:

المنصة النفطية البحرية Brent Spar هي ملك للشركة النفطية Shell التي كانت تنشط في بحر الشمال من جوان 1976 إلى سبتمبر 1991، و كانت تستعمل هذه المنصة كمحطة لتخزين النفط المستخرج من منجم Brent و شحنه في الناقلات النفطية. و بعد توقفها و خروجها من مجال العمل كانت محل نقاش حول كيفية التخلص منها، و بعد ثلاث سنوات من الدراسة قررت كل من الشركة النفطية SHELL و الحكومة البريطانية بقطرها خارج مياه جرفها القاري و غمرها في المياه العميقة في شمال غرب اسكوتلاندا تحت عمق 2000 متر⁵⁹⁹.

لكن بضعة أسابيع قبل غمرها قامت كل من المنظمة الغير حكومية (ONGI) السلام الأخضر (Green peace) بحملة احتجاج إعلامية واسعة في 30 أبريل 1995، و ذلك بصعودهم على متن المنصة البحرية الفارغة و منعوا من غمر هذه القناطر من المعدن حوالي (14500 طن) التي تمثل نفايات سامة في البحر.

أثمرت هذه التظاهرة التي قامت بها منظمة السلام الأخضر إلى عدول الشركة النفطية Shell و الحكومة البريطانية عن قرارهما، و قررت في جانفي 1998 تفكيك المنصة النفطية البحرية BrentSpare و استعمال معدنها في توسيع رصيف عبارات ميناء Mekjarvik بالنرويج ، هذا فيما يخص المنصات النفطية المعدنية الثابتة.

أما فيما يخص المنصة النفطية البحرية الخرسانية (Béton armé) لحد الساعة لا يوجد حل مرضي ماعدا قلبها من أجل قطرها و هذه المحاولة غير أكيدة و غير مضمونة و لها مخاطرها⁶⁰⁰.

⁵⁹⁸ Loic ABALLEA, op, cit, p. 35.

⁵⁹⁹ Cèline ROANY, op, cit, p.267.

⁶⁰⁰Jean-Pierre BEURIER, Patrick CHAUMETTE, G. PROUTIERE-MAULION, po, cit, p. 208.

2- التفكير الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع النرويجي:

تعتبر النرويج من الدول المطلة على بحر الشمال، و منتج أساسي للنفط البحري من خلال العدد الكبير للمنصات النفطية البحرية المنتشرة في مياهها البحرية، بحيث تملك أكبر المنشآت في العالم لاستخراج النفط، و تختلف من حيث الحجم، و العمق و النوع (أنواع المنصات التي سبق لنا ذكرها)، علما أن أحكام التشريع الدولي متعددة وتتغير وفق لمختلف أنواع المنصات النفطية البحرية.

تشكل النرويج نموذج مثير للاهتمام بشكل خاص، و من جهة أخرى السلطات النرويجية معروف عنها أنها تسعى دائما إلى فرض معايير بيئية مرتفعة نسبيا مما تجعل من النرويج مثل للدول التي تريد تطوير قواعدها القانونية الخاصة بتفكيك الآليات القائمة⁶⁰¹.

كما يعرف على النرويج أنها عضو في معظم المعاهدات و الاتفاقيات الدولية، و رغم مصادقتها على اتفاقية⁶⁰² OSPAR إلا أنها عارضت بعض الأحكام التي لم تأخذ بعين الاعتبار الحقائق التقنية التي تجعل تفكيك بعض المنشآت البحرية (المنصات النفطية البحرية) مستحيلا و مكلفا⁶⁰³.

نظرا لخصائص الجرف القاري النرويجي و نوعية المنصات النفطية البحرية التي تقام عليه ينعكس على كلفة عملية التفكيك في المنطقة التي هي مرتفعة جدا مقارنة بباقي دول العالم، وفق لقرار حكومي أن تفكيك كل المنشآت البحرية بما فيها المنصات النفطية البحرية قد قدر سنة 1993 حوالي سبعة ملايين و نصف دولار (7,5) مما يعادل 37,5% من الكلفة الإجمالية المقدرة للتفكيك في العالم⁶⁰⁴.

فقانون النفط النرويجي لسنة 1985 يطبق في حالة التفكيك فيما يخص المنصات النفطية البحرية المعدنية، أما الخرسانية فموقفهما غير واضح بحيث إما تكون محل تفكيك كلي أو جزئي، كما لها القدرة على تفكيك أضخم المنصات النفطية البحرية المعدنية الموجودة على جرفها القاري.

كما أن القانون النرويجي فرض ابتداء من 9 فيفري 1999 على أن تكون كل المنصات النفطية البحرية القائمة على جرفه القاري أن تكون مصممة بصفة تسمح بإزالتها كليا من البحر، كما تتميز النرويج أيضا عن بريطانيا بكونها تأخذ بعين الاعتبار بنسبة كبيرة للعامل البيئي و ليس أساسا للعامل الاقتصادي و رغم قبول النرويج بالتفكيك الجزئي لكن تضع شروط أكثر صرامة لتبني مبدأ التفكيك الجزئي الذي جاءت به اتفاقية مونتي قوياي.

3- التفكير الجزئي :

قامت الوكالة الوطنية البرازيلية للنفط (ANP) مع المعهد البرازيلي للبيئة و الطاقات المتجددة (IBAMA) بالعمل على إصلاح إجراءات منح تراخيص لنشاطات التنقيب و إنتاج النفط، و يمتد هذا

⁶⁰¹ Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, op, cit. p. 32.

⁶⁰² OSPAR : la convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-est remplace les conventions d'Oslo et Paris.

⁶⁰³ Philippe BOISSON, op, cit, p. 615.

⁶⁰⁴ Alain LE TRESOLIER, op, cit, p. 73.

الإصلاح أيضا إلى تفكيك المنصات النفطية البحرية، و إن كان بالفعل للبرازيل نص سابق في مجال التفكيك⁶⁰⁵، و من المتوقع وضع تراخيص تفكيك الصادرة على أساس الموافقة على البرنامج المقدم من قبل مشغل حقل النفط⁶⁰⁶.

تكون البرازيل هي الأخرى من الدول الرائدة في استغلال النفط البحري من خلال عدد المنصات النفطية البحرية الموجودة على مياها يقدر بحوالي 104 منصة وفق الإحصائيات 2015⁶⁰⁷ يلاحظ أن المنصات النفطية البحرية المنتهية الصلاحية أصبحت تشكل عائقا للملاحة البحرية و خطرا على البيئة البحرية لما تسببه من تلوث و كوارث ملاحية.

قامت المنظمات الدولية بسن قواعد قانونية من أجل معالجة الأخطار التي تطرحها المنصات النفطية البحرية سواء أثناء الاستغلال أو خارج مجال الاستغلال من خلال اتفاقيات الدولية و ما جاءت به هذه الأخيرة من أحكام لمواجهة مشكل انتهاء صلاحية المنشأة إما بتفكيكها أو غمرها أو الإزالة بين الكلية أو الجزئية.

كما يلاحظ أن جل الدول المالكة لهذا النوع من المنشآت و تمارس هذا النوع من النشاط تبنت هذه القواعد الدولية مع الاختلاف في درجات و حدة و صرامة التطبيق.

⁶⁰⁵ La loi n° 9-478 du 06 aout 1997, WWW.senat.fr

⁶⁰⁶ Loïc ABALLEA, op cit. p. 35.

⁶⁰⁷ <https://fr.statista.com>

الخاصة

الخاتمة

بعد دراستنا للنظام القانوني للمنصات النفطية البحرية من خلال التطرق إلى ظهور هذه المنشأة و تأثيرها و سيطرتها على المجال البحري، بحيث أصبحت موضوع من المواضيع الهامة للقانون البحري، بعد أن كانت تسيطر عليه السفينة كمنشأة بحرية الوحيدة التي تنشط في البحر.

كما يلاحظ عناية المشرع الدولي و الوطني بهذه المنشآت الضخمة التي فرضت وجودها نظرا لعددتها الكبير و الذي هو في تزايد مستمر عبر العالم كما يوضحه الملحق الأول للأطروحة، و تأثير هذه المنصات على سلامة و أمن كل من الملاحة و البيئة البحرية، من خلال كوارث الانفجارات و الحريق و تسربات النفط في البحر، الأمر الذي دفع بالدول الرائدة في هذا المجال إلى وضع قواعد قانونية تحكم هذه الهياكل البحرية كما هو الحال بالنسبة للناقلات النفطية التي لها نظام خاص يحكمها.

لدى قامت المنظمة و اللجنة البحرية بإبرام اتفاقيات دولية في مجال المنصات النفطية البحرية المتقلة و الثابتة مثل اتفاقية ري ودي جانيرو و سيدني التي سبق الإشارة إليهما و التي وضعت من قبل اللجنة البحرية الدولية إلا أنها لم ترى النور إلى يومنا هذا، إلى جانب القرارات و التعليمات التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية فيما يخص سلامة و أمن هذه المنشآت، تكوين العمال، احترام المقاييس الدولية لضمان السير الحسن لهذه المنصات و أمنها و سلامة الملاحة البحرية.

فالجهد الدولية في هذا المجال لا تزال مستمرة و تسعى إلى توحيد القواعد القانونية حتى يكون تطبيقها موحدًا في الدول المعنية أي الساحلية و التي أقيمت على مياها البحرية مثل هذه المنشآت لاستغلال النفط البحري كما هو الحال بالنسبة لنظام الناقلات النفطية و السفن الأخرى عند تلوث البيئة البحرية بالنفط سواء كبضاعة أو كوقود .

كما نلاحظ من خلال هذه الدراسة أن النظام القانوني للمنصات النفطية البحرية رغم محاولة المنظمة البحرية الدولية إلى السيطرة و ضبط الموضوع من خلال تطبيق بعض أحكام السفينة على هذه المنشآت البحرية كاتفاقية سلامة الحياة البشرية في البحر (SOLAS)، الاصطدام البحري (COLREG) العمل البحري (LMC)، مستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين (STCW)... و غيرها إلى جانب القرارات الخاصة بالمجال النفطي.

إلا أن لا زالت تعاني هذه المنشآت من نقص و عدم الصرامة في تطبيق القواعد القانونية نظرا للحوادث التي لا زالت مستمرة و بنسب متفاوتة في حجم الأضرار لكون أن هذا المجال محتكر من قبل

الدول ذات قوة صناعية و اقتصادية كبرى، على رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا، النرويج ... بالنظر إلى عدد المنصات الموجودة في مياهها .

كما نجد أن التشريع الدولي و الوطني في مجال المنصات النفطية البحرية يختلف عن ذلك المعمول به في الولايات المتحدة الأمريكية الذي يتميز بقواعده الصارمة و هذا نظرا لعدم مصادقة أمريكا على التشريع في هذا المجال و هو ليس بالجديد عليها، بحيث لم تصادق على التشريع الدولي في مجال التلوث البحري بالمحروقات، و إنما تطبيق قانون خاص بها يسمى قانون التلوث بالزيت الأمريكي (OPA)⁶⁰⁸ كما أن جل الحوادث التي تقع تكون في خليج المكسيك أو في بحر الشمال و هذا راجع إلى العدد الكبير للمنصات النفطية البحرية في المنطقة كما ذكره في الأطروحة.

كون المنصات النفطية البحرية نعمة اقتصادية هي أيضا نقمة بيئية نظرا للأضرار التي تسببها هذه المنشآت للبيئة البحرية مما يجعلها خطرا مستمرا و دائما يهدد البيئة من مياه الاستحمام أو التنوع البيولوجي و أيضا عرقلة الحركة البحرية.

أمام هذه المزايا و المساوئ للمنصات النفطية البحرية إذن السؤال الذي يطرح : لماذا لم يستطيع المجتمع الدولي لحد الساعة الاتفاق على وضع نظام قانوني دولي موحد ؟

علما أن ملاك الصناعة النفطية البحرية هو للدول الصناعية الكبرى و الرائدة في حماية البيئة عامة و البيئة البحرية خاصة رغم الكوارث المتكررة نتيجة انفجار هذه المنشآت.

نلاحظ أن دراسة هذه الهياكل المعدنية و الخرسانية ربطنا بعدة قواعد قانونية من خلال العقود المبرمة قبل أثناء ممارسة هذه المنشأة (نشاطها و طبيعتها المزدوجة التي تحتم علينا معرفة نوع المنشأة) أولا لتحديد الطبيعة القانونية لها مما جعلتنا هذه الدراسة نستخلص عدة نقاط منها :

- أن المنصات تخضع للدولة الساحلية.
- القانون المطبق على المنصات النفطية البحرية مرهون بالحالة التي تكون عليها المنشأة بين كونها أثناء النشاط أو خارج مجال النشاط، الأمر الذي يدخل في تحديد طبيعتها القانونية.
- تطبيق القانون البحري تارة و أبعاده تارة أخرى.

لدى من الصعب الحديث عن نظام موحد للمنصات النفطية البحرية نظرا لتعدد الخدمات في ظل هذه المنشآت بحسب نوعها و مهامها مما يجب معه تمييز كل حالة على حدى.

⁶⁰⁸ انظر مذكرة سماعيل فاطيمة، المرجع السابق.

كما نلاحظ أنه رغم التصدي المستمر من قبل المشرع للمشاكل التي تطرحها هذه المنصات أثناء استغلالها إلا أنه في كل مرة يقع فيها حادث يخرج المشرع الدولي من صمته و يقوم بالتصدي بإيجاد تعليمات صارمة و معايير وقائية لحماية البيئة و الملاحة البحرية.

فمشاكل الملاحة و البيئة البحرية لم تتوقف عند هذا الحد و إنما ظهرت تساؤلات حول النظام القانوني للنقل عبر الأنابيب للنفط عبر البحر من دولة إلى أخرى أو من المنصة إلى الدولة الساحلية و ما قد يسببه هذا من أضرار بحرية.

أمام هذا الوضع الاقتصادي و البيئي، نتساءل عن مصير البيئة البحرية أمام هذا التطور التكنولوجي و انعكاساته على الصناعة النفطية؟ أم أن المشاكل البيئية مرهونة بكمية النفط المتواجدة في البحر؟ أم أبعد من ذلك

الملاحق

الملحق رقم 1: جدول حوادث المنصات النفطية البحرية

الملحق رقم 2: مناطق إنتاج النفط البحري عبر العالم

الملحق رقم 3: الشركات الكبرى الخاصة بسفن الخدمات للمنصات النفطية البحرية

الملحق رقم 4: أنواع المنصات النفطية البحرية

الملحق 5: نسب أقساط التأمين في تأمين المنصات النفطية البحرية

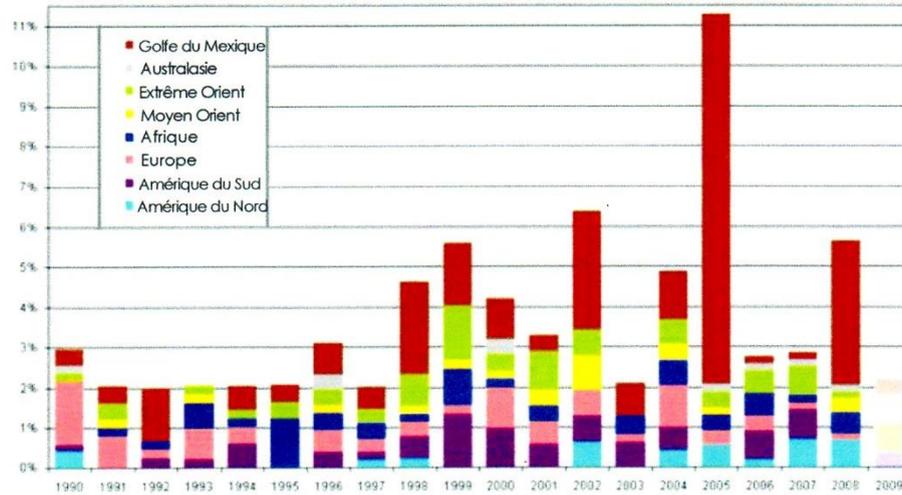
الملحق 6: وثيقة تأمين الفرنسية

ملحق رقم 7:

الملحق رقم 1

جدول حوادث المنصات النفطية البحرية بحسب المنطقة الجغرافية

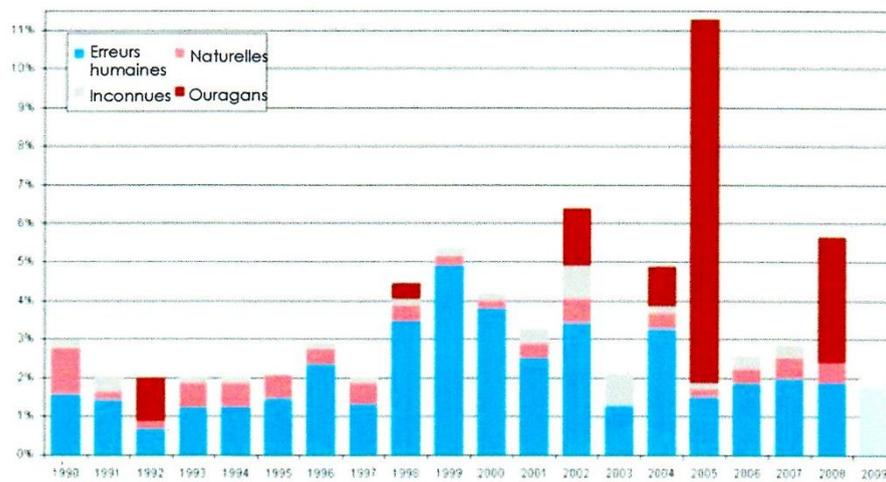
Fréquence des sinistres par zone géographique en % du nombre de plates-formes.
Sinistres supérieurs à 1 million USD



Source : International Union of Marine Insurance (IUMI)

جدول حوادث المنصات النفطية البحرية بالنسبة المئوية

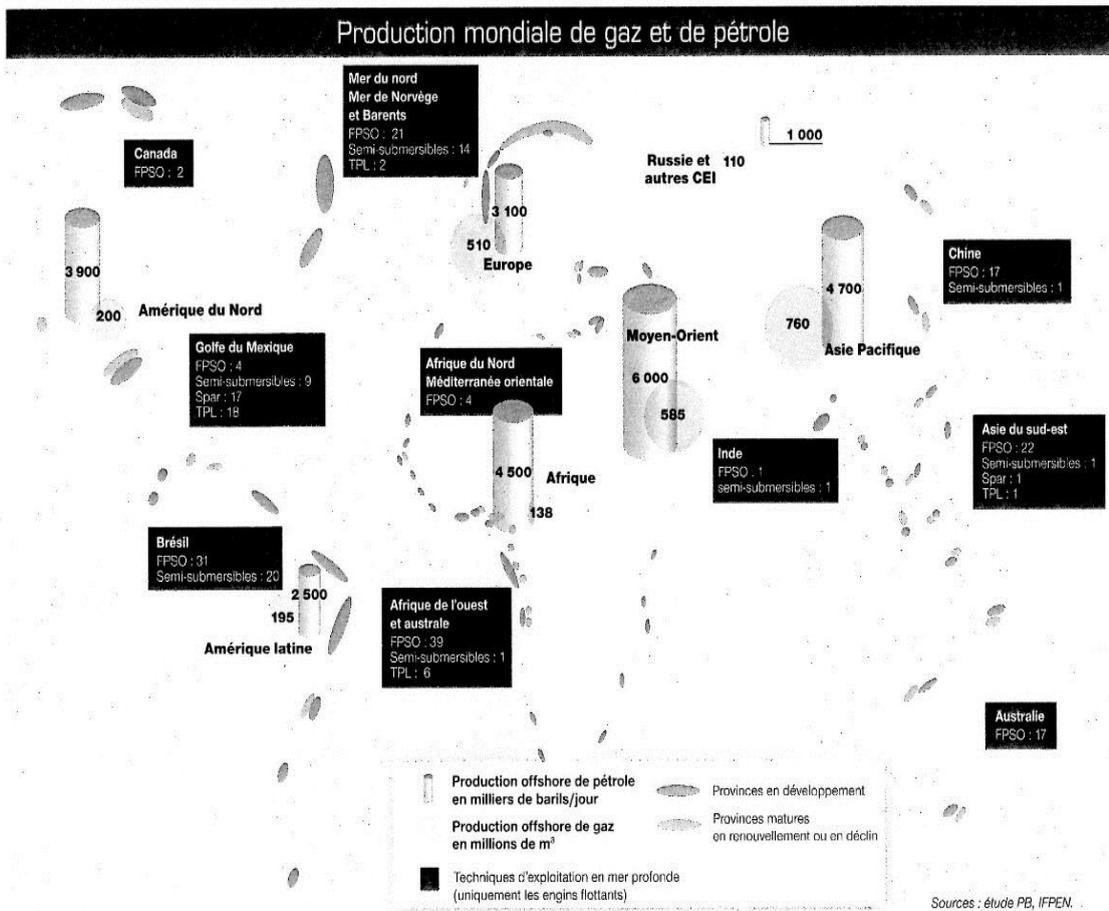
Causes et fréquence des sinistres en % du nombre de plates-formes.
Sinistres supérieurs à 1 million USD



Source : International Union of Marine Insurance (IUMI)

مناطق إنتاج النفط البحري عبر العالم

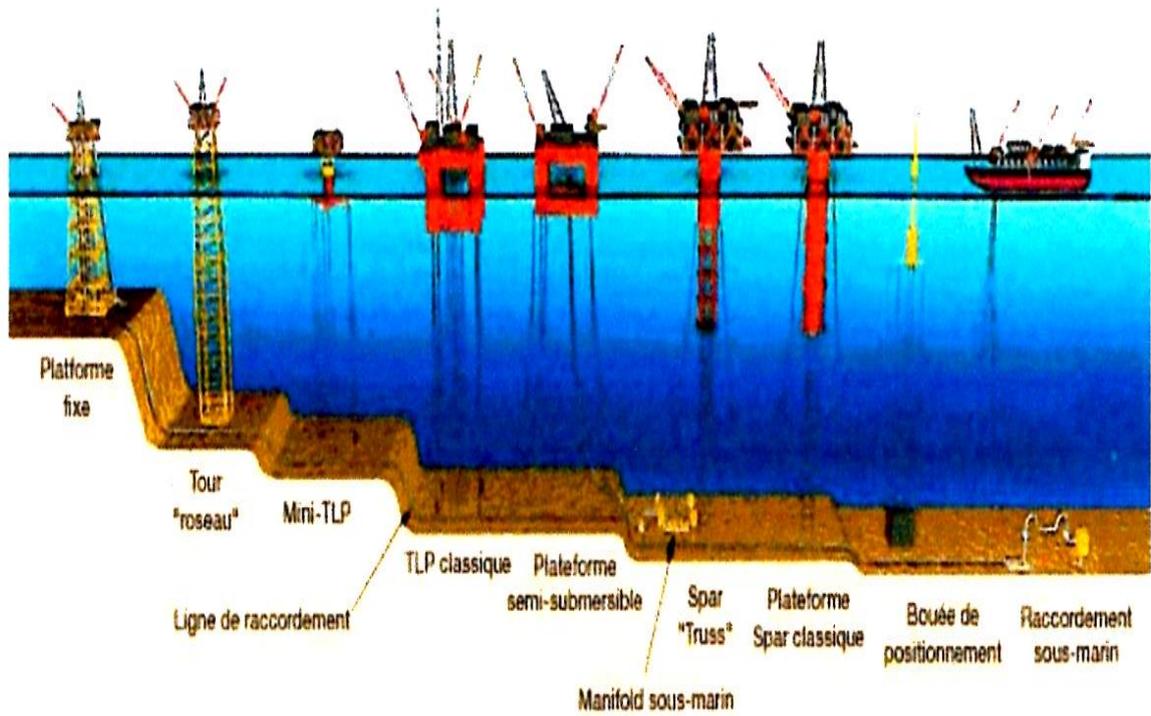
Les opérateurs sur toutes les provinces



الشركات الكبرى الخاصة بسفن الخدمات للمنصات النفطية البحرية

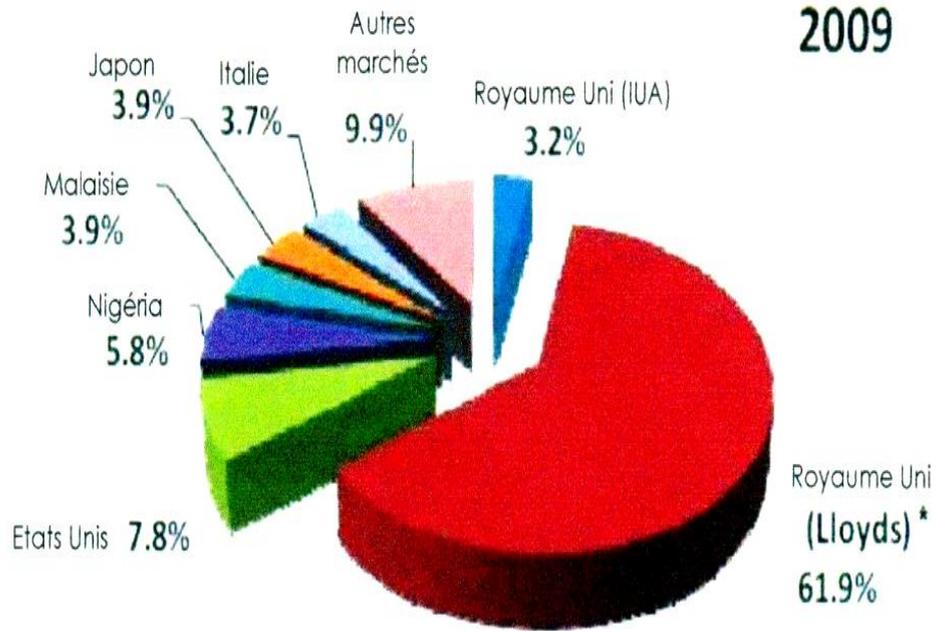
Top 10 des armements de service à l'offshore							
Armement	Pays	Nombre de navires (estimation)					
		Total	dont supplies	Détails	Crewboats	Remorqueurs	Autres
1 Tidewater	États-Unis	316	247	84 deepwater, 163 autres	51	18	-
2 Bourbon	France	471	188	100 AHTS, 69 PSV, 19 IMR	270	13	-
3 Edison Chouest Offshore	États-Unis	213	173	72 AHTS, 101 PSV	-	22	18
4 China Oilfield Services	Chine	91	80	59 AHTS, 15 PSV, 6 standby	-	-	11
5 Seacor Marine	États-Unis	189	79	19 AHTS, 35 PSV, 25 standby	47	4	59
6 Swire Pacific Osshore	Singapour	82	76	61 AHTS, 12 PSV, 3 IMR	-	-	6
7 Gulfmark Offshore	États-Unis	76	73	17 AHTS, 54 PSV, 2 IMR	3	-	-
8 District Offshore (DOF)	Norvège	73	73	20 AHTS, 23 PSV, 30 IMR	-	-	-
9 Hornbeck Offshore Serv.	États-Unis	74	71	67 PSV, 4 IMR	-	-	3
10 Maersk Supply Service	Danemark	63	63	46 AHTS, 11 PSV, 6 IMR	-	-	-

أنواع المنصات النفطية البحرية



نسب أقساط التأمين في تأمين المنصات النفطية البحرية

Primes 2009 : 2,95 milliards USD



POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS D'UNITES MOBILES DE FORAGE OU DE PRODUCTION

(Imprimé du 26 avril 1989)

CONDITIONS GÉNÉRALES

PREAMBULE-LOI APPLICABLE

Le présent contrat est régi par la loi française par les dispositions du Titre VII du Livre Ier du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

N° Courtier:

Assuré:

Unité:

Durée des risques:

CHAPITRE I - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE ARTICLE PREMIER -

Risques couverts - Définitions

Le présent contrat a pour objet la garantie des dommages, des pertes résultant de fortunes de mer, de manifestations de gisement et d'accidents qui arrivent à l'unité assurée, ainsi que des recours de tiers exercés contre elle.

Par «manifestations de gisement», on entend:

- l'éruption (blowout) ou le jaillissement ou dainet in contrôlé d'hydrocarbures, de gaz, d'eau ou de boues de forage,
- la formation de cratères (cratering) ou excavation se produisant de façon incontrôlable à la surface du sol du fait de l'action éruptive ou érosive d'hydrocarbures, de gaz, d'eau, ou de boues de forage.

Par «unité», on entend:

- l'ensemble du support naval, y compris le cas échéant, les appareils de propulsion et/ou de positionnement, ancres et chaînes ainsi que généralement tous aménagements, matériels et dispositifs relatifs à la navigation et au séjour;
- les équipements spécifiques de l'activité de forage dont l'assuré est propriétaire ou dont il a contractuellement la charge de l'assurance tels que: Derrick, table de rotation, grues, treuils de forage, tamis et bacs à boues, compresseurs, trains de tiges, obturateur (blowout preventer) et de façon générale tous appareils, systèmes et matières nécessaires à la réalisation de travaux de forage et se trouvant à bord du support naval ou en cours d'utilisation.

Sont ainsi garantis:

1°) dans la limite de la valeur agréée, **les dommages et pertes subis par l'unité**, même s'ils résultent du fait des matériels et des matières chargées à bord conformément à la réglementation en vigueur, ou de toute décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un évènement garanti;

2°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **les recours de tiers pour abordage ou pour heurt de l'unité** contre tout navire, engin, unité, bien ou installation autre que le puits en cours de forage ou d'exploitation.

3°) dans la limite d'un capital égal à la valeur agréée, **la contribution d'un navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un évènement garanti ou d'en limiter les conséquences.**

ARTICLE 2 - Limitation des engagements des assureurs

Les engagements des assureurs, pour l'ensemble des garanties à l'article 1er, sont limitées par évènement à un montant égal à deux fois la valeur agréée.

ARTICLE 3 - Risques exclus

Sont exclus de la garantie:

1°) **Les dommages, les pertes, les recours de tiers et les dépenses résultant de:**

- violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, amendes, confiscation, mises sous séquestre et réquisition;

- toute forme de saisie, caution ou autre garantie financière;
- faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de direction
- vice propre, vétusté, corrosion, qu'elle qu'en soit la cause, détérioration graduelle, défaut de performance ou de conformité;
- forage d'un puits de dérivation destiné à contrôler un incendie ou une manifestation de gisement;
- influence de la température;
- retirement, enlèvement, destruction ou balisage de l'épave d'un navire assuré;
- immobilisation ou retard de l'unité, quarantaine, mesures sanitaires, désinfection;
- obstacles apportés à l'exploitation commerciale de l'unité;
- dommages corporels;
- guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre;
- captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions partous
gouvernements et autorités quelconques;
- émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues;
- piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre;
- armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structures du noyau de l'atome.

2°) Les dommages et pertes:

- causés aux appareils et installations électriques par toute panne ou interruption de courant, sauf s'ils résultent d'un incendie ou d'une explosion;
- affectant le puits foré;
- affectant le tubing, le casing ou les boues de forage et autres matières en cours d'utilisation;
- affectant la partie sous-marine du train de tiges sauf s'ils résultent de perte totale, incendie, abordage ou heurt de l'unité assurée, manifestation de gisement, foudre, explosion, raz-de-marée, cyclone, ouragan, tempête ou tremblement de terre;

3°) Les dépenses résultant de

- réparation ou remplacement des pièces affectées de vice caché.

-rectification de vices de conception, d'exécution ou de matières;

-tentatives de reprise de contrôle du puits à la suite de manifestations de gisement.

4°) Les recours exercés contre l'unité assurée pour dommages et préjudices:

-résultant de manifestations de gisement;

-relatifs aux cargaisons transportées par l'unité assurée;

- relatifs aux engagements de l'assuré lorsque la responsabilité de celui-ci résulte uniquement d'une disposition contractuelle;

-consécutifs à la pollution et à la contamination de tout bien ou installation autre que les navires ou bateaux, ainsi que de leurs cargaisons, du fait de leur abordage avec l'unité assurée;

-causés par toute source de rayonnements ionisants (en particulier ou radioisotope) dont l'assuré ou toute autre personne dont il répond a la propriété, la garde ou l'usage ou dont il peut être tenu pour responsable du fait d'un événement garanti.

5°) Les frais exposés pour le renflouement, l'assistance et le sauvetage de l'unité en cas d'échouage résultant du jeu normal des marées.

CHAPITRE II - TEMPSET LIEU DE L'ASSURANCE Article 4 - Navigation et séjour

L'unité est garantie en tout lieu, dans les limites géographiques prévues par la police, qu'elle soit en exploitation, en séjour, ou en réparation.

Elle demeure garantie lorsqu'elle prête assistance, à l'exclusion d'une opération de contrôle de puits. Les avaries qu'elle pourrait subir au cours d'une telle opération d'assistance ne seront à la charge des assureurs qu'autant que l'assuré n'aurait pu en recouvrer le montant.

Elle demeure également garantie lorsqu'en dehors de ses opérations commerciales habituelles, elle effectue tout remorquage ou transbordement, sous réserve d'en faire la déclaration préalable aux assureurs qui pourront prescrire toutes mesures de prévention imposées par la situation.

Article 5 - Limites de navigation

Sauf déclaration préalable, l'unité n'est pas garantie, pendant sa navigation et son séjour dans les zones définies ci-dessous, à moins qu'il n'en soit trouvé dans l'obligation d'y pénétrer, par force majeure ou pour prêter assistance:

1°) Eaux situées au nord du 70° de latitude nord et eaux du Groënland, à l'exception des voyages directs à destination ou en provenance de tout port ou place de Norvège ou de la baie de Kola.

2°) Mer de Behring, Est Asiatique au nord du 46° de latitude nord, tous points de la côte de Sibérie sauf Nakhodka et / ou Vladivostok.

3°) De ou pour tout port ou lieu de la Côte Atlantique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes:

a) à toute époque de l'année, au nord du 52°10' de latitude nord et à l'ouest du 50° de longitude ouest:

b) entre le 21 décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, au sud du 52°10' de latitude nord, dans le quadrilatère déterminé par les lignes tracées entre:

- Battle Harbour et Pistolet Bay
- Cap Rayet Cap Nord (Nord Ecosse)
- Port Hawkesbury et Port Mulgrave
- Baie Comeau et Matane

c) entre le 1er décembre et le 30 avril, ces deux jours inclus, dans la région comprise entre Montréal à l'ouest et une ligne tracée entre Baie Comeau et Matane à l'est.

4°) Tous ports ou lieux des grands lacs, ou de la voie maritime du Saint-Laurent à l'ouest de Montréal.

5°) De ou pour tout port ou lieu de la Côte Pacifique de l'Amérique, ses fleuves et îles avoisinantes au nord du 54°30' de latitude nord ou à l'ouest du 130°50' de longitude ouest.

6°) De ou pour les Îles Kerguelen ou Crozet ou au sud du 50° de latitude sud, exceptés les ports ou places de Patagonie, du Chili ou des Îles Falkland; mais faculté est accordée de pénétrer dans les eaux au sud du 50° de latitude sud, si c'est seulement pour gagner les ports ou places non exclus par la présente clause ou en revenir.

7°) Dans la Mer Baltique et eaux adjacentes à l'est du 15° de longitude est:

a) au nord de la ligne reliant Mo (63°24' de latitude nord) à Vasa (63°06' de latitude nord) entre le 1er décembre et le 25 mai, ces deux jours inclus;

b) à l'est de la ligne reliant Viipuri (Viyborg) (28°47' de longitude est) à Narva (28°12' de longitude est) entre le 15 décembre et le 15 mai, ces deux jours inclus;

c) au nord de la ligne reliant Stockholm (59°20' de latitude nord) à Tallinn (59°24' de latitude nord) entre le 8 janvier et le 5 mai, ces deux jours inclus;

d) à l'est du 22° de longitude est et au sud du 59° de latitude nord entre le 28 décembre et le 5 mai, ces deux jours inclus;

ARTICLE 6-Prolongation de l'assurance

Si à l'expiration de la police, l'unité fait l'objet de réparations pour cause d'avaries à la charge des assureurs ou se trouve au cours d'un voyage en état d'avaries à leur charge, les risques couverts par la présente police sont prolongés moyennant une prime calculée par jour supplémentaire de risque jusqu'à l'achèvement complet, soit des réparations, soit du voyage. En cas de perte totale ou de délaissement survenu pendant cette prolongation, la prime d'une nouvelle période de six mois est acquise aux assureurs.

CHAPITRE III-VALEUR ASSURÉE ARTICLE 7

La valeur assurée comprend:

1) La valeur agréée des corps, appareils, accessoires et dépendances de l'unité selon la définition de l'article 1§a). Cette valeur est fixée forfaitairement, les parties s'interdisant réciproquement toute autre estimation sauf en cas de fraude, sous réserve des dispositions des articles 23 et 25.

2) La valeur déclarée des équipements spécifiques selon la définition de l'article 1§b). Cette valeur devra être justifiée en cas de demande d'indemnité.

L'assurance sur bonnarrivée ou sur autres intérêts complémentaires, si elle est contractée sans l'accord des assureurs de l'unité, réduit d'autant, en cas de perte totale ou de délaissement, la somme assurée.

CHAPITRE IV-DROIT ET OBLIGATIONS DES PARTIES ARTICLE 8-

Déclarations à la charge de l'assuré

1°) L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par les assureurs les risques qu'ils prennent en charge.

2°) L'assuré doit déclarer aux assureurs, dès qu'il en a connaissance, les aggravations de risque survenues au cours du contrat.

ARTICLE 9-Mesures préventives

L'assuré doit apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif à l'unité. Il doit prendre toutes les mesures utiles en vue de préserver l'unité d'un évènement garanti ou d'en limiter les conséquences. En cas de manquement à ces obligations, les assureurs peuvent se substituer à lui pour prendre les mesures qu'il impose dans les situations sans pour autant reconnaître que leur garantie soit engagée.

ARTICLE10-Mesuresdesécurité

Lagarantien'estacquiesques'il'assuréapportelapreuvequ'ilarespectélesdispositions-ci-aprèsainsiquetoutesautresprescriptionsdéfiniesenaccordaveclesassureurspourassurerla sécuritédelanavigation,del'implantationsurlesiteetdel'exploitationdel'unitéassurée;

- lacoteattribuéeàl'unitéparleBureauVéritasouunautreBureaudeClassificationagréeeparles assureursdoitêtemaintenuependantladuréedelapolice.Ilenestdemêmedelacoteattribuée aux grues, aux mâts de forage, au derrick ainsi qu'aux jambes pour les plates-formes autoélevatrices;
- lessitesdeforageoud'implantation del'unitéassurée doivent être approuvés par un conseiller techniqueouparunexpertagréeeparlesassureurs;
- unobturateur (blowoutpreventer)doitêtreinstallédèsquepossibleentêtedupuitsencoursde forage;
- les déplacements et remorquage de l'unité assurée doivent être approuvés par un conseiller techniqueouparunexpertagréeeparlesassureurs.

ARTICLE11-Mesuresconservatoires

1°)Encasd'évènementengageantlagarantiedesassureurs:

- l'assurédoit et les assureurspeuventprendreourequérir touteslesmesuresutilesàla conservationouausauvetagedesobjetsassurés.
- l'assuré doit prendre toutes mesures conservatoires de ses droits contre les tiers responsables.

2°)L'assuréa l'obligationdeconserverlerecoursdesassureurscontreschantiersde réparations.

ARTICLE 12-Hypothèque

L'assurédoitdéclarerauxassureurstoutehypothèquemaritimegrevantl'intérêtassuréaumoment lasignaturedelapoliceoucontractéependantladuréedecelle-ci.Laprimedoitdanscecasêtre immédiatementpayée,à moinsquelesprêteurshypothécairesn'engarantissentlepaiementà l'échéance.

ARTICLE13-Prime

L'assurédoitpayerlaprimeetsesaccessoiresauxlieuxetdatesconvenus

ARTICLE14-Constatactionréparationdesdommages

L'assurédoitdéclarer,dèsqu'ilenaconnaisance,toutévènementengageantlagarantiedes assureurs et procéder à la constatation et à la réparation des pertes et dommages dans les conditionsdéfiniesauxarticles19et21.

ARTICLE15-Sanctions

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon le cas:

- la nullité de la police (articles 8-1°, 10 et 12),

- la résiliation de la police sous préavis de trois jours ou la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 8-2°),

- la suspension ou la résiliation de la police dans les conditions prévues à l'article 16 (article 13),

- la déchéance du droit à indemnité (article 14),

- la réduction proportionnelle de l'indemnité (articles 9 et 11).

ARTICLE15-Modalités de paiement de la prime

La prime est payable à trente jours de la prise des risques.

Si l'assurance est faite pour douze mois, l'assuré aura la faculté, mais à condition d'avoir opté pour ce mode de libération avant le commencement des risques, de payer la prime en quatre quarts, à savoir:

le premier quart, à trente jours de la prise des risques;

le deuxième quart, à trois mois de la prise des risques;

le troisième quart, à six mois de la prise des risques;

le quatrième quart, à neuf mois de la prise des risques.

Le défaut de paiement d'une prime permet aux assureurs soit de suspendre l'assurance, soit d'exiger la résiliation. La suspension ou la résiliation ne prend effet que huit jours après l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu des assureurs par lettre recommandée, d'un avis de mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produit ses effets automatiquement à l'expiration de ce délai et jusqu'à l'endemain zéro heure de la date de paiement de la prime en retard.

Pour tout sinistre survenu pendant une suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés.

La prime stipulée pour toute la durée de la garantie est acquise en cas de perte totale ou de délaissement à la charge des assureurs. Si la perte totale ou le cas de délaissement n'est pas à leur charge, la prime est acquise en fonction du temps couru jusqu'à la perte totale ou la notification du délaissement sans qu'elle puisse être inférieure à celle due pour un trimestre.

Il est fait retour de la prime en cas de perte totale, de vente ou d'affrètement coquenu du navire avant le commencement des risques ; si le contrat est rompu par l'assuré avant ce

moment pour toute autre cause, les assureurs ont droit à une indemnité égale à la moitié de la prime convenue avec un maximum de 0,50% de la somme assurée.

Le coût de la police et les taxes, droit et impôts sont à la charge de l'assuré. Ils sont toujours payables en totalité comptant et sans aucune déduction lors de la sortie de prime.

ARTICLE 17 - Séjour ou chômage

Les conditions d'éventuelles ristournes pour séjour ou chômage seront définies aux Conditions Particulières.

ARTICLE 18 - Nullité ou résiliation de l'assurance.

Outre les cas prévus à l'article 15, la nullité ou la résiliation de l'assurance peut intervenir dans les situations ci-après:

Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après un sinistre concernant le navire est nulle s'il est établi que la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à destination inconnue d'eux, à moins que l'assuré ne puisse prouver sa bonne foi.

En cas de liquidation ou de redressement judiciaire de l'entreprise assurée, ou de faillite personnelle de l'assuré, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que les assureurs peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation prendra ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restent à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

En cas de liquidation ou de redressement judiciaire d'un assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à l'égard de cet assureur les mêmes droits que ceux énoncés ci-dessus.

En cas de retrait d'agrément d'une entreprise d'assurance, la police cesse de produire ses effets à son égard, dans les mêmes termes des articles L 326-12 et R* 326-1 du Code des Assurances.

La vente publique de l'unité ou son affrètement coque nue fait cesser de plein droit l'assurance du jour de la vente ou de l'affrètement.

En cas d'aliénation de l'unité ou de la moitié à moins de l'intérêt assuré, l'assurance cesse de plein droit à compter de la date d'aliénation, sauf convention contraire préalable.

En cas d'affrètement autre que coquenuede l'unité, l'assurance continue sauf convention contraire préalable et moyennant sur primes'ilyalieu.

La police pourra être résiliée d'un commun accord avant l'expiration du temps assuré, moyennant ristourne proportionnelle de prime pour chaque quinze jours non commencée; toutefois, la prime nette qui deviendra alors exigible ne pourra être inférieure à la moitié de celle fixée pour la durée des risques.

La police pourra être résiliée par les assureurs sous préavis de trois jours si, du fait de l'assuré, il y a modification, soit de ce qui a été convenu lors de la formation du contrat, soit de l'objet assuré, d'où résulte une aggravation sensible du risque.

CHAPITRE V-CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES ARTICLE 19

Sauf accord préalable des assureurs, l'assuré est tenu de faire procéder à la constatation des avaries contradictoirement avec leurs représentants au plus tard dans les soixante jours à dater de l'évènement; si les avaries sont produites dans un port, ce délai est ramené à quinze jours.

Les experts désignés d'un commun accord ou, à défaut, judiciairement, auront pour mission de chercher la cause des avaries, d'en déterminer la nature et l'étendue et d'établir la spécification des travaux reconnus pareux nécessaires pour remettre l'unité en bon état d'utilisation.

L'assuré est tenu de faire procéder sans délai à ces réparations. Si pour quelque cause que ce soit, fût-ce de force majeure, les réparations ne sont pas entreprises dans les six mois de la date de l'évènement, le montant à la charge des assureurs ne pourra excéder celui qu'il leur eût incombé si les réparations avaient été entreprises dans ce délai et dont l'évaluation devra être faite par les experts.

CHAPITRE VI-DETERMINATION DE L'INDEMNITE D'ASSURANCE ARTICLE 20-

Base de remboursement

Chaque évènement est l'objet d'un règlement distinct.

Le règlement est effectué sans franchise dans le cas de perte totale ou de délaissement.

L'ensemble des autres indemnités dues pour un même évènement est réglé:

a) pour les avaries à l'ensemble du support naval tel qu'il est défini à l'article 1§a (Chapitre I), sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières;

b) pour les avaries aux équipements spécifiques tels que définis à l'article 1§b (Chapitre I), sous déduction de la franchise indiquée aux conditions particulières, étant précisé que les assureurs ne garantissent que les dépenses de remise en état et de remplacement des biens endommagés ou perdus par des biens de même nature, après déduction d'un pourcentage de dépréciation fixé à dire d'expert sans que cette dépréciation soit inférieure à celle définie aux conditions particulières. En cas de sous-assurance, il sera fait application de la règle proportionnelle.

ARTICLE 21 - Avaries particulières

1°) Il n'est admis dans les règlements d'avaries particulières que le coût, justifié par des factures acquittées, des remplacements et réparations reconnus nécessaires par les experts pour remettre l'unité en bon état de navigabilité, l'assuré ne pouvant prétendre à aucune autre indemnité, ni pour dépréciation, ni pour chômage, ni pour une autre cause quelconque.

2°) Avant toute exécution relative à l'exécution des travaux, l'assuré doit en informer les assureurs et ceux-ci ont le droit d'exiger que les remplacements et réparations soient exécutés par voie d'adjudication ou de soumission. Au cas où l'assuré passerait outre à cette exigence, il sera déduit 25% sur le montant total des remplacements et réparations sans préjudice des franchises et réductions prévues à la police.

3°) Lorsque les travaux sont impossibles ou trop dispendieux au port où se trouve le navire, les réparations provisoires indispensables pour permettre au navire de gagner un port où les travaux pourront être effectués à moindres frais, le coût du remorquage éventuel est à la charge des assureurs.

4°) Les commissions d'avances de fonds, les intérêts et tous les autres frais accessoires des réparations tels que les frais de câbles, de cheet, les frais de ports sont ventilés et supportés par les assureurs en proportion des divers travaux exécutés simultanément.

ARTICLE 22 - Délaissement

Le délaissement de l'unité peut être effectué dans les cas suivants:

- perte totale

- réparations d'avaries à la charge des assureurs dont le montant total, calculé conformément aux dispositions relatives au règlement des avaries particulières et comprenant, le cas échéant, les frais de renflouement de l'unité, atteint la valeur assurée;

- défaut de nouvelles depuis plus de trois mois; la perte est alors réputée être produite à la date des dernières nouvelles;

- impossibilité de réparer. Toutefois, **ne pourra être délaissé aux assureurs, l'unité qui aura été condamnée, en raison seulement du manque de fonds nécessaires au paiement des dépenses de réparations ou autres.**

Le délai de notification doit être notifié aux assureurs dans les trois mois de l'évènement qui y donne lieu, ou de l'expiration du délai qui le permet.

En notifiant le délai de notification, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

Dans tous les cas donnant lieu à un délai de notification, les assureurs auxquels auront été délégués les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délai de notification et le règlement en pertes totales sans transfert de propriété. Ils devront toutefois faire connaître leur décision à l'assuré dans les trente jours de la date à laquelle celui-ci aura fait remise complète des pièces justificatives de son droit à un délai de notification.

La présente police cessera ses effets à compter de la date à laquelle les assureurs auront notifié par écrit à l'assuré :

ARTICLE 22 - Avaries communes

La contribution d'un navire aux avaries communes est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, de réduction proportionnelle à la valeur assurée, diminuée, s'il y a lieu des avaries particulières à leur charge.

En ce qui concerne le règlement entre assureurs et assuré, il n'est en rien dérogré au présent contrat, les règlements d'avaries communes étant éventuellement dressés en conformité de ses dispositions.

ARTICLE 24 - Recours de tiers

Dans le cas où l'assuré invoquerait pas la limitation de responsabilité dont il serait en droit de se prévaloir en vertu de la législation applicable, le montant du remboursement incombant aux assureurs ne dépassera pas celui qui eût été à leur charge si ladite limitation avait été invoquée.

ARTICLE 25 - Assistance

En cas d'assistance à l'unité assurée, la part qui incombant dans la rémunération d'assistance est à la charge des assureurs sous réserve, le cas échéant, d'une réduction proportionnelle à la valeur agréée.

ARTICLE 26 - Abordage ou assistance entre unités du même assuré

Au cas où le navire assuré aborderait une unité appartenant à l'assuré ou en recevrait l'assistance, l'indemnité à la charge des assureurs sera réglée comme si les unités appartenant à des assurés différents.

Il en sera de même dans le cas où l'unité assurée aborderait un bien ou une installation appartenant à l'assuré.

A défaut de règlement amiable entre les parties, les responsabilités d'abordage ou la rémunération d'assistance seront fixées par un arbitre unique, conformément aux dispositions du Nouveau Code de Procédure Civile (Livre quatrième) ou à défaut d'accord sur la désignation d'un arbitre unique, par la Chambre Maritime de Paris, saisie par la partie la plus diligente.

CHAPITRE VII - PAIEMENT DE L'INDEMNITE ARTICLE 27-

Paiement des pertes et des avaries

Toutes pertes et avaries à la charge des assureurs sont payées comptant, trente jours après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et de la présente police, sans qu'il soit besoin de procuration.

Lors du remboursement d'une perte ou d'une avarie, toutes primes, échues ou non, dues par l'assuré, sont, en cas de liquidation ou de redressement judiciaire, compensées et les effets de commerce deviennent immédiatement exigibles.

S'il n'y a ni liquidation, ni redressement judiciaire, les assureurs n'ont droit de compenser que la prime, même non échue, de la police, objet de la réclamation et toutes autres primes échues.

Après chaque événement engageant la garantie des assureurs, les capitaux assurés se reconstituent automatiquement, moyennant surprime à débattre.

CHAPITRE VIII - DISPOSITIONS DE PROCEDURE ARTICLE 28

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, **sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.**

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, **mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.**

Les droits de l'assuré sont acquis aux assureurs, à concurrence de leur paiement et d'usage fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer et transférer ses droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

Les assureurs ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce de la place d'opérations

CHAPITRE IX - ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRES SUR UNE MEME POLICE

ARTICLE 29

La souscription de chacun des assureurs, exprimée par rapport au capital total assuré, est répartie au prorata sur chacun des capitaux partiels.

L'assurance est considérée comme faisant l'objet d'une police distincte sur chaque navire.

**1989 GUIDELINES AND STANDARDS FOR THE REMOVAL OF
OFFSHORE INSTALLATIONS AND STRUCTURES ON THE
CONTINENTAL SHELF AND IN THE EXCLUSIVE ECONOMIC ZONE
(IMO RESOLUTION A.672(16))**

Adopted by the International Maritime Organization on 19 October 1989

[\[http://www.imo.org/environment/mainframe.asp?topic_id=1026\]](http://www.imo.org/environment/mainframe.asp?topic_id=1026)

THE ASSEMBLY,

RECALLING Article 15(j) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Assembly in relation to regulations and guidelines concerning maritime safety and the prevention and control of marine pollution,

BEARING IN MIND article 60 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, which prescribes that any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation, taking into account any generally accepted international standards established in this regard by the competent International organization, and that such removal shall also have due regard to fishing, protection of the marine environment and the rights and duties of other States,

BEARING IN MIND ALSO that the International Maritime Organization is the competent Organization to deal with this subject,

HAVING CONSIDERED the draft guidelines and standards approved by the Maritime Safety Committee at its fifty-seventh session which were developed in co-operation with the Marine Environment Protection Committee,

1. ADOPTS the Guidelines and Standards for the Removal of Offshore Installations and Structures on the Continental Shelf and in the Exclusive Economic Zones set out in the Annex to the present resolution;

2. RECOMMENDS that Member Governments take into account the aforesaid Guidelines and Standards when making decisions regarding the removal of abandoned or disused installations or structures.

ANNEX

1. GENERAL REMOVAL REQUIREMENT

1.1 Abandoned or disused offshore installations or structures on any continental shelf or in any exclusive economic zone are required to be removed, except where non-removal or partial removal is consistent with the following guidelines and standards.

1.2 The coastal State having jurisdiction over the installation or structure should ensure that it is removed in whole or in part in conformity with these guidelines and standards once it is no longer serving the primary purpose for which it was originally designed and installed, or serving a subsequent new use, or where no other reasonable justification cited in these guidelines and standards exists for allowing the installation or structure or parts thereof to remain on the sea-bed. Such removal should be performed as soon as reasonably practicable after abandonment or permanent disuse of such installation or structure.

1.3 Notification of such non-removal or partial removal should be forwarded to the Organization.

1.4 Nothing in these guidelines and standards is intended to preclude a coastal State from imposing more stringent removal requirements for existing or future installations or structures on its continental shelf or in its exclusive economic zone.

2. GUIDELINES

2.1 The decision to allow an offshore installation, structure, or part thereof, to remain on the sea-bed should be based, in particular, on a case-by-case evaluation, by the coastal State with jurisdiction over the installation or structure, of the following matters:

.1 any potential effect on the safety of surface or subsurface navigation, or of other uses of the sea;

.2 the rate of deterioration of the material and its present and possible future effect on the marine environment;

.3 the potential effect on the marine environment, including living resources;

.4 the risk that the material will shift from its position at some future time;

.5 the costs, technical feasibility, and risks of injury to personnel associated with removal of the installation or structure; and

.6 the determination of a new use or other reasonable justification for allowing the installation or structure or part thereof to remain on the sea-bed.

2.2 The determination of any potential effect on safety of surface or subsurface navigation or of other uses of the sea should be based on: the number, type and draught of vessels expected to transit the area in the foreseeable future; the cargo being carried in the area; the tide, current, general hydrographic conditions and potentially extreme climatic conditions; the proximity of designated or customary sealanes and port access routes, the aids to navigation in the vicinity; the location of commercial fishing areas; the width of the available navigable fairway; and whether the area is an approach to or in straits used for international navigation or routes used for international navigation through archipelagic waters.

2.3 The determination of any potential effect on the marine environment should be based upon scientific evidence taking into account: the effect on water quality; geological and hydrographic characteristics; the presence of endangered or threatened species; existing habitat types; local fishery resources; and the potential for pollution or contamination of the site by residual products from, or deterioration of, the offshore installation or structure.

2.4 The process for allowing an offshore installation or structure, or parts thereof, to remain on the seabed should also include the following actions by the coastal State with official authorization identifying the jurisdiction over the installation or structure: special conditions under which an installation or structure, or parts thereof, will be allowed to remain on the seabed; the drawing up of a specific plan, adopted by the coastal State, to monitor the accumulation and deterioration of material left on the seabed to ensure there is no subsequent adverse impact on navigation, other uses of the sea or the marine environment; advance notice to mariners as to the specific position, dimensions, surveyed depth and markings of any installations or structures not entirely removed from the seabed; and advance notice to appropriate hydrographic services to allow for timely revision of nautical charts.

3. STANDARDS

The following standards should be taken into account when a decision is made regarding the removal of an offshore installation or structure:

3.1 All abandoned or disused installations or structures standing in less than 75 m of water and weighing less than 4,000 tonnes in air, excluding the deck and superstructure, should be entirely removed.

3.2 All abandoned or disused installations or structures emplaced on the seabed on or after 1 January 1998, standing in less than 100 m of water and weighing less than 4,000 tonnes in air, excluding the deck and superstructure, should be entirely removed.

3.3 Removal should be performed in such a way as to cause no significant adverse effects upon navigation or the marine environment. Installations should continue to be marked in accordance with IALA recommendations prior to the completion of any partial or complete removal that may be required. Details of the position and dimensions of any installations remaining after the removal operations should be promptly passed to the relevant national authorities and to one of

the world charting hydrographic authorities. The means of removal or partial removal should not cause a significant adverse effect on living resources of the marine environment, especially threatened and endangered species.

3.4 The coastal State may determine that the installation or structure may be left wholly or partially in place where:

.1 an existing installation or structure, including one referred to in paragraphs 3.1 or 3.2, or a part thereof, will serve a new use if permitted to remain wholly or partially in place on the sea-bed (such as an enhancement of a living resource); or

.2 an existing installation or structure, other than one referred to in paragraphs 3.1 and 3.2, or part thereof, can be left there without causing unjustifiable interference with other uses of the sea.

3.5 Notwithstanding the requirements of paragraphs 3.1 and 3.2, where entire removal is not technically feasible or would involve an extreme cost, or an unacceptable risk to personnel or the marine environment, the coastal State may determine that it need not be entirely removed.

3.6 Any abandoned or disused installation or structure, or part thereof, which projects above the surface of the sea should be adequately maintained to prevent structural failure. In cases of partial removal referred to in paragraphs 3.4.2 or 3.5, an unobstructed water column sufficient to ensure safety of navigation, but not less than 55 m, should be provided above any partially removed installation or structure which does not project above the surface of the sea.

3.7 Installations or structures which no longer serve the primary purpose for which they were originally designed or installed and are located in approaches to or in straits used for international navigation or routes used for international navigation through archipelagic waters, in customary deep-draught sea lanes, or in, or immediately adjacent to, routing systems which have been adopted by the Organizations should be entirely removed and should not be subject to any exceptions.

3.8 The coastal State should ensure that the position, surveyed depth and dimensions of material from any installation or structure which has not been entirely removed from the sea-bed are indicated on nautical charts and that any remains are, where necessary, properly marked with aid to navigation. The coastal State should also ensure that advance notice of at least 120 days is issued to advise mariners and appropriate hydrographic services of the change in the status of the installation or structure.

3.9 Prior to giving consent to the partial removal of any installation or structure, the coastal State should satisfy itself that any remaining materials will remain on location on the sea-bed and not move under the influence of waves, tides, currents, storms or other foreseeable natural causes so as to cause a hazard to navigation.

3.10 The coastal State should identify the party responsible* for maintaining the aid to navigation if they are deemed necessary to mark the position of any obstruction to navigation, and for monitoring the condition of remaining material. The coastal State should also ensure that the responsible party* conducts periodic monitoring, as necessary, to ensure continued compliance with these guidelines and standards.

3.11 The coastal State should ensure that legal title to installations and structures which have not been entirely removed from the sea-bed is unambiguous and that responsibility for maintenance and the financial liability to assume liability for future damages are clearly established.

3.12 Where living resources can be enhanced by the placement on the sea-bed of material from removed installations or structures (e.g. to create an artificial reef), such materials should be located well away from customary traffic lanes, taking into account these guidelines and standards and other relevant standards for the maintenance of maritime safety.

3.13 On or after 1 January 1998, no installation or structure should be placed on any continental shelf or in any exclusive economic zone unless the design and construction of the installation or structure is such that entire removal upon abandonment or permanent disuse would be feasible.

3.14 Unless otherwise stated, these standards should be applied to existing as well as future installations or structures.

*The phrase "party responsible" refers to any juridical or physical person identified by the coastal State for a purpose mentioned in the above paragraph 3.10.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية:

1/ التشريع الأساسي:

- الدستور الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 76 المؤرخة في 08 ديسمبر 1996.

2/ الاتفاقيات الدولية

- مرسوم رئاسي رقم 88-88 مؤرخ في 26 أبريل سنة 1988 يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب و إصدار الشهادات و أعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 7 يوليو سنة 1978، الجريدة الرسمية العدد 17.
- مرسوم الرئاسي 90-178 بتاريخ 16 جوان 1990 يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (اينمارسات) و اتفاق الاستغلال المتعلق بالمنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (اينمارسات) المبرمين بلندن في 3 سبتمبر سنة 1976، بالجريدة الرسمية، العدد 25 لسنة 1990، الجريدة الرسمية العدد 25.
- مرسوم رئاسي رقم 96-290 مؤرخ في 2 سبتمبر سنة 1996، يتضمن تنظيم البحث و الإنقاذ البحريين، الجريدة الرسمية العدد 51.
- مرسوم رئاسي رقم 97-373 مؤرخ في 30 سبتمبر سنة 1997، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مع التحفظ، إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، التي حررت في روما بتاريخ 10 مارس سنة 1988، الجريدة الرسمية العدد 65.
- المرسوم الرئاسي رقم 04-127 المؤرخ 19 أبريل 2004، يتضمن التصديق على اتفاقية حدود المسؤولية على المطالبات البحرية المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر 1976، الجريدة الرسمية العدد 26.
- مرسوم رئاسي رقم 04-326 مؤرخ في 10 أكتوبر سنة 2004، يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990، المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر سنة 1990، الجريدة الرسمية العدد 65.
- مرسوم رئاسي رقم 06-135 مؤرخ في 10 أبريل 2006، يتضمن التصديق على بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، المعتمد بروما في 10 مارس سنة 1988، الجريدة الرسمية العدد 23.

- مرسوم رئاسي رقم 06-302 مؤرخ 2 سبتمبر سنة 2006، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و حكومة المملكة المغربية و حكومة الجمهورية التونسية المتضمن المخطط الاستعجالي شبه الإقليمي بين الجزائر و المغرب و تونس للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، الموقع بالجزائر في 20 يونيو سنة 2005، الجريدة الرسمية العدد 63.
- مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 3 نوفمبر سنة 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، المحرر بلندن في 14 أكتوبر سنة 2005، الجريدة الرسمية العدد 69.
- مرسوم رئاسي رقم 11-385 مؤرخ في 23 نوفمبر سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية للإنقاذ، لسنة 1989، التي حررت بلندن في 28 أبريل سنة 1989، الجريدة الرسمية العدد 64.
- مرسوم رئاسي رقم 11-246 مؤرخ في 10 يوليو سنة 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 و بروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر سنة 1973، الجريدة الرسمية العدد 45.
- مرسوم رئاسي رقم 15-260 مؤرخ في 7 أكتوبر سنة 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة و التسعين، بجنيف في 23 فبراير سنة 2006، الجريدة الرسمية العدد 05.
- الأمر رقم 96-05 مؤرخ في 10 يناير 1996، يتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية العدد 3.

3/ التشريع الوطني:

أ- القوانين:

- قانون رقم 14-05 مؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1435 الموافق 24 فبراير سنة 2014، يتضمن قانون المناخ الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 18.

ب- الأوامر:

- الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، المعدل و المتمم ، يتضمن القانون المدني الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 78.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية العدد 29.

ج- المراسيم:

- مرسوم تنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 6 يناير 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية العدد 01.
- مرسوم تنفيذي رقم 02-143 المؤرخ في 16 أبريل سنة 2002، يحدد الشهادات و شهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية و شروط إصدارها.
- مرسوم رئاسي رقم 04-344 مؤرخ في 6 نوفمبر 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي، الجريدة الرسمية، العدد 70.
- مرسوم تنفيذي رقم 14-264 مؤرخ في 22 سبتمبر سنة 2014، يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات البحرية و إحداث مخططات استعجالية لذلك، الجريدة الرسمية العدد 58.

4/ الكتب العامة:

- بوسلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزء الأول، الطبعة الثالثة.
- عادل علي مقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر و التوزيع الطبعة الأولى 2009.
- عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، مشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة مقارنة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002.
- عبد القادر حسين العطية، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى 1999.
- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف بالإسكندرية، الطبعة الأولى 1999.
- علي بن غانم، التأمين البحري و ذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية الطبعة الثانية 2005.
- كمال حمدي، القانون البحري، دار النشر منشأة المعارف، الإسكندرية للطبعة الثالثة 2003.
- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2011.
- محمود شمحات، الموجز في القانون البحري الجزائري، دار بلقيس للنشر، طبعة 2014.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى 2006.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، طبعة 2004.
- هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الطبعة 2004.

- هاشم رمضان الجزائري و عوض خلف أبو رشيدة، أحكام التصادم البحري، دار جليس الزمان للنشر، الأردن، الطبعة الأولى 2012.

- وهيب الأسمر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، طرابلس لبنان، 2008.
/5 الكتب المتخصصة:

فلاح محمد العامري، التلوث البحري بالنفط، الوسطاء المتحدون للنشر، لندن 1998.

/6 الرسائل والمذكرات

- فاطيمة سماعين، المسؤولية و التعويض عن الأضرار التلوث البحري بالمحروقات، مذكرة ماجستير في القانون البحري، جامعة أحمد بن أحمد وهران 2009-2010.

- عبد الصمد عوايل، خصوصية علاقة العمل في قطاع الملاحة البحرية، مذكرة ماجستير، جامعة أحمد بن أحمد وهران 2007-2008.

/7 الوثائق:

- وثيقة التأمين على هيكل السفينة و على البضاعة التأشيرة 16 و 16 الجزائرية للتأمينات (CAAT) الصادرة بتاريخ 16/03/1998.

- وثيقة التأمين على البضاعة، التأشيرة رقم 15 الصادرة بتاريخ 16/03/1998 الجزائرية للتأمينات (CAAT).

ثانيا: المراجع باللغة الفرنسية

I. Conventions :

- Convention sur le plateau continental, faite à Genève le 29 avril 1958, entrée en vigueur le 10 juin 1964.
- Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, faite à Genève 1958, entrée en vigueur le 10 Septembre 1964.
- Convention sur la prévention des mers résultant de l'immersion de déchets, faite à Londres 1972, entrée en vigueur 31 juillet 1979.
- Convention des espaces migratrices appartenant à la faune sauvage, signée en Allemagne le 23 Juin 1979.
- Convention relative à la coopération en matière de de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières et le protocole y relatif depuis son adoption à Abidjan le 23 mars 1981.
- Convention pour la protection du milieu marin de l'atlantique nord-est dite OSPAR, signée le 22 Avril 1992, entrée en vigueur le 25 Mars 1998.

- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007, conclue à Nairobi le 18 mai 2007, non ratifiée par l'Algérie.
- Protocole relatif à la protection de la mer méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, adopté en 14/10/1994, entrée en vigueur 24/03/2011.
- Protocole sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, fait à Londres le 7/11/1996, entrée en vigueur le 24/03/2006.

II. Lois :

- Loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles (version consolidée au 28 aout 2011).

III. Directives :

- 92/91/CEE DU CONSEIL, du 3 novembre 1992, concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs des industries extractives par forage (onzième directive particulière au sens de l'article 16 paragraphe 1 de la directive 89/391/CEE), JO, L 348 du 28.11.1992.

IV. Dictionnaires :

- Larousse, imprimerie ELBAATH, Aout 1999, Constantine, Algérie.
- Hachette livre, librairie générale française, année 1993.

V. Ouvrages généraux :

- Amel RAKIBI, les clauses réciproques d'abandon de recours et de garanties dans les contrats de l'industrie aéronautique et spatiale, édition A.pedone.2014.
- André BRAEN, le droit maritime au Québec, édition Wilson and la fleur Itée, collection BLUE, année 2002.
- Antoine VIALARD, droit maritime, édition PUF, année 1997.
- Arnaud MONTAS, droit maritime, édition Vuibert, année 2012.
- Emmanuel DU PONTAVICE et Patricia CORDIER, la mer et le droit, presse universitaires de France, paris 1984.
- George RIPERT, droit maritime, tome 3, Paris 1953.

- Paul CHAUVEAU, traité de droit maritime, Litec, année 1958.
- Jean-Pierre BEURRIER, droit maritimes, édition DALLOZ, année 2009-2010.
- Jean-Pierre BEURRIER/ Patrick CHAUMETTE/ G.PROUTIERE-MAULION droit maritime, tome 3 exploitation et de l'océan, édition juris-service 1998.
- Jean-Pierre QUENEUDEC, droit maritime international, édition A. Pedone, Paris 1971.
- Olivier CACHARD, code maritime, droit international et droit européens, édition LARCIER, Janvier 2006.
- Martine RREMOND-GOULLOU, l'exploitation pétrolière en mer et le droit, édition technip, Paris 1970.
- René RODIERE, Emmanuelle DU PONTAVICE, droit maritime, DALLOZ, 12^e édition 1997.
- René RODIERE, Martine REMOND-GOULLLOUD, la mer droits des hommes ou proie des états ? édition A. Pedone 1980.

VI. Ouvrages spéciaux:

- Philippe BOISSON, politique et droits de la sécurité maritime, édition bureau Veritas, Paris 1998.

VII. Thèses et mémoires :

- Alain LE TRESOLIER, le démantèlement des plates-formes pétrolières, mémoire master 2, faculté de droit et sciences économique, CDMO, année 2005.
- Amélie DE PRUNELE, le remorquage des plates-formes pétrolière, mémoire DESS, faculté de droit et sciences politiques, université d'Aix-Marseille, année 2003-2004.
- Ayee JONATHON, problèmes juridiques posés par les plates formes maritimes et leurs assurances, thèse de doctorat, faculté de droit et de sciences politiques, université de Nantes, année 1986.
- Céline de ROANY, la mer du nord, thèse de doctorat, faculté de droit et de sciences politiques, université de Nantes, année 2003.

- Domerego EUGENE, les contrats d'affrètement à temps dans le secteur para pétrolier sous-marin, mémoire DESS, faculté de droit et sciences politiques, université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille 3, année 1997.
- Dossou RODRIGONE AKOHOU, exploitation pétrolière en mer et droit international, division des affaires maritimes et du droit de la mer, programme de bourse de recherche Nations Unies-fondation Nippone du Japon bureau des affaires juridiques, Nations Unies, New York, année 2007-2008.
- Estelle PAUTIN, le contrat de remorquage hauturier, mémoire master 2 CDMT, faculté de droit et d'économie et des sciences, université Aix-Marseille, année 1999.
- Gildas ROSTAIN, le déplacement des plates-formes de forge, thèse de doctorat, université de droit d'économie et sciences sociales de Paris 2, année 1987.
- Herve MONIN, la sécurité et la sûreté des plates-formes offshore, mémoire de master 2, CDMT, faculté de droit et de sciences politiques, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, année 2010-2011.
- Isabelle BAUDIFFEUR, le remorquage portuaire en droit français, mémoire DESS, faculté de droit et de science politique, université Aix-Marseille, année 1998.
- Jean-Baptiste CHARLES, le régime juridique des dommages en matière de services maritimes à l'offshore pétrolière, mémoire master 2, CDMT, faculté de droit et sciences politiques, université Paul CEZANE Aix-Marseille, année 2006-2007.
- Jean-François REBORA, l'assistance maritime, thèse de doctorat, faculté de droit et de sciences politiques, d'Aix-Marseille, année 2003.
- Jérôme MERENDA, les problèmes juridiques posés par plates-formes pétrolière, mémoire master, faculté de droit et sciences politiques, université d'Aix-Marseille, année 1982.
- Loïc ABALLEA, les installations flottantes de production de stockage et de déchargement, mémoire DESS de droit maritime, faculté de droit et de science politique, université de droit d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, année 2003- 2004.
- Mélanie VEZARD, la démantèlement des plates-formes offshore, mémoire de master 2 de droit maritime et des transports, faculté de droit et de science politique, université d'Aix-Marseille 3, année universitaire 2009-2010.
- Pierre-Jean BORDAHANDY, le statut juridique des plates-formes pétrolière, mémoire DESS de droit maritime et transport, faculté de droit et de science politique, université d'Aix-Marseille année 1997-1998.

- Patricia POULIQUEN, les travailleurs de l'offshore, thèse de doctorat en droit, université de Bretagne Occidentale, année 1993.
- Simon COVAC, l'encadrement juridique de construction en mer, mémoire master 2, professionnel, faculté de science juridique et économique, université perpignan, année 2011-2012.

VIII. Revues :

- Martine REMOND-GOULLAUD, la pollution des mers et les plates-formes de forage, DMF 21^e édition, du 25/10/1969.
- Martine REMOND-GOULLAUD, quelques remarques sur le statut des installations pétrolières en mer 2^{ème} partie, les risques de mer, DMF 4^{ème} trimestre, année 1977.
- André PIERRON, projet de convention internationale sur les engins mobiles offshore, DMF 1^{er} trimestre 1978. Pierre BONASSIES et Philippe DELEBEQUE, convention internationale de Nairobi des épaves, DMF, Hors-série n° 12, juin 2008.
- Ordonnance n° 2011-839 du 15/07/2011, la fortune de mer au risqué maritime et transport, DMF 2011.
- Brigitte STERN, à propos de l'accident d'Ekofisk-problèmes posés par la pollution provoquée par les installations de production pétrolière offshore, AFDI, vol. 24, année 1978.
- Arnaud REGLAT-BOIREAU, la désaffectation des installations en mer, AFDI, vol 28, numéro 1, édition CNRS.
- Isabelle PERRUCHON et Marion SANTIQUET, le droit de l'exploitation pétrolière en mer, revue Neptunus, CDMO, vol 8-1, année 2002.
- Jean-Baptiste TIACOH et Pierrick DESHAPS, le démantèlement des plates-formes fixes situées sur le plateau continental, revue électronique Neptunus, vol. 21, 2015/4.
- l'assurance des plates-formes pétrolières offshore, ATLAS Magazine, n°79, mars 2011 (Focus).

- Alain SIMONEAU, la part de l'offshore destinée, revue le marin, l'ATLAS 2015, numéro hors-série.
- Alain QUENELLE, les plates-formes offshore métallique, revue électronique de kaslik, année 1992.
- Annuaire yearbook, convention Rio de Janeiro, comité maritime international, année 1994.
- Bertrand VENDE, le démantèlement des plates-formes offshore, acte de la 14^{ème} journée du Cuepe, colloque du cycle de formation du Cuepe 2003-2004.
- MARPOL édition récapitulative de 2006 OMI Londres 2006.
- Antoine LUQUIAU, navire et autres bâtiments de mer engins offshore, application des règles relatives aux événements de mer, JurisClasseur, fascicule 2009.
- Kamel HADOUM, le nouveau statut des gens de mer en Algérie l'alignement sur le droit commun, annuaire de droit maritime et océanique, Tome xxx année 2012. p. 278.
- Fatima BOUKHATMI, la pollution marine : cadre juridique et institutionnel, revue de Droit des Transports et des Activités Portuaires, n° 01 année 2014.
- Caroline LE, un exemple de gestion conventionnelle du risque, dans l'offshore pétrolière la clause « Knock-for-Knock », revue la gazette de la chambre n° 35, automne 2014.
- Arnaud REGLAT-BOIREAU, la désaffectation des installations en mer, annuaire français de droit international, vol 28, numéro 1, édition CNRS.

IX. Journaux :

- Salem FERDI, Sonatrach se lance dans la prospection offshore en Algérie, quotidien d'Oran, lundi 19/12/2011, p. 4.

X. Réglementations :

- Recueil MODU de 2009, recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, OMI «Organisation Maritime Internationale », édition de 2010.
- Recueil des traités nations unies, vol 1143, I-17948, année 2005.

XI. Documents :

- Police française d'assurance maritime sur corps d'unités mobiles de forage ou de production 1989.

ثالثا: المراجع بالإنجليزية:

I. General reference :

- 1) Simon RAINEY, the law of tug tow, Lloyd's shipping law library, 2 edition. 2002.

I. Jurisprudence:

- 1) Arret American the Adriatic and the wellington, 19.14 30TLR 699.
- 2) Arret Canadian PATTESON, CHANDLER et STEPHEN LTDV, the senator JACHSON, DLR 1969, p. 166.

II. Review:

- 1) KAISER (M.J), PULSIPHER (A.G), the cost of explosive servance operations in the gulf of Mexico, Ocean of Coastal Management, volium 46, year 2003.
- 2) Nicolas J.J GASKELL, the 1989 salvage convention and the Lloyd's open from agement 1910, Tulane Maritime Law journal, volium16, number 1, year 191.
- 3) M.KAISER, D.MESYANZHINO, A note on Idle oil and gas platforms (Idle Iron) in the gulf of Mexico, Ocean Development and international law, 2004.

III. Site d'internet :

<http://www.admiraltylaw.com/tugandtow.htm>

www.iadc.org

www.bimco.org

www.assurancequebec.org

www.supmaritime.fr

www.standard-offshore.com

www.imo.org

www.bourbonoffshore.com

www.eu-pétrol.com

www.legifrance.gouv.fr

www.marinesalvage.com

www.armateursfrance.com

الفهرس

الصفحة	الموضوع
	كلمة الشكر
1	..... قائمة المختصرات
4	..... المقدمة
10	..... الفصل التمهيدي: ماهية المنصات النفطية البحرية
12	..... المبحث الأول: مفهوم المنصات النفطية البحرية
12	..... المطلب الأول: تعريف المنصات النفطية البحرية
12	..... الفرع الأول: المعنى اللغوي و الاصطلاحي للمنصات النفطية البحرية
12	..... أولاً: تعريف المنصات النفطية البحرية باللغة الفرنسية
13	..... ثانياً: تعريف المنصات النفطية البحرية باللغة الإنجليزية
13	..... الفرع الثاني: التعريف القانوني للمنصات النفطية البحرية
14	..... أولاً: تعريف المنصات النفطية البحرية وفقاً للتشريع الدولي (اتفاقيات دولية)
14	..... 1- إتفاقية الأمم المتحدة للجرف القاري لسنة 1958
14	..... 2- إتفاقية ماربول (MARPOL) لسنة 1978/1973
15	..... 3- إتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية إينمارسات (INMARSAT) لسنة 1976
15	..... 4- إتفاقية ريو دي جانيرو لسنة 1977
15	..... 5- إتفاقية الأمم المتحدة أعالي البحار لسنة 1982
16	..... 6- إتفاقية الدولية للاستعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990
16	..... 7- مشروع إتفاقية سيدني SYDNEY لسنة 1994

8-	بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف و	
17	استغلال الجرف القاري 1994	
9-	بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة	
17	القائمة على الجرف القاري 1988	
17	ثانيا: تعريف المنصات النفطية البحرية وفق التشريع الوطني (القوانين الوطنية)	
18	1- تعريف وفق القانون الجزائري	
19	2- تعريف وفق القانون الفرنسي	
19	المطلب الثاني: أنواع المنصات النفطية البحرية	
19	1- المنصات البحرية للتقيب	
19	2- المنصات النفطية البحرية للإنتاج	
20	الفرع الأول: المنصات البحرية للتقيب	
20	أولا: الركائز الموضوعية في عمق البحر	
20	1- المنصات النفطية البحرية العائمة	
20	2- المنصات النفطية البحرية ذات الدفع الذاتي	
21	3- المنصات النفطية البحرية الثابتة	
21	ثانيا : المنصات النفطية البحرية ذات الركائز العائمة في البحر	
21	1- المنصات النفطية البحرية شبه العائمة	
22	2- سفن التقيب أو الحفر	
23	الفرع الثاني: المنصات النفطية البحرية للإنتاج	
25	المبحث الثاني: الطبيعة القانونية للمنصات النفطية البحري و اختصاص الدولة الساحلية.	
25	المطلب الأول: الوصف القانوني للمنصة البحرية بين السفينة و الجزيرة الطبيعية.....	
26	الفرع الأول: المنصة النفطية البحرية ليست بسفينة	
26	أولا: تعريف السفينة	
26	1- تعريف السفينة في التشريع البحري الجزائري	

27	..... 2- تعريف السفينة وفق التشريع الدولي (الاتفاقيات الدولية)
27	..... ثانيا: المنصة النفطية البحرية ليست بسفينة
28	..... 1- بعض الأدلة لتماثل المنصات بالسفينة
29	..... الفرع الثاني: المنصة النفطية البحرية ليست بجزيرة
31	..... المطلب الثاني: اختصاص الدولة على المنصات النفطية البحرية
	..... الفرع الأول: الأساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية وفق الاتفاقيات الدولية و
32	..... القوانين الوطنية
32	..... 1- أساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية وفق الاتفاقيات الدولية
32	..... أ- اختصاص الدولة الساحلية وفق إتفاقية جنيف
32	..... ب- اختصاص الدولة الساحلية وفق اتفاقية أعالي البحار
33	..... 2- أساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية وفق التشريع الوطني
33	..... أ- التشريع الفرنسي
33	..... ب- التشريع الجزائري
34	..... الفرع الثاني: القانون الواجب التطبيق على المنصات النفطية البحرية
35	..... أولا: تطبيق القانون المدني للدولة الساحلية على المنصات النفطية البحرية
	..... ثانيا: تطبيق القانون الضريبي و الجمركي للدولة الساحلية على المنصات النفطية
36	..... البحرية
39	..... الباب الأول: العقود المبرمة لاستغلال المنصات النفطية البحرية
41	..... الفصل الأول: عقود ما قبل استغلال المنصات النفطية البحرية
43	..... المبحث الأول: ماهية عقد القطر البحري و تطبيقه على المنصات النفطية البحرية
43	..... المطلب الأول: مفهوم عقد القطر البحري
44	..... الفرع الأول: تعريف عقد القطر البحري و طبيعته القانونية
44	..... أولا: معنى عقد القطر البحري
45	..... ثانيا: بداية نهاية عقد القطر البحري
46	..... 1- بداية و نهاية عقد القطر البحري

- 46 2- الإلتزامات الناشئة عن عقد القطر البحري
- 47 أ- تتمثل التزامات مجهزة السفينة القاطرة
- 48 ب- التزامات مجهزة السفينة المقطورة
- 49 ثالثا: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري
- 50 1- الفرضية الأولى: عقد القطر عقد نقل بحري
- 51 2- الفرضية الثانية: عقد القطر البحري هو عقد معاولة
- 52 3- الفرضية الثالثة: عقد القطر عقد عمل بحري
- 54 الفرع الثاني: المسؤولية الناشئة عن عقد القطر البحري
- 54 أولا: المسؤولية الناشئة عن القطر داخل الميناء
- 54 أ- المسؤولية عن القطر في القانون البحري الجزائري
- 55 ب- المسؤولية عن القطر في القانون الفرنسي
- 55 1- المسؤولية الناشئة عن القطر خارج الميناء (عرض البحر)
- 57 المطلب الثاني: تطبيق قواعد القطر البحري على المنصات النفطية البحرية
- 57 الفرع الأول: نظام عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية
- 57 أولا: أطراف و محل عقد قطر المنصات النفطية البحرية
- 58 1- تحديد أطراف عقد القطر البحري للمنصات البحرية
- 58 2- محل عقد قطر المنصات النفطية البحرية
- 59 ثانيا: أنواع عقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية
- 59 1- القطر البحري المباشر للمنصات النفطية البحرية (wet tow)
- 63 2- قطر البحري غير مباشر للمنصات النفطية البحرية
- 66 ثالثا: الطبيعة القانونية لعقد القطر البحري للمنصات النفطية البحرية
- 66 1- عقد قطر المنصات النفطية البحرية و عقد الاستئجار
- 68 2- عقد قطر المنصات النفطية البحرية و عقد النقل
- 69 3- عقد قطر المنصات النفطية البحرية و عقد معاولة

	الفرع الثاني: نظام القطر البحري للمنصات النفطية البحرية وفق للعقد النموذجي
70	Towcon
70	أولاً: نظام Towcon نظام عقلائي
71	1- قابلية القاطرة لقطر المنصات النفطية البحرية
71	2- تحضير خاص للمنصة النفطية البحرية
72	ثانياً: تقسيم المسؤولية وفق مبدأ (Knock for knock)
72	1- أصل مبدأ (Knock for knock)
73	2- سير إجراءات التعويضات
74	3- الأضرار التي يتحملها الطرفين بموجب العقد
77	المبحث الثاني: ماهية عقد التأمين البحري أحكامه على المنصات النفطية البحرية
77	المطلب الأول: مفهوم عقد التأمين
78	الفرع الأول: التعريف عقد التأمين البحري
78	أولاً: التعريف بعقد التأمين البحري
78	1- عقد التأمين البحري في قانون الجزائري و المقارن
78	أ- عقد التأمين البحري في قانون التأمينات الجزائري
80	ب- عقد التأمين البحري في قانون التأمين الفرنسي
81	2- إبرام العقد التأمين البحري
83	ثانياً: أطراف عقد التأمين و إثباته
83	1- أطراف عقد التأمين البحري
83	أ- المؤمن في عقد التأمين البحري
85	ب- المؤمن له في عقد التأمين
85	2- إثبات عقد التأمين البحري
85	الفرع الثاني: تأمين عن الخطر و المسؤولية في التأمين البحري
86	أولاً: مفهوم الخطر و أهميته

86	أ- تعريف الخطر البحري
86	ب- أنواع الأخطار التي يغطيها التأمين البحري
88	ج - الأخطار الغير المغطاة من التأمين البحري
88	ثانيا: التأمين على المسؤولية في المجال البحري
90	المطلب الثاني: أحكام التأمين البحري على المنصات النفطية البحرية.....
90	الفرع الأول: عقد تأمين المنصات النفطية البحرية
91	أولاً: تطور سوق تأمين المنصات و أنواعه
91	1- تطور سوق تأمين المنصات النفطية
92	2- أنواع التغطية التأمينية
92	ثانيا: الوثائق التأمينية و دور نوادي الحماية و التعويض
93	1- وثائق تأمين المنصات النفطية البحرية
93	أ- وثائق التأمين الإنجليزية
94	ب- وثيقة التأمين الفرنسية
96	2- دور نوادي الحماية و التعويض في مجال المنصات النفطية البحرية
96	أ- شروط الاستفادة من ضمان نوادي الحماية و التعويض
97	ب- الضمانات التأمينية من قبل نوادي الحماية و التعويض
98	الفرع الثاني: تأمين السفن المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية
99	أولاً: التأمين البحري الكلاسيكي للسفينة المخصصة لخدمة المنصات النفطية البحرية.....
100	1- التغطية التأمينية للأضرار المحددة في العقود النموذجية
101	2- التغطية التأمينية لسفن الخدمات أمام نوادي الحماية و التعويض
101	ثانيا: البنود و معايير العقود النموذجية لتأمين سفن الخدمات
102	1- البند Knock for Knock
102	2- المعايير أو المقاييس الخاصة
105	الفصل الثاني: عقد وضع المنصة النفطية البحرية قيد الاستغلال
107	المبحث الأول: الأحكام القانونية لعقد العمل البحري

107	.....	المطلب الأول: مفهوم عقد العمل البحري
107	.....	الفرع الأول: تعريف عقد العمل البحري
107	.....	أولاً: عقد العمل البحري
107	.....	1- عقد العمل البحري
108	.....	2- إثبات عقد التأمين البحري
110	.....	ثانياً: أطراف و شروط عقد العمل البحري
112	.....	الفرع الثاني: آثار عقد العمل البحري
112	.....	أولاً: إلتزامات رجال البحر
112	.....	1- الإلتزام بأداء العمل المتفق عليه
114	.....	2- إلتزام البحار بطاعة رؤسائه
114	.....	3- إلتزام بإنقاذ السفينة في حالة الخطر
115	.....	4- إلتزام بعدم استخدام لحسابه الخاص
116	.....	ثانياً: إلتزام المجهز
116	.....	1- الإلتزام بدفع الأجرة
118	.....	2- الإلتزام بالتموين و الإيواء
118	.....	أ- تموين رجال البحر على متن السفينة
119	.....	ب- سكن البحار على متن السفينة
120	.....	3- التزم المجهز لعلاج البحار
122	.....	4- الإلتزام بإعادة رجال البحر
123	.....	5- الإلتزام بتقديم ملابس لرجال البحر
124	.....	المطلب الثاني: أسباب انقضاء عقد العمل البحري
125	.....	الفرع الأول: الأسباب العامة لانقضاء عقد العمل البحري
125	.....	1- وفاة البحار
125	.....	2- بيع السفينة جبرياً
125	.....	3- عدم لياقة البحار صحياً
126	.....	4- انقضاء المدة المحددة

126	..... 5- انتهاء الرحلة البحرية
126	..... الفرع الثاني: الأسباب الخاصة لانقضاء عقد العمل البحري
127	..... 1- فصل البحار
129	..... 2- فسخ عقد العمل البحري
132	..... المبحث الثاني: تطبيق أحكام عقد العمل البحري على عمال المنصات النفطية البحرية...
133	..... المطلب الأول: الحياة العملية و الترفيهية على متن المنصات النفطية البحرية.
133	..... الفرع الأول: أوقات العمل و الراحة على متن المنصات النفطية البحرية
133	..... أولاً: علاقة المنصة بتحديد صنف العمال أو الطاقم
136	..... ثانياً: أوقات العمل على متن المنصات النفطية البحرية
137	..... الفرع الثاني: معايير الحساسة لعمال المنصات النفطية البحرية
137	..... أولاً: معايير الصحة و السلامة في العمل
137	..... 1- قرار المنظمة البحرية الدولية
138	..... 2- توجيهات الاتحاد الأوروبي
139	..... ثانياً: أماكن الإيواء و السكن على متن المنصات النفطية البحرية
140	..... المطلب الثاني: الأخطار التي يواجهها عمال المنصات النفطية البحرية
140	..... الفرع الأول: الشروط الخاصة للعمل على المنصات النفطية البحرية
142	..... الفرع الثاني: مصادر الأخطار التي يواجهها عمال المنصات النفطية البحرية
146	..... الباب الثاني: الأخطار التي يطرحها استغلال المنصات النفطية البحرية
148	..... الفصل الأول: الأخطار التي تواجهها المنصات النفطية البحرية نتيجة تواجدها في البحر.
150	..... المبحث الأول: أخطار البحر على المنصات النفطية البحرية خارج عملية الاستغلال
150	..... المطلب الأول: القواعد القانونية للتصادم البحري
151	..... الفرع الأول: مفهوم التصادم البحري وفقاً للتشريع البحري الدولي و الوطني
151	..... أولاً: التصادم البحري وفقاً للتشريع البحري الدولي
152	..... ثانياً: التشريعات الوطنية في مجال التصادم البحري
152	..... 1- أحكام القانون الفرنسي في مجال التصادم البحري

154	.....2- أحكام القانون الجزائري في مجال التصادم البحري
155	.....الفرع الثاني: دعاوى التعويض عن التصادم البحري
155	.....أولاً: الاختصاص المدني
155	.....1- المحكمة المختصة
156	.....2- تقادم دعوى التعويض
156	.....ثانياً: الاختصاص الجزائي
158	.....المطلب الثاني: القواعد القانونية للإسعاف البحري
158	.....الفرع الأول: الإسعاف البحري وفق التشريع الدولي
158	.....أولاً: تعريف الإسعاف البحري وفق اتفاقية بروكسل 1910
159	.....ثانياً: تعريف الإسعاف البحري وفق اتفاقية لندن 1989
160	.....ثالثاً: تعريف الإسعاف وفق اتفاقية أعالي البحار 1982
161	.....الفرع الثاني: الإسعاف البحري وفق التشريع الوطني
161	.....1- التشريع الفرنسي
162	.....2- التشريع الجزائري
162	.....المطلب الثالث: قواعد الخسائر المشتركة في المنصات النفطية البحرية
165	.....المبحث الثاني: أخطار البحر على المنصات النفطية البحرية أثناء عملية الاستغلال
165	.....المطلب الأول: التصادم البحري على المنصات أثناء عملية الاستغلال
166	.....الفرع الأول: التصادم البحري بين سفن الغير و المنصات النفطية البحرية
167	.....أولاً: تطبيق التشريع الدولي في مجال التصادم البحري على المنصات النفطية البحرية...
170	.....ثانياً: تطبيق التشريع الوطني في مجال التصادم البحري على المنصات النفطية البحرية..
170	.....1- تطبيق أحكام القانون الفرنسي للتصادم البحري على المنصات النفطية البحرية...
171	.....2- تطبيق أحكام القانون الجزائري للتصادم البحري على المنصات النفطية البحرية...
171	.....أ- القانون البحري الجزائري.....
171	.....ب- قانون المناجم الجزائري.....
172	.....الفرع الثاني: التصادم البحري بين سفن الخدمات و المنصات النفطية البحرية.....
172	.....• تطبيق قواعد الاصطدام بوجود البند both-to-blame colision clause.....

173	المطلب الثاني: تطبيق قواعد الإسعاف على المنصات النفطية البحرية أثناء.....
173	الفرع الأول: تطبيق التشريع الدولي في مجال إسعاف المنصات النفطية البحرية.....
	الفرع الثاني: تطبيق التشريع الوطني للإسعاف على المنصات النفطية البحرية أثناء
176	استغلالها.....
176	أولاً: تطبيق أحكام الإسعاف في القانون الفرنسي على المنصات أثناء الاستغلال.....
176	ثانياً: تطبيق أحكام الإسعاف في القانون الجزائري على المنصات أثناء الاستغلال....
177	المطلب الثالث: تحديد مسؤولية مالك المنصة النفطية البحرية أثناء عملية الاستغلال.....
178	الفرع الأول: تمسك مالكي المنصات النفطية البحرية بتحديد المسؤولية.....
180	الفرع الثاني: مبدأ تحديد المسؤولية بين المجهز و المستأجر لسفينة الخدمات.....
183	الفصل الثاني: الأخطار التي تخلفها المنصات النفطية البحرية نتيجة نشاطها.....
185	المبحث الأول: خطر التلوث البحري بالنفط الصادر من المنصات النفطية البحرية.....
185	المطلب الأول: تصدي التشريع الدولي للتلوث بالنفط الصادر من المنصات النفطية
	الفرع الأول: اتفاقيات الاقليمية المبرمة في إطار برنامج الأمم المتحدة لحماية البيئة
186	البحرية.....
186	أولاً: تطبيق أحكام اتفاقية جنيف و مونتري قوياي في مجال التلوث بالنفط
186	1- أحكام اتفاقية جنيف 1958.....
187	أ) شروط الأمن و السلامة وفق الاتفاقية لوضع المنصات النفطية البحرية.....
188	ب) تحديد اتفاقية منطقة الأمن حول المنصات النفطية البحرية.....
189	2- أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتري قوياي 1982.....
189	أ) حق الدول الساحلية في استغلال ثروتها النفطية وفق اتفاقية مونتري قوياي.....
190	ب) إلزام اتفاقية مونتري قوياي الدول الساحلية حماية البيئة البحرية.....
192	ثانياً: الجهة المختصة لتنفيذ قواعد التلوث الناجم عن المنصات النفطية البحرية.....
194	1- تبني المشرع الجزائري لمسافة منطقة الأمن للمنصات النفطية البحرية.....
194	2- تبني المشرع الجزائري معيار وجوب الإشارة البحرية.....

	الفرع الثاني: تصدي المنظمة البحرية الدولية لخطر التلوث بالنفط الصادر من المنصات النفطية البحرية	197
	1- موقف اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية من التلوث بالنفط من المنصات	197
	1.1- بروتوكول اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.....	198
	2- موقف اتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد المنصات النفطية البحرية اتجاه تلوث بالنفط من المنصات.....	198
	3- موقف الاتفاقية الدولية للإنقاذ من تلوث البيئة البحرية بالنفط من المنصات	200
	4- موقف اتفاقية استعداد و التصدي و التعاون في ميدان التلوث الزيتي الصادر من المنصات	201
	أ) إجراءات الإبلاغ عن التلوث الناجم عن الوحدات البحرية (المنصات النفطية البحرية)	201
	ب) الإجراءات المتخذة عند تلقي تقارير التلوث بالنفط عن الوحدات البحرية.....	202
	5- موقف اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث التلوث بالزيت من المنصات النفطية البحرية	203
	6- موقف اتفاقية ماربول (MARPOL) من التلوث بالنفط الصادر من المنصات النفطية البحرية	204
	المطلب الثاني: تصدي الأنظمة الإقليمية للتلوث بالنفط الناجم عن المنصات النفطية البحرية	205
	الفرع الأول: مواجهة الاتفاقيات الإقليمية المبرمة في إطار برنامج الأمم المتحدة لحماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط من المنصات	206
	أولاً: تصدي دول البحر الأبيض المتوسط للتلوث بالنفط الناجم عن المنصات البحرية	206
	1- اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط	206

- 206 أ) اتفاقية حماية البيئة البحرية و المنطقة الساحلية للبحر الأبيض المتوسط
- ب) بروتوكول حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن استكشاف
و استغلال الجرف القاري قاع البحر و تربته التحتية
- 207 ج) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتعاون في منع التلوث من السفن و مكافحة تلوث
البحر المتوسط في حالات الطوارئ
- 208 ثانيا: تصدي دول إفريقيا الوسطى للتلوث بالنفط الناجم عن المنصات النفطية البحرية.
- 209 1- اتفاقية أبيدجان Abidjan
- 209 ثالثا: تصدي دول الخليج العربي للتلوث بالنفط من المنصات
- 210 1- اتفاقية الكويت
- 210 الفرع الثاني: مواجهة الاتفاقيات و الاتفاقات الإقليمية لخطر التلوث من المنصات النفطية
البحرية خارج إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة
- 211 1- موقف اتفاق بون من التلوث بالنفط من المنصات
- 211 2- موقف اتفاقية حماية الوسط البحري لبحر البلطيق من التلوث بالنفط من المنصات.
- 212 3- موقف اتفاقية حماية الوسط البحري لبحر شمال شرق الأطلسي
- 213 المبحث الثاني: الخطر الذي تطرحه نهاية نشاط المنصات النفطية البحرية.....
- 216 المطلب الأول: تسيير التشريع الدولي بخطر هجر المنصات النفطية البحرية على الملاحة
و البيئة البحرية.....
- 217 الفرع الأول: نظام التفكيك وفق اتفاقيات الأمم المتحدة
- 217 أولا: اتفاقية جنيف لنظام التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية.....
- 217 1- نظام التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية
- 218 2- حماية مبدأ حرية الملاحة في ظل تفكيك المنصات النفطية البحرية
- 219 ثانيا: نظام التفكيك الجزئي فق اتفاقية أعالي البحار
- 220 الفرع الثاني: النظام القانوني لقواعد التفكيك وفق المنظمة البحرية الدولية
- 222 1- تنظيم قرار المنظمة الدولية البحرية لتفكيك المنصات النفطية البحرية

223	..... 2- التوصيات التي جاء بها القرار
224	..... 3- معاملة اتفاقية لندن من المنصات النفطية البحرية المهجورة
225	..... (أ) أحكام اتفاقية لندن 1972 من المنصات المهجورة
225	..... (ب) جديد بروتوكول 1996 (لغمر المنصات المهجورة)
226	..... ثالثا: معاملة اتفاقية نيروبي لإزالة حطام المنصات النفطية البحرية
228	..... المطلب الثاني: تبني التشريعات الوطنية لنظام إزالة المنصات النفطية البحرية
228	..... الفرع الأول: مبدأ التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية
228	..... 1- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع الأمريكي
230	..... 2- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع الفرنسي
231	..... 3- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع الجزائري
232	..... الفرع الثاني: تبني الدول النفطية لمبدأ التفكيك الجزئي للمنصات النفطية البحرية
232	..... 1- التفكيك الجزئي للمنصات النفطية البحرية في التشريع البريطاني
234	..... 2- التفكيك الكلي للمنصات النفطية البحرية في التشريع النرويجي
234	..... 3- التفكيك الجزئي
237	..... الخاتمة
240	..... الملاحق
286	..... المراجع
297	..... الفهرس

