

## الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن خارج حدود الاختصاص الوطني للدولة

### Legal protection of the marine environment from pollution from ships outside the limits of the national jurisdiction

تاريخ الاستلام : 2019/10/28 ؛ تاريخ القبول : 2020/02/26

#### ملخص

من المؤكد أن ظواهر التلوث البحري والخصائص الطبيعية للبيئة البحرية تتجاهل الحدود المرسومة، وهو ما يجعل المشاكل التي تطرأ داخل المياه الخاضعة لسيادة الدولة أو ما وراءها يتطلب حلولاً موحدة؛ عن طريق التداخل المتبادل بين القانون الدولي العام والقانون الخاص. وانطلاقاً من ذلك فإن دراسة موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، يقتضي الإحاطة بمختلف القواعد والآليات القانونية للتصدي لأخطار هذا النوع من التلوث؛ لأن عبارة "الحماية القانونية" تحيل إلى فكرة الوسائل و الأهداف المتبعة، وبالتالي نكون أمام قاعدة جوهرية فحوها أن القانون الدولي ينصب على التلوث كظاهرة، وليس على النطاق الجغرافي الذي يحدث فيه. الشيء الذي يفرض التزاماً دولياً يشمل حماية البيئة البحرية للمناطق الغير خاضعة للاختصاص الوطني .

**الكلمات المفتاحية:** بيئة بحرية ؛ حماية ؛ تلوث ؛ سفن ؛ أعالي البحار .

عمير حنان\*

طالبة دكتوراه علوم  
كلية الحقوق  
جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1،  
قسنطينة، الجزائر-

#### Abstract

Certainly, the phenomena of marine pollution and the natural characteristics of the marine environment ignore the demarcated boundaries, which makes the problems that occur within or beyond the waters under state jurisdiction require uniform solutions; through mutual overlap between public international law and private law. Accordingly, the study of the protection of the marine environment from pollution from ships requires taking note of the legal rules and mechanisms to deal with the dangers of this type of pollution. International focuses on pollution as a phenomenon, not on the geographical scale in which it imposes an international obligation that includes the protection of the marine environment of areas not subject to national jurisdiction

**Keywords:** Marine environment ; protection ; pollution ; ships ;high seas.

#### Résumé

Certes, les phénomènes de pollution marine et les caractéristiques naturelles du milieu marin ne tiennent pas compte des frontières délimitées, de sorte que les problèmes rencontrés dans les eaux relevant de la juridiction des États ou au-delà exigent des solutions uniformes, grâce au chevauchement entre droit international public et droit privé. Par conséquent, l'étude de la protection du milieu marin contre la pollution par les navires nécessite de prendre connaissance des règles et mécanismes juridiques permettant de faire face aux dangers de ce type de pollution, car le terme "protection juridique" renvoie à l'idée des moyens et des objectifs suivis, et constitue donc une règle de sécurité. International se concentre sur la pollution en tant que phénomène et non sur l'échelle géographique dans laquelle elle impose une obligation internationale qui inclut la protection de l'environnement marin de zones non soumises à la juridiction

**Mots clés:** Environnement marin; protection; pollution; navire ;haute mer.

\* Corresponding author, e-mail: [hanane.amiour@gmail.com](mailto:hanane.amiour@gmail.com)

إن التزام الدول بحماية البيئة البحرية من أخطار التلوث له أهميته الخاصة في مجال المحافظة على المصالح الرئيسية والمقومات الأساسية للجماعة الدولية -كوحدة قائمة بذاتها-وتتسامى هذه الأهمية إلى درجة وضعها كقاعدة قانونية تلقائية؛ وتنفيذ الالتزام لا يكون إلا عن طريق الاجراءات والقواعد والتدابير التي يجب أن تترجم مضمون الالتزام إلى واقع قانوني واجب النفاذ؛ ولذلك فقد أنيط بالدول على المستوى الفردي مهمة اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية التي تكفل تنفيذه على نحو يحقق صيانة البيئة البحرية وحمايتها من التلوث من خلال اختصاصات الدول في هذا الشأن من جهة، وحسب المكان والمنطقة البحرية التي وقع فيها فعل التلوث من جهة ثانية.(1) ومن المعروف أن مبدأ حرية البحار ينحصر في أن البحر مفتوح لجميع الدول وهو ما أشارت إليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار(2)،وأكدت عليه اتفاقية مونتيفوباي 1982 مع إبلاء الاعتبار لمصالح الدول الأخرى إلى جانب الاستخدام السلمي وعدم تعريض هذه المنطقة إلى خطر التلوث.

و من المبادئ المستقرة في قانون البحار أن النظام القانوني كأداة للملاحة البحرية تخضع كقاعدة عامة للاختصاص الشخصي لدولة العلم (3)الذي ترفعه السفن حال تواجدها في أعالي البحار-أي في المناطق التي تخرج عن الولاية الإقليمية للدولة الساحلية، وهو ما يفيد خضوع السفينة خضوعا مطلقا لقوانين تلك الدولة والتي ستكون هي الجهة الأولى المعنية بالتدخل للوقاية من التلوث الناتج عن تصريف السفن التي تحمل رايتها.

وحق التدخل الفردي أيضا في أعالي البحار لمواجهة حالات التلوث البحري لا يقف عند دولة العلم فحسب إنما هو حق مكفول للدولة الساحلية التي أصابها التلوث أو المهددة به. ويقتصر ذلك فقط على حالة وقوع الكوارث البحرية الناجم عن التصادم أو جنوح السفن والتي ينتج عنها حدوث تسرب للنفط في أعالي البحار يهدد مصالح الدولة الساحلية. وهو ما نصت عليه اتفاقية بروكسل (بشان التدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالنفط 1969 )

#### أسباب اختيار الموضوع:

-إن أحد أهم الأسباب التي أدت إلى اختيار الموضوع،هي الخطورة الكبيرة التي تواجهها البيئة البحرية من جراء التلوث الناتج عن السفن،فيما أن الجنس البشري يعيش في بيئة واحدة لا تقبل التقسيم؛فإن الأضرار التي تلحق بالبيئة لا تعرف حدودا أو موانع اقتصادية أو جغرافية في آثارها. وإذا اعتبرنا أن مشكلة التلوث البحري الصادر عن السفن، هو تلوث عابر للحدود؛فهذا يفرض التزاما على جميع الدول يشمل حماية البيئة البحرية للمناطق الغير خاضعة للاختصاص الوطني .

-ثانيا:إن اختيارنا لهذا الموضوع،نابع من الاهتمام الوطني بقضايا البحر،حيث يتوفر الساحل الجزائري على واجهة بحرية مطلة على حوض البحر الأبيض المتوسط ويبلغ طوله عموما 1200 كلم،مما يجعله عرضة لخطر التلوث الذي تجلبه التيارات البحرية ناهيك عن ما تشهده هذه المنطقة من حركة كثيفة للملاحة البحرية.وهو ما يترتب خطر التلوث نتيجة احتمال وقوع حوادث بحرية.

-ثالث الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار الموضوع هو:قلة الدراسات والأبحاث في الموضوع،خاصة عندما يتعلق الأمر بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار.

## اشكالية البحث:

للموضوع المختار إشكالية أساسية تتمثل: في مدى توفير الحماية المتكاملة للبيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن، في ظل غياب الأنظمة القانونية الدولية التي تسمح باجتنااب الأضرار الناتجة عن الملاحة البحرية. وهو ما يجرنا إلى طرح التساؤل عن:

- ما هي مدى الحماية الفعلية التي كرسها القانون الدولي العام من أجل السيطرة على التلوث الناجم عن السفن في المناطق التي لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية؟

## الفرضيات المقترحة:

- قد يحدث أن تقوم سفينة لأسباب تشغيلية بتصريف مواد ملوثة إلى البحر، كما أنه في أحيان كثيرة، ولأسباب طارئة قد يصعب أو يستحيل على مثل هذه السفينة تجنب تسرب مواد ملوثة إلى البحر، وهو ما يحتمل أن تترتب عنه أضرار بيئية جسيمة تهدد أو تقضي على مصالح وحقوق الدول الساحلية والمجموعات والأنشطة الإنسانية المرتبطة بالبحر. بناء عليه تفاعل القانون الدولي من أجل التدخل لإرساء قواعد قانونية تمكن الدول الساحلية والدولة صاحبة الولاية من مكافحة أضرار التلوث الناتج عن الملاحة البحرية ومن اتخاذ التدابير الكفيلة من أجل القضاء على هذه الأضرار أو الحد من نطاقها.

- أما إذا تعرضت سفينة لحادث في أعالي البحار، ونتاج عن هذا الحادث تسرب لمواد ملوثة في البحر، فمن شأن الخصائص الطبيعية للمياه البحرية، أن تؤدي إلى إلحاق أضرار بسواحل الدولة الأقرب من موقع الحادث، ففي هذه الحالة فإن تدخل الدولة الساحلية، قد يصطدم بمبدأ حرية الملاحة وبالاختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها، وهنا فقد ساد الاقتناع بضرورة تجاوز عدد من القواعد القانونية المتقدمة وتمكين الدولة الساحلية من التدخل وراء مياهها الوطنية من أجل التصدي لأخطار التلوث التي تهدد بيئتها البحرية.

أما لدراسة الموضوع فقد اعتمدت على عدة مناهج معروفة في الدراسات القانونية

أهمها:

1- المنهج الحقوقي الشكلي : وقد استعملته في تناول الاتفاقيات الدولية التي تعرضت للموضوع حيث لم أحاول البحث في أساسها السياسي والإيديولوجي.

2- منهج التحليل والتركيب : حيث تناولت بالتحليل لظاهرة تلوث البيئة البحرية، حيث أصبح مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار مقيدا بعدما كان أحد الأعمدة الأساسية لقانون البحار التقليدي، وهذا استنادا لاتفاقية بروكسل 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار، خاصة بعد التأكد الملموس بحجم الأخطار التي تتعرض لها السفن من جراء الحوادث البحرية، وهو ما يستدعي تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لاحتواء خطر التلوث.

أما بالنسبة للأدوات التي استعملت بها في دراسة الموضوع فكانت متعددة أذكر منها خاصة:

- الموضوعية : حيث تجردت من كل الخلفيات النظرية التي صيغت بخصوص الموضوع، كما أنني تعاملت مع الموضوع وكأنه جديد من حيث الطرح .

عدم التناقض : حيث تفاديت كل تناقض خفيا أو واضحا من حيث الطرح أو العلاج.

- مبدأ الحتمية : ومفاده أن توفر شروط معينة يؤدي لا محالة لانتشار ظاهرة معينة حيث أن الضرر البيئي البحري وانتقاله عبر كافة المناطق البحرية المعروفة ما هو إلا تحصيل لعدة أسباب من ضمنها ؛ الحركة الكثيفة لنشاط السفن زيادة على الخصائص الطبيعية للبيئة البحرية من عوامل المد والجزر وكذلك التيارات البحرية، وهبوب الرياح وهو ما يساهم في انتشار التلوث.

ولقد تناولت الموضوع بالدراسة من خلال مطلبين عن طريق التقسيم التالي:

- **المطلب الأول: دور الدولة في السيطرة على التلوث الناجم عن السفن التي تحمل رايتها .**

**الفرع الأول : اختصاص دولة العلم لاحتواء التلوث الناجم عن السفن .**

**الفرع الثاني: انتشار ظاهرة علم المجاملة (Le pavion de complaisance)**

**المطلب الثاني : حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار.**

**الفرع الأول : الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية لأعالي البحار**

**الفرع الثاني : الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لاحتواء التلوث الناجم عن السفن.**

**المطلب الأول: دور الدولة في السيطرة على التلوث الناجم عن السفن التي تحمل رايتها**

على الرغم من التوسع الملحوظ في اختصاصات الدولة الساحلية و دولة الميناء في مجال مكافحة التلوث إلا أن الدور الذي أنيط بدولة العلم لا يقل أهمية ، فكل ما تقوم به الدول باختلاف مركزها في القانون الدولي يعتبر سلسلة من الضمانات الدولية المقررة لتنفيذ الالتزام الدولي بحماية الحماية البحرية من خطر التلوث . (4) ناهيك عن الانتشار الشديد لظاهرة علم المجاملة ، وهو ما تلجأ إليه غالباً السفن من أجل تخفيف العبء على دولة العلم.

**الفرع الأول : -اختصاص دولة العلم لاحتواء التلوث الناجم عن السفن**

فمنذ منتصف الخمسينيات أسفرت الاتفاقيات الدولية عن القواعد التي تهدف إلى الحد من مظاهر تلوث البحار ،وبالموازاة حافظت هذه الاتفاقيات على المبدأ التقليدي المتعلق بحرية الملاحة ومن بين هذه الاتفاقيات ؛اتفاقية لندن 1954 والمتعلقة بمنع التلوث البحري بالنفط .وهذه التطورات في مجال إصدار الاتفاقيات الدولية تزامنت مع التطور الذي عرفه القانون الدولي البيئي في بداية السبعينيات وهو ما أثر إيجابياً على مفاوضات المؤتمر الثالث لقانون البحار ،أين كانت الأبعاد البيئية حاضرة في مطالب الدول الساحلية والتي كانت ترمي إلى ضرورة ارساء أنظمة وقواعد دولية لتنفيذ الاختصاص الشخصي لدولة العلم ،إلى جانب المطالب المتعلقة بتعزيز اختصاصات الدولة الساحلية في حماية مجالاتها البحرية من التلوث .

و لقد أسند بعض الفقه المطالب البيئية الجديدة و تعارضها مع مبدأ حرية أعالي البحار إلى مفهوم المحافظة على الموارد البحرية و إلى اللجوء إلى مبدأ التعسف في استعمال الحق .(5)

أما دور دولة العلم فقد تأكد بناءاً على اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية أعالي البحار 1982 في المواد 6 و 92 على التوالي ؛حيث تشترط أن يكون لكل سفينة علماً يحدد جنسيتها،وهكذا فإن السفينة تبحر تحت علم دولة واحدة فقط ولا يجوز لها أن تغير

علمها أثناء الرحلة أو أثناء وجودها في الميناء إلا في حالة نقل ملكيتها إلى دولة أخرى . (6)

ولقد أوضحت المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982 التي تقابلها المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها . فمن حيث المبدأ تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والعلمية والفنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها ، و لا يكفي أن تكون تبعية السفينة للدولة مجرد تبعية نظرية أو اسمية بل يتعين أن تكون تبعية ملموسة تترجم بممارسة فعلية للولاية .

ولقد اجتهد الفقهاء لإيجاد تبرير للاختصاص المقرر لدولة العلم في أعالي البحار كالقول بأن السفن سواء أكانت تجارية أو حربية تعتبر جزءا من إقليم الدولة . و هي فكرة شبيهة بالفكرة القديمة التي تعتبر دار السفارة جزءا من إقليم دولتها موجودة في الخارج . (7)

و تتجسد أهمية الاختصاصات الموكلة لدولة العلم ، في ممارسة الرقابة المطلقة على سفنها في أعالي البحار وفقا للقانون التقليدي للبحار فيما عدا حالات استثنائية في مقدمتها القرصنة ، وحق الاتجار بالعبيد (8) . ولكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار خرجت عن هذه القاعدة وخاصة في الأمور المتعلقة بحماية البيئة البحرية بالنسبة لبعض مصادر التلوث ، فلا مجال لتطبيق قانون دولة العلم وتقرير اختصاص سلطاتها في حالات التلوث الناجم عن مصادر من البر ، فالقانون الواجب التطبيق هنا هو قانون الدولة الساحلية ، وليس قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة (9) ، و أيضا في حالة التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر في المنطقة التي تخضع لولاية الدولة الساحلية ، حيث تختص هذه الأخيرة بوضع القواعد القانونية والأنظمة التي تهدف إلى السيطرة على التلوث الذي يقع بقاع البحر أو ما يرتبط بتلك الأنشطة .

أما بالنسبة لدولة العلم فأول دور تقوم به هو التزامها بوضع القوانين والأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه ، بالنسبة لجميع السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها . (10) وهذا الالتزام الذي نصت عليه اتفاقية مونتيفويبي والذي يهدف إلى مراعاة السلامة البيئية البحرية . يفوق في قيمته القانونية ما سبق وأشارت إليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة 24 ، والتي تكتفي بدعوة الدول إلى إرساء أنظمة لمنع تلوث البحار من جراء تخلص السفن من الزيت .

وممارسة دولة العلم للرقابة الفعلية على سفنها يأتي من خلال تلك التدابير التي تتخذها الدولة منذ إبحار السفينة إلى غاية رجوعها ، ويدخل في إطار ذلك عدم السماح للسفينة بالإبحار من موانئها إلا بعد التأكد من صلاحيتها ، وتوافرها على متطلبات الأمان لتشغيلها ، وكذلك كفاءة العاملين عليها . وفقا للمستويات الدولية السائدة في هذا الشأن . (11)

ومن هنا جاء اشتراط تزويد السفن بالشهادات والوثائق التي تتطلبها الاتفاقية الدولية كدليل اثبات على مدى صلاحيتها ، سواء من حيث تصميمها ، وبناءها ، أو تكوين طواقمها ، ومعداتنا ، مع استمرار خضوع السفينة للتفتيش الدوري الذي تجريه دولة العلم لضمان توافر تلك المتطلبات . (12)

إلى جانب هذا فإنه من الضروري أن يكون الربان وأفراد طاقم السفينة على دراية كاملة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بالسلامة ومنع التصادم والتلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه كما أنهم مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة . (13)

ومن الضروري كذلك احترام إجراءات تفريغ مياه الاتزان الموجودة في خزانات الصابورة و التي تكون مختلطة بالنفط ، حيث يجب تنظيفها و تفريغها على مستوى الخزانات الخاصة الموجودة على مستوى الموانئ والمخصصة لذلك ؛ و التي

غالبا ما تتجاوز السفن هذا الاجراء لتفادي الانتظار و الاجراءات المتعلقة بذلك ،وبدل ذلك تقوم بتفريغ مياه الاتزان في البحر وهو ما ينتج عنه التلوث البحري بالزيت الذي تصرفه السفن من هذه الخزانات .

وفي هذا السياق فقد جاء في اتفاقية قانون البحار 1982 ،في نص المادة 194 من الفقرة الثالثة ؛مدى وجوب اتخاذ السفن للأنظمة و للتدابير اللازمة من أجل منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه ،ويكون على دولة العلم أن تصبو إلى منع الحوادث البحرية ومواجهة حالات الطوارئ وكذا تأمين سلامة العمليات البحرية ،ومنع التصريف المتعمد والغير متعمد .....وهي ذاتها الحالات التي تغطيها مجموعة من الاتفاقيات الدولية المختصة و أولها قواعد ماربول 1973-1978. (14)

ويذهب الاتجاه السائد في الفقه الدولي المعاصر إلى القول بأن ما تمارسه الدولة من اختصاص في مواجهة السفن الرافعة لعلمها ليس من قبل الاختصاص الإقليمي الذي تمارسه الدولة على إقليمها فبالنسبة للسفن الخاصة أو التجارية فيطبق الاختصاص الشخصي الذي تمارسه الدولة في مواجهة الأشخاص الذين تربطهم بها علاقة الجنسية،و أما بالنسبة للسفن العامة حربية كانت أو غير حربية فيكون اختصاص الدولة بإدارة مراقبها العامة. (15)

أما بالنسبة للاختصاص القضائي فإن السفينة العامة لا تخضع إلا لقضاء الدولة التي تحمل علمها ،وذلك مهما تكن الظروف ،ولا يرد على هذا المبدأ قيد أو استثناء وقد أيدت هذا المبدأ صراحة أحكام الفقرة الأولى من المادة 8 من اتفاقية جنيف بالنسبة للسفن الحربية ،وكذلك أحكام المادة 9 من نفس الاتفاقية بالنسبة للسفن العامة غير الحربية. (16)

أما السفينة الحربية أو العامة فتكون ولاية دولة العلم عليها تامة و مطلقة و لها حصانة تامة أمام أية دولة أخرى غير دولتها. (17)

وعلى الرغم من ذلك فإنه يقع على دولة العلم المسؤولية الدولية فيما يتعلق بما ترتكبه سفنها من مخالفة قوانين وأنظمة الدولة الساحلية،بما في ذلك السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة في أغراض غير تجارية،على الرغم من تمتعها بالحصانة السيادية. (18)

كما يقع على دولة العلم واجب إجراء التحقيق الفوري ،و إقامة الدعوى وتوقيع العقاب على كل ما ترتكبه السفن (المالك أو المستأجر) الرافعة لعلمها ،من انتهاكات لأحكام وقواعد حماية البيئة البحرية من التلوث. (19)

وبالتالي فصلاحيات الدولة على السفن التي تحمل علمها صلاحية كاملة وخالصة و بإمكان الدولة لوحدتها أن تلجأ للإكراه بغية إجبار السفينة المخالفة على احترام القواعد المناسبة للقانون الدولي و احترام تنظيماتها.

واعتماد دولة العلم للقوانين والأنظمة المتعلقة بمنع التلوث وخفضه هو مشروط بألا تكون تلك القوانين و الأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية الموضوعية من طرف المنظمة الدولية البحرية (OMC) ،فاختصاص دولة العلم اتجاه سفنها يبقى مقيدا بالقواعد الدولية الموضوعية من المنظمة. (20)

أما استعمال اتفاقية قانون البحار 1982 لمصطلح " أقل فعالية " فما هو إلا ترجمة لنظام العتبة المعمول به القانون الدولي للبيئة. (21)

ويعتبر اعتماد المعايير الدولية من طرف دولة العلم أثناء وضعها لتشريعاتها الخاصة بمنع التلوث من سفنها تجسيدا لمبدأ الالتزام بحماية البيئة البحرية التي تتعرض باستمرار لمخاطر التلوث الناتج عن الممارسات السلبية المرتبطة بالملاحة البحرية : كالتخلص من القمامة عن طريق إلقاءها في البحر ،وتصريف النفايات ،وكذا التخلص من الترسبات النفطية المتنوعة كالزيوت ،ناهيك عن التلوث الذي ينتج عن

الحوادث البحرية والذي قد يتسبب في سقوط الحاويات المحملة بالمواد النفطية والمواد الكيماوية الخطيرة أو قد يتسبب في حدوث أضرار في خزانات الوقود مما يؤدي إلى تسرب المواد النفطية الخطيرة<sup>(22)</sup>

وعليه يمكن القول أن القانون الدولي، وضع الإطار الخاص بولاية دولة العلم على سفنها، أما الجهود الدولية المشتركة فقد أقرت القواعد والمعايير الدولية لأجل حماية البيئة البحرية من التلوث، وهو ما يخضع حرية الملاحة البحرية لضوابط عقلانية كما يحد من الإفراط في استعمالها<sup>(23)</sup>.  
غير أن هذا المسعى اصطدم بظاهرة تعرفها الممارسة البحرية الدولية؛ وهي ظاهرة "علم المجاملة".

### الفرع الثاني: انتشار ظاهرة علم المجاملة (Le pavion de complaisance)

و يعتبر من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة، ويتعلق الأمر بمدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنح علم الدولة لسفينة لا تتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية<sup>(24)</sup>.

و يعتبر تطور ظاهرة أعلام المجاملة، ضرورة اقتصادية، ففي أمريكا اكتشف مالكو السفن الأمريكية طرقاً للتقليل من تكلفة تشغيل سفنهم بغية منافسة الأساطيل الأوروبية<sup>(25)</sup>، أي رغبة منهم في الإفلات من الالتزامات القانونية التي تفرضها عملية التسجيل في بلدانهم الأصلية. حيث تقوم هذه السفن بالجوء إلى بعض الدول الصغيرة من أجل القيام بعملية التسجيل، وهي إجراءات بسيطة مقابل حصول تلك الدول على مداخيل مالية<sup>(26)</sup>.

وأكثر خطورة لهذه السفن هي عدم تحملهم للخسائر التي قد تتسبب فيها سفنهم، من جر الكوارث البيئية، وهو ما تلجأ إليه غالباً هذه السفن من أجل تخفيف العبء على دولة العلم وعدم تحملها للمسؤولية نتيجة أفعالها. وهو منطوق يغلب فيه التوجه للربح الاقتصادي على حساب السلامة البحرية على الرغم من أن اتفاقية جنيف لأعالي البحار قد أوجبت وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها.  
وتزايد هذه الظاهرة هو بدافع من القوى والشركات البترولية الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية.

ولقد أظهر تقرير لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة 1971، أن معدلات الحوادث البحرية التي تقع من طرف أعلام المجاملة في تزايد مستمر بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات السلامة المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية، جعل ظاهرة علم المجاملة محل اعتراض لأسباب اقتصادية وبيئية في ذات الوقت<sup>(27)</sup>.

حيث ربطت الدول الكوارث البيئية التي حصلت بسبب الاصطدام أو جنوح السفن، بما يعرف بعلم المجاملة: وهو ما أشار إليه الطرفين الفرنسي والبريطاني أثناء الاجتماع الاستعجالي لمجلس المنظمة البحرية الدولية عقب حدوث كارثة "توري كانيون" 1967، غير أن المجلس رفض تحميل المسؤولية لدولة العلم. وكذلك فيما يتعلق بحادثة أموكو كاديز 1978؛ فإن فرنسا تقدمت باقتراحات ضد نظام علم المجاملة أثناء اجتماع المنظمة التي بدورها رفضت تناول المشكلة من هذا الجانب وفضلت تناوله من الجانب التقني.

أما حادثة غرق حاملة النفط الفرنسية والتي تحمل العلم المالطي "أريكا" لعام 1999 التي انشقت إلى اثنين متسببة بمد أسود هائل اجتاحت السواحل الفرنسية. فقد قضت المحكمة الفرنسية بأن شركة توتال الفرنسية العملاقة للنفط، مسؤولة عن غرق

هذه الناقله النفطية وأمرتها بالتعويضات عن أحد أسوأ الكوارث البيئية التي شهدتها فرنسا. كما حملت المحكمة المسؤولية أيضا عن الحادث لشركة "رينا الإيطالية التي منحت الناقله المسجلة في مالطا شهادة الصلاحية للإبحار. وقد يواجه المتهمون دفع تعويضات بعدما قالت المحكمة أن المنظمات المدافعة عن البيئة يمكنها مقاضاتهم بسبب التداعيات البيئية للكارثة.(28)

والجدير بالذكر أن الاحصائيات تكشف أن معدل الحوادث البحرية التي تحدث مؤخرا هي أكثر على مستوى السفن التي تحمل علم المجاملة مقارنة بالسفن التي تحمل دولة العلم. إلى جانب ذلك فقد خلقت هذه الظاهرة ردود فعل في الأوساط البحرية؛ إذ ارتفعت أصوات الاعتراض عليها، وللحد منها اعتمدت اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في 07 فيفري 1986؛ التي كان غرضها في البداية القضاء تماما على ظاهرة أعلام المجاملة ولو تدريجيا، وذلك بفرض إجراءات تسجيل لهذه الدول. لكن هذا الرأي أدى إلى عدة احتجاجات ومواجهات بين الدول خاصة بعد انضمام دول أوروبا الشرقية إلى الدول السائرة في طريق النمو، لذلك وجب التفكير في حل آخر حيث وجدت أن الحل الأنسب هو البحث عن نوع من التوافق بين الدول وتوحيد الشروط والإجراءات الوطنية للتسجيل(29). خاصة و أن اتفاقية قانون البحار 1982 اكتفت بما جاء في اتفاقية أعالي البحار 1958، بالإشارة -إلى ضرورة وجود رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة التي تحمل جنسيتها-، دون أن توضح كيفية إثبات وجود أو غياب هذه الرابطة.(30)

ولذلك فعجز القانون الدولي أمام تعقد ظاهرة علم المجاملة بسبب المصالح السياسية والاقتصادية، هو ما أسفر عن الثغرة الواضحة في النظام القانوني الدولي للوقاية من التلوث البحري في أعالي البحار. وسوف نرى كيف يمكن للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار للحد من التلوث البحري من أجل حماية بيئتها البحرية والمحافظة على مصالحها الوطنية.

### المطلب الثاني : حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار

إن السلطة التي تمارسها الدول على موانئها ومياهاها الإقليمية والداخلية، هي مماثلة لسيادتها التي تمارسها على إقليمها، وهو ما يعطيها سلطة واسعة لتنظيم دخول السفن، ووضع الإطار التنظيمي الخاص بموانئها، فالسلطة التي تمارسها الدولة الساحلية في المياه التي تدخل تحت ولايتها الوطنية هي سلطة واسعة. وليس هناك أمامها إلا قيد واحد، وهو-حق المرور البريء- وهذا الأخير تعرض هو الآخر إلى مد وجذب كبيرين حينما يتعلق الأمر بالتلوث، حيث يحق للدولة الساحلية أن تتخذ ضد السفينة الأجنبية التي تتعرض سواحلها لخطر التلوث؛ التدابير التي تقتضيها مكافحة التلوث الطارئ في هذه الحالة؛ لأن مرور السفينة هنا أصبح خطرا على السلامة البيئية وبالتالي يفقد طابعه البريء.

و كذلك الأمر بالنسبة للحوادث التي تحدث في أعالي البحار و تتسبب في تسريب مواد ملوثة خطيرة، فمن شأن هذا التلوث أن يلحق أضرارا بسواحل الدول القريبة من موقع الحادث، وذلك بفعل الرياح والتيارات البحرية، وحركة المد والجزر. وتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار في هذه الحالة لا يصطدم بحق المرور البريء -كما هو الحال في البحر الإقليمي، إنما يصطدم بمبدأ حرية الملاحة البحرية وبالاختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها. وللوقوف على ذلك لابد من



التطرق إلى:

### الفرع الأول : الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية لأعالي البحار

إن منطقة أعالي البحار هي تلك المساحات البحرية التي لا تدخل في تكوين المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية أو ولايتها. (31) فهي المنطقة التي لا تقع ضمن نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الاقتصادية الخالصة، أو المياه الداخلية. (32)

و يعد مبدأ حرية أعالي البحار أحد المبادئ التقليدية لهذه المنطقة الدولية، وهو يعنى عدم إمكانية إخضاع هذه المنطقة كلياً أو جزئياً لسيادة أو سلطان دولة ما. (33) فمن المبادئ المستقرة في العرف الدولي أن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة كما أنه ليس لأي دولة أن تدعي حق مباشرة أي اختصاص إقليمي عليها أو إخضاع أي جزء منها لسيطرتها. ويكون لكل الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية متقدمة أو نامية الحق في استخدام هذا الجزء من البحار للأغراض الملاحية وكذلك استغلال الموارد الحية وغير حية الموجودة فيه؛ وغير ذلك من أوجه الاستخدام والاستغلال التي تثبتت بموجب العرف الدولي وتم تقنينها من طرف الاتفاقات الدولية فيما بعد. (34) على أن تراعي الدول عند ممارستها لحرية أعالي البحار مصالح الدول الأخرى تطبيقاً لأحكام المادة 87 من اتفاقية قانون البحار. إلى جانب تخصيص منطقة أعالي البحار للأغراض السلمية، و الامتناع عن استعمال أي تهديد باستعمال القوة أو تعريض السلامة الإقليمية للخطر أو بأي صورة أخرى تنتافي ومبادئ القانون الدولي والتي يتضمنها ميثاق الأمم المتحدة" (35) مع إعطاء الحق لأي دولة ساحلية كانت أو غير ساحلية لتسيير السفن التي ترفع علمها في أعالي البحار، ويكون لكل دولة السلطة في تحديد الشروط التي يمكن بموجبها أن ترفع علمها وكذلك الشروط التي يمكن بموجبها التسجيل فيها. (36)

أما الواجبات المقررة لحماية أعالي البحار كالمجال و النطاق الجغرافي بما فيه السفن التي توجد فيه؛ يفرض الالتزام بحماية البيئة البحرية. حيث أنه ليس لأي دولة أو شخص طبيعي أو اعتباري الاستيلاء على ملكية أي جزء منها، كما أن جميع الحقوق في موارد أعالي البحار والمحيطات ثابتة للبشرية جمعاء، ويتم استغلال واستثمار تلك الموارد عن طريق سلطة دولية تنوب عن البشرية وفقاً للقواعد والمبادئ المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار 1982 من المادة 150 حتى المادة 184. وقد نصت المادة 192 من الاتفاقية 1982 الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث على أن: "الدول ملزمة بحماية على البيئة البحرية والحفاظ عليها"

ولذلك نلاحظ من خلال النطاق الجغرافي للبحار، أن الالتزام بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، يظل التزاماً دولياً يشمل كافة المناطق البحرية، لا فرق في ذلك بين المناطق التي تدخل في ولاية أو سيادة الدولة الساحلية، وهذا يعني أن الالتزام يمتد ليشمل كافة عناصر البيئة البحرية. (37)

ولذلك يتبين أن المشكلة تتمثل في تحديد المدى الذي يمكن أن تذهب إليه الدولة المهتدة بالتلوث أو التي يمكن أن تتأثر مباشرة بخطر يحصل خارج مياهها الإقليمية. (38)

وكما هو معلوم أن السفينة في أعالي البحار لا تخضع إلا لقانون العلم الذي تحمله؛ وإن كانت محكمة العدل الدولية الدائمة، قد أقرت في حكمها الشهير في قضية اللوتس (39) بين فرنسا وتركيا في 17 سبتمبر 1928؛ أن حوادث الاصطدام البحري ليست من الأمور التي ينبغي أن تخضع لقاعدة اختصاص دولة العلم دون غيرها

وعليه يجوز لها أن تخضع على حد سواء لاختصاص دولة العلم و إلى الدولة التي ينتمي إليها بجنسيته من أضر به أثناء التصادم البحري (40) إلا أن ما قرره المحكمة لم يقرره مؤتمر بروكسل والذي انتهى بتوقيع اتفاقية عام 1952 بشأن الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري، حيث أخذت بالاختصاص القضائي و الإداري لدولة العلم والتي كانت سبب التصادم. وهو الأمر الذي أخذت به كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 في (المادة 11) و كذلك اتفاقية قانون البحار 1982 في المادة (97 فقرة 1) (41) ويلاحظ من خلال ما سبق أن اختصاص دولة العلم في أعالي البحار يتعلق بنطاق تطبيق القانون الجنائي والإداري للدولة، وخلاف ذلك يكون لغير دولة العلم (الدولة الساحلية) التدخل لتجنب حدوث خطر داهم يمكن أن يهدد سواحلها وهو ذات الأمر الذي فعلته انكلترا في حادثة "توري كانيون" مستندة إلى حالة الضرورة.

### الفرع الثاني: الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لاحتواء التلوث الناجم عن السفن

إن تدخل السلطات الساحلية المهددة بالتلوث، أو التي أصابها فعلا، سببه هو اتخاذ تدابير وقائية للحيلولة دون وقوع خطر التلوث؛ أو لاتخاذ تدابير علاجية من أجل مكافحة آثاره والتقليل من حجم الأضرار التي يمكن أن تنشأ من خلال انتشاره (42) و يقع هذا الحق في حالة وقوع تصادم بين سفينتين بحريتين، أو تعرض إحدى السفن للغرق لأي سبب كان، ويكون من شأن هذا التصادم أو الغرق حدوث تسرب بترولي يهدد مصالح الدولة الساحلية، أو يضر بشواطئها ومصالحها من جراء خطر التلوث أو من احتمال حدوثه. وكان أول من استخدم هذا الحق انكلترا عندما تحطمت الباخرة الليبيرية "توري كانيون" أمام السواحل البريطانية عام 1967، والتي كانت محملة ب (880000) برميل من النفط، وهو ما اضطرها إلى التدخل في أعالي البحار. ولقد لجأت القوات البحرية الإنكليزية إلى ضرب الناقل بالمدافع رغم وجودها خارج ولايتها لوضع حد للتلوث الذي بات يهدد سواحلها؛ لأن وجود السفينة فوق السطح يهدد بمزيد من الأضرار.

ولقد ادعت بريطانيا، أن مخالفتها لقواعد القانون الدولي السائدة في ذلك الوقت هي بدافع حماية شواطئها من تلوث الزيوت التي تسربت من الناقل، وكما تحجبت بنظرية الحماية الذاتية للدولة أو ما يسمى - بقاعدة فرجينيا- <<Verginus>> (43) ولأن هذا الموضوع الخطير لم يكن له سابقة في القانون الدولي، فقد أدى إلى إثارة نقاش كبير حول الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري؛ حيث اتجه أغلب الفقه إلى الأخذ بنظرية -الحماية الذاتية- إلى غاية تكريس هذا الحق من خلال اتفاقية بروكسل 1969. (44) **أ-حق التدخل من خلال نظرية الحماية الذاتية:**

إن غياب السند القانوني لحق التدخل في أعالي البحار، هو ما اضطر الفقه إلى البحث عن قواعد عرفية ضمن المبادئ العامة للقانون الدولي، وقد اتضح أن هذه النظرية هي تطبيق لحالة الضرورة والتي تجيز لأي شخص مهدد بالخطر بممارسة حقه في حماية نفسه، كما أن الضرورة لا تخلق حقا وإنما تكون سببا من أسباب الإعفاء من المسؤولية؛ وتصرف انكلترا اتجاه "توري كانيون" يعتبر حالة ضرورة وليس دفاعا شرعيا على اعتبار أن الدفاع الشرعي كما يعترف به ميثاق الأمم المتحدة يكون بصفة عامة في حالة العدوان المسلح. (45) والواضح أن ناقل النفط توري كانيون لم يثبت أنها قامت بتصرف عدواني يستدعي الدفاع الشرعي. ولذلك فإن حالة

الضرورة تقتضي تدخل الدول استنادا إلى نظرية الحق في الحماية الذاتية لردع خطر يهددها أو لحماية مصالحها في زمن السلم.

وهو ما تم تأكيده من خلال المناقشات التي تمت في إطار معهد القانون الدولي على أن للدولة الساحلية الحق في مواجهة المخاطر البيئية من خلال الحماية الذاتية ناهيك على أنه حق دولي مكرس من خلال المبادئ العامة للقانون الدولي. (46)

وعلى الرغم من ذلك بقي هذا الرأي نسبيا، لطابعه الانفرادي الذي يمكن أن يخلق جانبا من التعسف وهو ما يتعارض مع مصلحة المجتمع الدولي. (47) كما أبدى مجموعة من الفقهاء تخوفهم من كون المبالغة التي خصصت لمفهوم الحماية الذاتية قد تشكل مصدر فوضى، أكثر من أن تشكل أساسا لبناء قانوني وضعي.

ومن جانبه يرى شارل روسو أن "عدم دقة هذا المضمون يؤدي إلى تعسفات كثيرة" ويرى C.Douay أن "حق التدخل في أعالي البحار هو امتياز يمكن أن يؤدي إلى انتهاكات، ويؤدي إلى سوء المعاملة" (48)

ولقد ساهمت هذه الآراء الفقهية في الاتجاه نحو المطالبة بوضع شروط لحق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار، وهو ما استدعى اهتمام المنظمة البحرية الدولية (IMCO) في أعمال اللجنة القانونية والتي طالبت بتنظيم قانوني دولي يواجه حوادث التلوث البحري في أعالي البحار، ولقد تمخضت جهود هذه اللجنة عن إبرام اتفاقية بروكسل في 29 نوفمبر 1969.

#### ب- حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار بناء على اتفاقية بروكسل 1969.

بعد الأضرار الجسيمة التي تسببت فيها الناقل النفطية للبيئة البحرية (توري كانيون) لم يدم اعتماد الدول طويلا على نظرية -الحق في الحماية الذاتية - حتى دعت المنظمة الدولية البحرية إلى عقد مؤتمر دولي بمقتضى القرار الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 1968، من أجل معالجة قضايا التلوث في البحر. ولقد أسفر المؤتمر المنعقد من 10 إلى غاية 29 نوفمبر 1969 بمدينة بروكسل (49) عن إبرام الاتفاقية بتاريخ 29 نوفمبر 1969 والمتعلقة بحق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار في حالة حدوث حادث أو خطر يمكن أن يؤدي إلى التلوث.

و تشكل اتفاقية بروكسل 1969 نقلة نوعية في مجال تقنين قواعد القانون الدولي، لكونها تقضي بقواعد مغايرة لتلك القواعد التقليدية التي كانت تطبق في أعالي البحار لتكريس حق الدولة الساحلية للتدخل فيما وراء مياهها الإقليمية من أجل احتواء خطر التلوث؛ مادام أن هذا الأخير يجهل الحدود السياسية. (50) وتهدف هذه الاتفاقية إلى تمكين الدول من اتخاذ الإجراءات اللازمة في أعالي البحار في حالات وقوع كارثة بحرية تؤدي إلى تلوث الشواطئ والبحار.

كما أجازت الدولة الساحلية اتخاذ التدابير الملائمة لحماية مصالحها في الأحوال العادية للكوارث، وفي حالة الضرورة القصوى وذلك وفق شروط محددة. حيث ألزمت الدولة التي تتخذ تلك التدابير مراعاة اعتبارات معينة، من جملة تلك الاعتبارات:

أ- أنه لا ينطبق حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار إلا في حالة التلوث الذي يكون مصدره - حادث بحري - (51) ويعني ذلك "كل ما تتعرض له السفينة من تصادم أو جنوح أو أي حادث بحري آخر يقع على متن السفينة أو خارجها من شأنه أن يخلف ضررا ماديا؛ أو يشكل خطر وشيك يهدد بحدوث ضرر مادي للسفينة أو لبضاعته" (52)

ب- أن تتناسب التدابير المتخذة مع الخسائر التي تكبدها الدولة أو المهدة بها

أي اللجوء إلى مبدأ التكافؤ ما بين الإجراءات المتخذة والخسائر الملحقة أو المتوقعة. (53) والدليل على ذلك هو ما تضمنته اتفاقية بروكسل 1969 بشأن آلية التعويض التي يجوز لدولة العلم استعمالها في حالة الممارسة الغير القانونية أو المتعسفة لحق التدخل (54)

ج- من الضروري على الدولة الساحلية ، قبل اتخاذ أي إجراء أن تخطر الدولة الساحلية التي ترفع السفينة علمها (55) و أن تتشاور مع خبراء مستقلين، إلى جانب إخطار أي طرف من شأنه التوقع بأن مصالحه قد تتأثر بمثل هذا الإجراء ؛ ومع ذلك يجوز في حالة الضرورة القصوى اتخاذ هذا الاجراء فوراً. (56)

د- يستثنى من حق تدخل السفن العامة ، سواءا كانت حربية أو مستخدمة لأغراض غير تجارية أي (حكومية) .

والملاحظ في هذا الخصوص أن اتفاقية أوصلو لمنع التلوث في البحار بواسطة الإغراق من السفن والطائرات لعام 1971 (57) هي وحدها التي تطبق نصوصها على السفن التجارية والحربية معا ولكن باستثناء النص القائل بأنه: "ليس في نصوص الاتفاقية ما ينتقص من الحصانة السيادية لبعض السفن بمقتضى القانون الدولي"

و الموقف الذي تبنته اتفاقية بروكسل 1969 من استبعاد تطبيقها على السفن الحربية والحكومية في أعالي البحار و إن كان بهدف الحماية من التلوث ؛ فإنه يسري في نفس مسار القواعد القانونية التقليدية الواردة في اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار والتي تقضي بتمتع السفن الحربية والسفن الحكومية الغير تجارية بحصانة تامة ضد ولاية أية دولة غير دولة العلم (58) وذلك على الرغم من أن هذا الموقف محل انتقاد من قبل الفقه ، لأنه يضع قيودا على نطاق تطبيق الاتفاقية.

هـ- اقتصر نطاق تطبيق اتفاقية بروكسل 1969 على الحوادث البحرية التي تحدث في أعالي البحار وتكون سببا في التلوث بالمنتجات النفطية . هذا الموقف الذي تبناه مؤتمر بروكسل كان موضع انتقاد من طرف جملة من الفقهاء ؛ على اعتبار أن العرف الدولي يقر لصالح الدولة الساحلية بالتدخل في أعالي البحار من أجل احتواء التلوث الناجم عن السفن سواءا أكان سببه مواد نفطية أو غير نفطية لأن الضرر الذي قد يصيب البيئة البحرية للدولة الساحلية هو نفسه. (59)

والمرجح أن لكارثة التلوث البحري الذي تسببت فيه ناقلة البترول (توري كانيون) أثر كبير على اقتصار الاتفاقية فقط على التدخل من أجل حوادث التلوث بالمواد النفطية حيث أن مؤتمر بروكسل 1969 تم انعقاده على ضوء آثار هذه الحادثة الشهيرة. ولذلك اتجه المؤتمر الدولي في لندن تحت اشراف المنظمة الحربية الدولية من أجل ابرام اتفاقية جديدة لمنع التلوث البحري الناتج عن السفن ، ويتعلق الأمر ( اتفاقية ماربول 1973 ) كما وافق المؤتمر الدبلوماسي المنعقد في لندن من 8 أكتوبر إلى غاية 2 نوفمبر 1973 على السماح بالتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالمواد الغير نفطية ؛ حيث يخول هذا البروتوكول للدولة الساحلية صلاحية التدخل في أعالي البحار من أجل الوقاية والسيطرة من التلوث الذي ينتج عن حوادث بحرية مخلفا تلوثا بمواد أخرى غير نفطية (60). هذه المواد التي تم جردها من طرف جهاز خاص تابع للمنظمة البحرية الدولية.

وعلى العموم فإن هذه المواد تشمل المواد المضرة بصحة الإنسان، وبالحيات البحرية بصفة عامة وكذلك المواد التي تعرقل الاستعمالات المشروعة للبحر . والجدير بالذكر أنه لم يتم إدراج قائمة الملوثات في البروتوكول وإنما تم وضعها في قائمة للرجوع إليها على سبيل الإرشاد (61)

و الجدير بالذكر أن الدول التي صادقت على اتفاقية بروكسل 1969 لها أن تصبح طرفا في هذا البروتوكول وبذلك يثبت لها الحق في التدخل في أعالي البحار في

حالة وقوع حوادث تؤدي إلى التلوث بمواد غير نفطية. (62) ولذلك تعتبر اتفاقية بروكسل 1969 والبروتوكول التكميلي لها 1973 خطوة فعالة في مسار تطور القانون الدولي، وتطور حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث. كما تعد اتفاقية بروكسل 1969 استثناء واضحا على قاعدة أساسية في قواعد قانون البحار التقليدي وهي -حرية الملاحة في أعالي البحار- وتجدر الإشارة إلى أن الجزء الثاني عشر من اتفاقية بروكسل يمكن إسقاطه على نص اتفاقية قانون البحار 1982، المتعلق بتدخل الدولة الساحلية خارج بحرها الإقليمي ضد سفينة أجنبية للسيطرة على التلوث الناجم عن حادث بحري (المادة 221) والملاحظ من خلال نص المادة أن اتفاقية 1982 قد اكتفت بإعادة نفس الصياغة الواردة في اتفاقية بروكسل 1969 في الجزء المتعلق بتدخل الدولة الساحلية خارج بحرها الإقليمي من أجل حماية -سواحلها ومصالحها المرتبطة- دون اللجوء إلى استعمال المفهوم الأكثر استقرارا في الممارسات الدولية؛ ويتعلق الأمر بمصطلح -حماية البيئة البحرية- لأن أضرار التلوث في البحر (وخاصة أضرار التلوث النفطي) لا يمكن قياسها بالنطاق الجغرافي وإنما بتأثيرها الأيكولوجي والاقتصادي. هذا لا ينفي الفقرة النوعية التي أحدثتها اتفاقية بروكسل 1969 في تكريس وتنظيم حق الدولة الساحلية في التدخل في أعالي البحار للحد من خطر التلوث بالزيت النفطي والذي يمكن أن تصل مخلفاته إلى مسافات أبعد من ذلك.

### الخاتمة:

من المؤكد أن ظواهر التلوث البحري والخصائص الطبيعية للبيئة البحرية تتجاهل الحدود المرسومة، ذلك لأن المشاكل التي تطرأ داخل حدود المياه التي تخضع للسيادة الوطنية أو ما وراءها يتطلب حولا موحدة. ومعالجة القضايا البيئية تقتضي التدخل المتبادل بين القانون الدولي العام والقانون الخاص؛ ثم إن دراسة موضوع حماية البيئة البحرية من التلوث الصادر عن السفن يقتضي الإحاطة بمختلف القواعد والآليات القانونية للتصدي لأخطار هذا النوع من التلوث لأن عبارة "الحماية القانونية" تحيل إلى فكرة الوسائل والأهداف المتبعة من قبل القانون الدولي؛ ولذلك نكون أمام قاعدة جوهرية فحواها أن تدخل القانون الدولي ينصب على التلوث كظاهرة وليس على نطاق المجال الجغرافي الذي يحدث فيه، وهو ما يفرض التزاما على جميع الدول يشمل حماية البيئة البحرية للمناطق الغير خاضعة للاختصاص الوطني. وإذا اعتبرنا أن مشكلة التلوث البحري الصادر عن السفن، هو تلوث عابر للحدود فإن كل دولة استنادا لرابطة الجنسية تمارس اختصاصا شخصيا على السفن التي ترفع علمها، وهو ما يعرف بقانون دولة العلم وبذلك يكون القانون الدولي للبحار قد حافظ على اختصاص دولة العلم برسم الإطار الذي يحكم ولاية الدولة على السفن التي تحمل رايتها خارج حدود اختصاصها الوطني، وذلك من أجل السيطرة على تلوث البيئة البحرية. وهو ما جعل من حرية الملاحة خاضعة لضوابط قانونية عقلانية ساهمت في الانتقال إلى مرحلة الالتزام بالامتنال للقواعد والمعايير الدولية للوقاية من مخاطر التلوث البحري؛ وذلك عن طريق نهوض دولة العلم باختصاصاتها الشخصية على السفن التابعة لها لتنفيذ هذه الالتزامات الدولية، على الرغم من اصطدام هذا المسعى بظاهرة تعرفها الممارسة الدولية البحرية وهي ظاهرة "علم المجاملة" والذي أدى إلى مخاوف كبيرة بشأن تزايد مخاطرها على السلامة البحرية، نتيجة للضعف التنظيمي الكبير الذي تعاني منه الدولة المانحة لهذه الراية وكنتيمة لغياب المراقبة على السفن الحاملة لجنسيتها، وهو ما جعل نسبة كبيرة الحوادث البحرية وحالات التصادم البحري والجنوح يكون بسبب سفن ترفع أعلام المجاملة والتي غالبا ما ينتج عن هذه الحوادث تسرب مواد خطيرة تصل مخلفاتها إلى سواحل الدول الأقرب من

موقع الحادث. ولذلك كان على الدول البحث عن الوسائل القانونية الكفيلة لتمكين الدولة الساحلية من حق التدخل لمكافحة التلوث الناتج عن السفن خارج نطاق اختصاصها الوطني، ونعني بذلك أعالي البحار على وجه الخصوص. وهو التوجه الذي تبنته اتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري يؤدي إلى التلوث بالنفط، وتلته بعد ذلك جملة من الاتفاقيات بشأن حق التدخل في أعالي البحار في حالة وجود تهديد بالتلوث بمواد أخرى غير نفطية مثل بروتوكول 1973 المتمم لاتفاقية بروكسل، وكذلك اتفاقية "ماربول" 1973.

**وكنتيجة عامة:**

فإن ما يمكن التماسه من خلال هذا أن اتفاقية قانون البحار 1982، قد اتخذت موقفا محافظا بشأن التدخل في أعالي البحار .

إلى جانب هذا فإن الملاحظ من خلال سعي المجتمع الدولي نحو صياغة قواعد قانونية لمكافحة التلوث الذي يهدد البيئة البحرية؛ جعله يتجه نحو البحث عن حلول عملية لهذا المشكل، وذلك عبر إقرار حق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد السفن المسببة للتلوث، مع ارفاق هذا الحق بعدد من الضوابط قصد تحسين شروط ممارسته.

كذلك ما يمكن التماسه من خلال هذه الدراسة؛ هو أن هذه القواعد الاتفاقية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري في الكثير منها لا تخضع لمبدأ نسبية آثار المعاهدات، فهي تطبق على الجميع بما في ذلك السفن التابعة للدول غير الأطراف في هذه الاتفاقيات . وهو ما يفيد أن تدخل الدولة الساحلية لمكافحة التلوث الذي يهدد البيئة البحرية، هو تدخل يقوم على نظرية الازدواج الوظيفي؛ فهي تعمل حقا من أجل حماية مصلحتها الخاصة باعتبار أن التلوث يهدد بصفة مباشرة سواحلها والمصالح المرتبطة بها ولكنها في ذات الوقت تحمي البيئة البحرية في مجملها وتقدم خدمة إيكولوجية عامة لصالح الجماعة الدولية بأكملها.

وبالرغم من أهميتها، فإنه على الرغم من كل هذه الحلول فإن المجتمع الدولي لم يصل بعد إلى درجة من التضامن تمكنه من إنشاء مؤسسات دولية عمومية عالمية أو حتى إقليمية تتكفل بمكافحة الأضرار الناتجة عن التلوث الذي يصيب البيئة البحرية. وهو ما يدفعنا إلى التوصل لجملة من التوصيات كالآتي:

- العمل الدولي المشترك من أجل تفعيل القواعد والمعايير الدولية لإخضاع الملاحة البحرية لضوابط قانونية من أجل الحد من الإفراط في تهديد سلامة البيئة البحرية من التلوث الذي تخلفه السفن.

- وكذلك إجراء المقاربات الشمولية بين القانون الدولي العام والقانون الخاص للتقليص من الحواجز الوهمية؛ خاصة فيما يتعلق بتحديد مضمون التزامات الدول للحماية من التلوث الناجم عن الملاحة البحرية والذي يعتبر تلوثا عابرا للحدود.

- اعتماد أنظمة أو خطط طوارئ وطنية لمكافحة التلوث البحري.

- ضرورة الزام جل الاتفاقيات الإقليمية للدول الأطراف، بأن تقوم عن طريق التعاون الثنائي أو المتعدد الأطراف من أجل دعم الخطط الوطنية والإقليمية.

- كذلك من الضروري إعادة النظر في اتفاقية بروكسل 1969، والتي تقتصر على حق تدخل الدولة الساحلية فقط في أعالي البحار في حالة وقع حوادث بحرية تسبب التلوث بالنفط؛ وذلك عن طرق اعتماد بروتوكول تكميلي لها من أجل السماح للدولة الساحلية بالتدخل ضد السفن لاحتواء حالات التلوث الأخرى: كالتلوث الناتج عن إغراق النفايات، أو التلوث بفعل مواد أخرى.

- تشجيع التعاون العلمي والتقني في ميدان مكافحة التلوث البحري، وخاصة مساعدة الدول النامية في هذا المجال.

### الهوامش:

- (1)-الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985 ص 76-77.
- (2) - جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص224.
- (3)- حافظ محمد غانم، النظام القانوني للبحار، معهد الدراسات العربية العالية، القاهرة، 1960، ص118.
- (4)-الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 92.
- (5)-L.Lucchni- Laurent, Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers JDI, 1974 ,N4,P 756.
- (6)- بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر. 2010. ص275 .
- (7)-الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة 1974، ص279-280.
- (8)-و تنص المادة 99 من اتفاقية قانون البحار 1982 على أن "تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة" و على منع نقل العبيد وذلك بأن:"تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها وللمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها و أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة أيا كان علمها يصبح حرا بحكم الواقع"
- وتنص المادة 100 إلى واجب التعاون في قمع القرصنة، فنصت " تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة"
- (9)-المادة 207 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار .
- (10)-المادة 211 الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.
- مشار إليه في: صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دار النهضة، القاهرة، 2000 ص519،518...
- (11)-عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 92 .
- (12)-من الجدير بالذكر أن الشهادات والوثائق التي تصدرها دولة العلم تتقبلها الدول الأخرى كبيئة على حالة السفينة ودليل اثبات على توافر متطلبات السلامة والصلاحية للإبحار، وذلك من خلال حجية ما تصدره سلطاتها من شهادات ووثائق مماثلة، إلا إذا كان هناك أسباب وجيهة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق مع البيانات المدونة في الشهادات وهنا يمكن اعداد تقرير بتلك الوقائع وإخطار دولة العلم بذلك كي تتخذ الإجراءات الضرورية لمعالجة الوضع .
- مشار إليه في: عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 93 .
- (13)-المادة 94، الفقرة الرابعة من اتفاقية قانون البحار 1982.
- (14)-Boyle Alan E , Marine pollution Under the Law of the sea convention , AJIL 1985,P 14
- (15)-عبد الحميد محمد سامي، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص551.
- (16)-سلطان حامد، القانون الدولي العام في وقت السلم، الناشر دار النهضة العربية، الطبعة السادسة، القاهرة 1976، ص539
- (17)-بن عامر تونسي، و عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، مرجع سابق، ص27.
- (18)-المواد 31 و42 الفقرة 5 من اتفاقية قانون البحار 1982.
- (19)المادة 217 الفقرات 4-8.
- مشار إليه في:صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الأبيض المتوسط، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، الطبعة الأولى، بنغازي، 1996، ص246
- (20)-المادة 211 في فقرتها الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

(21)بمعنى أنه على دولة العلم أن تراعي الحد الأدنى للمعايير الدولية أثناء وضعها لتشريعها الخاص بمنع التلوث ؛ أنظر:

Kiss (Alexandre Charle), Beurier (Jean Pierre) ,Droit international de l'environnement 2°eme Edition Pedone, Paris ,2000,p136.

(22)-BOYLE ALAN E , Marine pollution Under the Law of the sea convention,op,cit -p355.

(23)-DUPUY RENE JEAN ,L'océan partagé,Pedone,Paris,1979,p149.

(24)- ROUX Jean- Marc, Les pavillons de complaisance, thèse setenu pour l'obtention du doctorat en droit, Paris, 1959.

(25)-Du Pontavice. Emmanue Et CORDIER PATRICIA., *La mer et le droit, Tome. 1, Droit de la Problèmes actuels, PUF 1984, p. 136*

(26)-من أشهر الدول التي تمنح أعلام المجاملة:باناما ليبيريا ، البيونان،الباهاماس اليونان،مالطا،عمان،وعدد من الدول في منطقة المحيط الهادي

(27)-Habib Slim, Les pavillons de complaisance, in Le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 81- 104

(28)-إدانة توتال في قضية تسرب نفطي عام 1999 مقال منشور على موقع رويتر الإخباري:

<https://ara.reuters.com/article>

(29)-DU PONTAVICE EMMANUEL, Les pavillons de complaisances, Revue du droit maritime français N°345, éd. société du journal de la marine , Paris, 1977, p 503-512.

(30)-محمد ابراهيم العناني،القانون الدولي للبحار،دار نهضة العربية، القاهرة،1985، ص 82.  
(31)-تعد منطقة أعالي البحار مجالا بحريا مخصصا للانتفاع العام المشترك ، وليس مجالا مشتركا أو مباحا لأن إباحته تجعله ممكن عن طريق الاستيلاء ، وهو ما لا يتفق مع قواعد القانون الدولي فيما يخص البحار ، كما أن اعتباره مجالا مشتركا معناه أنه مشترك الملكية بين الدول ، والثابت أنه لا يدخل في ملكية أحد .وعليه الإشتراك الخاص به ،ينصب على الانتفاع فقط .  
(32)مفيد شهاب، قانون البحار الجديد والمصالح العربية، دار غريب للطباعة ، القاهرة ، 1977، ص 24.

(33)-Michel Lasomble, Droit international public, Dalloz, 1996 ,p71

(34) - حيث حددت المادة الثانية من اتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بأعالي البحار أربع حريات أساسية:(حرية الملاحة ، وحرية التحليق فوق مياه أعالي البحار، وحرية مد الأسلاك والأنابيب المغمورة وحرية الصيد)

- أما الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 تضمنت الإشارة إلى 06 حريات أساسية تمارسها الدول في أعالي البحار و ذلك بنصها على أن " :أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى و تتمثل في : -حرية الملاحة. -حرية التحليق - حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة-حرية إقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت المسموح بها بموجب القانون -حرية الصيد.

(35)-المادة 301 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(36)-انظر: المادة 04 من اتفاقية جنيف للأعالي البحار ، و المادة 90 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

(37)-أحمد اسكندري ، محاضرات في تلوث البيئة البحرية،الجزء الأول ،مفهوم ومصادر، كلية الحقوق، بن عكنون الجزائر، ص 17.

(38)-محمد طلعت الغنيمي،القانون البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975 ص331

(39)-وتعود وقائع قضية اللوتس عام 1926 في أعالي بحر " ايجه " حيث وقع تصادم بين ناقلة الفحم التركية "بوزكورت" والباخرة الفرنسية " اللوتس " أسفر عنها وقوع ضحايا من الجانب التركي وبعد رسو الباخرة في ميناء اسطنبول؛ ألقت السلطات التركية القبض على ربان السفينة وقضت بسجنه بعد محاكمته مما استدعى احتجاج فرنسا حيث تم الاتفاق بعد ذلك على إحالة القضية الى محكمة العدل الدولية بموجب اتفاق تحكيمي حيث حكمت المحكمة لصالح تركيا بحجة أنه لا توجد قواعد في



- القانون الدولي تحدد الاختصاص بهذا الشأن ، غير أن الحكم أثار جدلا في الفقه الدولي أدى بعد ذلك إلى انتصار المذهب الفرنسي من حيث عدم ثبوت الاختصاص لتركيا .
- (40)-عبد الحميد محمد سامي، أصول القانون الدولي العام، الطبعة 5 ، مؤسسة الثقافة الجامعية، 1980، ص 343.
- (41)-ورد في نص المادة (97 فقرة 1) من اتفاقية قانون البحار أنه > في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بالسفينة في أعالي البحار ، وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية ضد الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها <
- (42)-فتحي حسين، التلوث المغزو للسفن وآليات الحد من المسؤولية، من أبحاث المؤتمر العلمي الأول للقانونيين المصريين، القاهرة، 1992.
- (43)-عبد الواحد محمد الفار ، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، مرجع سابق ، ص 77.
- (44)-أحمد عبد الكريم سلامة ، قانون حماية البيئة ، جامعة الملك سعود لنشر العلمي والمطابع الرياض، 1997، ص 101-102.
- (45)-المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة.
- (46)- l'Annuaire de l'institut de droit international 1969 Tome 1 p 652
- (47)-l'Annuaire de l'institut de droit international 1969 Tome 1 p 260
- (48)-Claude.Douay ,Le droit de la mer et la preservation du milieu marin, RGDIP Tome84, 1980,p192.
- (49)-حضرت المؤتمر 48 دولة : أين تم تشكيل 3 لجان تلوث ما يلي: قضايا التلوث البحري في إطار القانون الدولي العام، وقضايا التلوث البحري في إطار القانون الدولي الخاص، والأحكام الاختصاصية . وتم التوقيع على الاتفاقية من طرف 19 دولة.
- (50)-تجدر الإشارة أنه قبل صدور هذه الاتفاقية ، كانت قد تم إبرام اتفاقية أخرى : حول الوقاية من التلوث البحري الناتج عن الزيوت (les édracarbures) وذلك سنة 1954 وعدلت بموجب اتفاقية لندن 1962.
- (51)-المادة الثانية من الاتفاقية.
- (52)-تم تحديد عناصر "الحادث البحري" حرفيا في اتفاقية قانون البحار 1982 في نص المادة 221 من الفقرة الثانية .
- (53)-الجدير بالذكر أنه في سابقة توري كانيون ، يمكن اعتبار أن تدمير ناقلة النفط الليبيرية من طرف القوات المسلحة البريطانية جوا ، يتناسب إلى حد ما مع الخطر الذي داهم سواحلها من جراء النفط المتدفق.
- (54)-المادة 6 من اتفاقية بروكسل 1969.
- (55)-المادة الثالثة من اتفاقية بروكسل 1969 للتدخل في أعالي البحار - وهو نفسه النص الذي تضمنته المادة 231 من اتفاقية قانون البحار 1982:تخطر الدول على وجه السرعة دولة العلم أو أية دولة معنية أخرى بأية تدابير تتخذها ضد السفن الأجنبية..."
- (56)-عبد السلام منصور الشبوي ، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة 2010 مرجع سابق، ص 43.
- (57)-عند مناقشة هذه المسألة في مؤتمر لندن من أجل التوقيع على اتفاقية لندن 1972 للوقاية من التلوث الناجم عن صرف المخلفات الضارة. عارضت الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية بشدة تطبيقها على سفنها الحربية وحتى على سفنها الحكومية والتي تعمل في أغراض غير تجارية. لذلك أخذت الاتفاقية بالاستثناء الذي يشير إلى تطبيقها مع شرط النية السليمة.
- (58)-المادة 8 و 9 من اتفاقية جنيف 1958 لأعالي البحار.
- (59)-Morin Jacques-Yvan, La pollution des mers au regard du droit international Colloque e l'académie du droit international "La protection de l'environnement et le droit international" Sijthoffleiden 1975. P 302.
- (60)-راجع: البروتوكول (2 نوفمبر 1973)
- (61)- إن عدم إدراج قائمة الملوثات في البروتوكول ذاته، هي خطوة ايجابية حتى تتمكن مستقبل الدول من إدراج أي مادة خطيرة يتم استحداثها مستقبلا.
- (62)-عبد السلام منصور الشبوي ، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، مرجع سابق، ص 43.