

حادثة "توري كانيون" القواعد الجديدة للقانون الدولي للبحار The Torrey Canyon incident and the new rules of international law of the sea

د. حلايمية مريم*

أستاذة محاضرة ب

كلية الحقوق جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1 (الجزائر)
مخبر الدستور الجزائري والدراسات القانونية الإستشرافية

meriem.halaimia@umc.edu.dz

تاريخ إرسال المقال: 2022-01-30 تاريخ قبول المقال: 2022-04-05 تاريخ نشر المقال: 2022-06-30

الملخص: لقد ساهمت حادثة الناقل "توري كانيون" الواقعة في سواحل المملكة المتحدة سنة 1967، وبعد المسائل القانونية التي أثارها بشأن تدخل الدولة الساحلية في المناطق البحرية غير الخاضعة للسيادة الوطنية لأية دولة، ورغم الفراغ القانوني الذي كان موجودا في قواعد القانون الدولي التقليدي للبحار، في التطوير التدريجي لقواعد القانون الدولي الجديد للبحار، وإدخال تعديلات جديدة، بغرض التصدي والمكافحة لأخطار حوادث الناقلات، وذلك كإستثناء من مبدأ حرية الملاحة في منطقة أعالي البحار.

الكلمات المفتاحية: توري كانيون، قانون البحار، البحر العالي، القواعد الجديدة، التطور، الحوادث.

Abstract: The Torrey Canyon incident on the coast of the United Kingdom in 1967, after the legal issues it raised regarding the intervention of the coastal State in maritime areas not under the national sovereignty of any State, and despite the legal vacuum that existed in the rules of traditional international law of the sea, contributed to the progressive development of the rules of the new international law of the sea and the introduction of new amendments, with a view to addressing and combating the dangers of tanker accidents, as an exception to the principle of freedom of navigation in the high seas.

Key words: Tori Canyon, Law of the Sea, High Sea, New Rules, Evolution, Accidents.

*المؤلف المرسل

إن الوعي بضرورة حماية البحار من مشكل التلوث البحري، كان بطيئاً جداً وحديث نسبياً، فقد إقتصرت لمدة طويلة على عدد محدود من المختصين بعلم المحيطات، وإذا كانت أولى محاولات تنسيق الأعمال القانونية، هي تلك الأعمال الرامية إلى الحد والمنع من التلوث النفطي من السفن، والتي ظهرت سنة 1926،¹ فإن تجسيدها في شكل معاهدة دولية لم يتم إلا سنة 1954، حيث وقعت في لندن إتفاقية بشأن منع تلوث مياه البحر بالنفط،² كان هدفها يقتصر على المنع والعقاب دون أي تنظيم قانوني، بالإضافة إلى إتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958.³

وعلى الرغم من أن المياه البحرية قد شهدت وقوع العديد من حوادث التلوث النفطي،⁴ إلا أنها لم تبلغ حد جذب الرأي العام، وقد ظل الوضع على هذا النحو إلى أن وقعت حادثة الناقل النفطية "توري كانيون" بأعالي البحار في 18 مارس 1967، والتي أثارت الرأي العام الدولي لعداثة الأضرار التي أصابت البيئة البحرية آنذاك⁵، وأبرزت ضرورة إدخال تعديلات جوهرية على قواعد القانون الدولي التقليدي، بحيث تسمح للدولة الساحلية بالتدخل ضد حوادث السفن المسببة للتلوث في أعالي البحار، وذلك في

¹ والذي عقد بدعوة من بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية، وفيه تم إعداد مشروع إتفاقية دولية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ. راجع: صلاح الدين عامر، حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار، مجلة الأمن والقانون، العدد الأول، تصدرها كلية شرطة دبي، 1994، ص: 186.

² صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 144/63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، المتعلق بالإنضمام إلى إتفاقية لندن بشأن منع تلوث البحر بالبترول.

³ إتفاقيات جنيف الأربعة لسنة 1958، وهي: إتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، إتفاقية الجرف القاري، إتفاقية أعالي البحار، إتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار.

⁴ على سبيل المثال: Tenpico-Maru في الولايات المتحدة عام 1957، Eima-Norvég في إيطاليا عام 1966، Broving Amm Mildred- في بحر الشمال عام 1966.

⁵ تكلفت كل من الحكومة الإنجليزية والفرنسية مئات الآلاف من الجنيهات من أجل تطهير سواحلها من التلوث، ووصلت البقعة السوداء إلى سواحل بريطانيا في 11/04/1967، ولتطهير الشواطئ تم رفع 10 آلاف طن من الرمال والزلط، مما تكلف 20 مليون فرنك، وقد إختفت نصف طيور الشواطئ الشمالية في بريطانيا، كما أدت الحادثة إلى مجزرة حقيقية في مستوطنات الطيور البحرية، حيث خسرت بريطانيا خلف الجزر السبعة مستوطنات الطيور بنسبة تصل إلى 85%، كما تمت إبادة 90% من بيض سمك البليشار الموجودة في المنطقة البيلاجية، بالإضافة الخسائر التي تكبدتها من المواد المنظفة لمكافحة آثار التلوث النفطي، راجع:

Stephen J. Hawkins, From the TORREY CANYON to today: A 50 year retrospective of recovery from the oil spill and interaction with climate-driven fluctuations on cornish rocky shores, International oil spill conference, The marine biological association of the UK, UK 2017, pp: 05-07.

الحالات التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بالنفط بهدف حماية سواحلها ومصالحها من التلوث.

وقد آثار هذا الحادث، على عكس ما سابق مشاكل قانونية معقدة، ففي مثل هذه الحالة فإن إقدام الدولة الساحلية على التدخل خارج مياها الإقليمية، ضد سفينة أجنبية سيصطدم بمبدأ حرية الملاحة بأعالي البحار من جهة، وبالإختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها من جهة أخرى، ويرجع السبب في هذه المشاكل إلى الفراغ القانوني الذي كان موجودا في قواعد القانون الدولي للبحار.

ونظرا لما إستحوذت عليه الحادثة من إهتمام عالمي كبير نتيجة الخسائر والأضرار التي تعرضت لها البيئة البحرية، كان ولا بد من تجاوز القواعد التقليدية للقانون الدولي للبحار، وتمكين الدولة الساحلية من التدخل وراء مياها الوطنية من أجل التصدي لأخطار التلوث النفطي الناجم عن حوادث الملاحة البحرية، وهو التوجه الذي تبنته إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط،⁶ لكن مع مرور الوقت ستظهر الحاجة إلى إرساء قواعد جديدة في إطار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.⁷

وبناء على ما تقدم أسائل إلى أي مدى ساهمت حادثة "توري كانيون" في التأثير على قواعد القانون الدولي للبحار بشأن تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد حوادث السفن المسببة للتلوث؟.

بالإعتماد على المنهج التاريخي، تم رصد ظروف وملابسات القضية، من أجل التعرف على العوامل التي تقف خلف تلك التطورات وتفسيرها، مع الإستيعانة بالمنهج الوصفي والتحليلي من خلال تحليل نصوص أحكام القواعد الإتفاقية، والمنهج المقارن كلما سمحت ظروف الدراسة بذلك.

إنطلاقا من الإشكالية السابقة سأقسم هذه الدراسة إلى مبحثين إثنين: المبحث الأول أتطرق فيه إلى حادثة "توري كانيون" والمسائل القانونية التي أثارها، أما المبحث الثاني سأخصصه لدراسة أثر حادثة "توري كانيون" على قواعد قانون البحار.

⁶ وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 246/11 المؤرخ في 10 يوليو 2011، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، وبروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973، الجريدة الرسمية العدد 45، المؤرخة بتاريخ 14 أوت 2011.

⁷ وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996 والمتضمن الإنضمام إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الجريدة الرسمية، العدد 6 الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996 (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

المبحث الأول: حادثة "توري كانيون" والمسائل القانونية التي أثارها

جذبت حادثة الناقل النفطية "توري كانيون" أنظار المجتمع الدولي، وأثارت الرأي العام العالمي في ذلك الوقت، كما كانت موضوع جدل فقهي وقانوني كبير، بإعتبارها أول تطبيق نموذجي لحالة تدخل الدولة الساحلية وراء بحرها الإقليمي، وذلك لمواجهة الآثار الكارثية التي خلفتها، وبناء على ذلك إرتأيت أن أتناول ظروف وملابسات هذه القضية (المطلب الأول)، والمسائل القانونية التي أثارها في هذا الشأن (المطلب الثاني)، وذلك كما يلي:

المطلب الأول: ظروف وملابسات حادثة "توري كانيون"

لدراسة ظروف وملابسات قضية التلوث بالنفط "توري كانيون"، كان ينبغي الإشارة إلى واقعة غرق السفينة مع تبيان أسباب الحادث، بالإضافة إلى موقف القضاء الدولي منها، على أن يكون ذلك بشيء من الإيجاز.

الفرع الأول: واقعة غرق الناقله وأسبابها

تتلخص وقائع الحادثة في أن ناقلة النفط الليبيرية "توري كانيون"⁸ جنحت في 18 مارس 1967، عند الصخور السبعة Seven Stones، بين جزر سيبي ولاندرز اند، وهذه المنطقة تقع على بعد إثني عشر ميلا من خط القاعدة الذي تقاس منه المياه الإقليمية للمملكة المتحدة.⁹

وفي 21 مارس 1967، وبينما كانت عمليات الإنقاذ جارية للسفينة، حدث إنفجار في غرفة الآلات، وقد أحدث هذا الإنفجار ثغرة كبيرة في هيكل السفينة، وترتب على ذلك تسرب 50 ألف طن من الزيت على مساحة 1800 كلم، وبذلت محاولات لتعويم السفينة، وتذويب بقع الزيت على سطح الماء، أو نقل النفط المتسرب إلى ناقلة أخرى،

⁸ تم بناؤها في الولايات المتحدة الأمريكية في سنة 1959، بسعة شحن تصل إلى 60.000 طن، ثم أعيد إجراء تعديلات عليها بغرض زيادة حمولتها في سنة 1965 باليابان، بسعة تصل إلى 120.000 طن، وكانت السفينة مؤمن عليها تأمينا شاملا لدى شركة Loyds، أما ملكيتها فتعود لشركة Barracudz Tanker، وهي شركة مسجلة في برمودا، وكانت تحمل علم ليبيريا مجاملة دون وجود رباط حقيقي يربطها بدولة ليبيريا. راجع:

Internationa Maritime Committee, "TORREY CANYON" preliminary report, TC-1/1967, p:03 et04.

⁹ محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998، ص: 331.

ولكن كل هذه المحاولات كانت دون جدوى بسبب هيجان البحر.¹⁰ وفي 28 مارس 1967، لجأت القوات البحرية الإنجليزية إلى ضرب حطام السفينة بالمدافع لإغراقها لأن وجودها يهدد بمزيد من الأضرار، وكان ذلك في عرض البحر، والذي إستمر أكثر من يوم، إلى أن إنشقت السفينة إلى ثلاثة أجزاء، وذلك بهدف حرق باقي الحمولة.¹¹

أما عن أسباب الحادث، ففي المنطقة الواقعة بين جزر سيلبي ولاندرزاند توجد صخور سبعة، وبدلاً من أن يقوم ريان السفينة بالدوران حول هذه المنطقة الأرخيبيلية الصغيرة، إلا أنه حاول يعبر بين هذا الأرخيبيل لكي يوفر نصف ساعة لدورانه حول الأرخيبيل، وعند دخول البوغاز رأى القبطان إستبدال القيادة الأوتوماتيكية بالقيادة اليدوية عن طريق الدفة، إلا أن العمود الذي يستخدم في القيادة كان موكلاً، وأثناء محاولة القبطان لإصلاحه إصطدمت الناقلة بالصخور.

وقد شكلت لجنة للتحري والتحقق من قبل ليبيريا، نسبت فيها الإهمال إلى القبطان، وجاء تقرير اللجنة بما يلي:

1- إرتكب الربان خطأ ملاحياً عندما أراد العبور شرق الجزر Sarlingues.

2- ترك الربان السفينة للقيادة الأوتوماتيكية لفترة طويلة في منطقة خطيرة، ونسبت للجنة المسؤولية الكاملة لقبطان السفينة (الكابتن Rugiali).¹²

الفرع الثاني: موقف القضاء الدولي من حادثة "توري كانيون"

أقامت الحكومة الفرنسية دعوى على الشركة المدعى عليها Barracuda في الولايات المتحدة الأمريكية بإعتبارها موطن الشركة الأم المالكة للسفينة، أما عن الحكومة البريطانية فأقامت دعوى ضد الشركة Barracuda Tanker، وهي المسؤولة عن تعويض الأضرار أمام المحكمة العليا بلندن.¹³ وكانت ليبيريا بدورها قد سبقت هذه

¹⁰ عبد الهادي محمد العشري، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 1989، ص: 344.

¹¹ Colliard, M. Claude, Cours de droit international public, Paris, 1974, p: 189.

¹² عبد الله نوار شعت، الحماية للحدود البحرية والمناطق الإقتصادية الخالصة ومنازعاتها في إطار القانون الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017، ص: 102.

¹³ عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص: 76.

الأحداث وقامت بعمل إجراء قانوني أمام المحاكم الفيديريالية في مناهتن يمنع أي دعوى تعويض ضدها أمام المحاكم الفيديريالية.¹⁴

ولقد إنتهت جميع الدعاوى المرفوعة ضد الشركة المدعى عليها بالتعويض إلى إجراء الصلح، والتراضي بين كل من الحكومتين الفرنسية والبريطانية، وبين الشركة المدعى عليها، ففي يوم 11 نوفمبر 1969، وقع الأستاذ Mr. Griggs ممثل الشركة مجهزة السفينة، وشركة التأمين المؤمنة على الباخرة "توري كانيون" إتفاقان، الأول مع الأستاذ Geajfray ممثل فرنسا، والإتفاق الثاني مع المحامي العام السير Eluyn Gones ممثل الحكومة البريطانية.¹⁵

وبمقتضى هذين الإتفاقيين تسلم مندوب كل حكومة من الشركة المدعى عليها، وشركة التأمين مبلغ قدره 1.5 مليون جنيه إسترليني، بالإضافة إلى مبلغ 250.000 جنيه إسترليني تخصص لتعويض الأفراد الذين لحقهم الضرر من جراء الكارثة، على أن تكون هذه المبالغ مقابل تنازل حكومتي بريطانيا وفرنسا ومواطنيهم عن الدعاوى القضائية المرفوعة، وضمن عدم رفع أي دعاوى قضائية أخرى في المستقبل بسبب هذه الكارثة.¹⁶

وبذلك الإتفاق إنتهت أهم قضايا التلوث عبر الحدود في هذا القرن دون حكم قضائي يمكن اللجوء إليه في الوقائع المماثلة.

المطلب الثاني: المسائل القانونية التي أثارها حادثة "توري كانيون"

أثار تدخل الحكومة البريطانية في عرض البحر لحادثة الناقل "توري كانيون" عدة مسائل قانونية، حول حق تدخل الدولة الساحلية في إستخدام القوة، بغرض وضع حد للتلوث النفطي الذي بات يهدد سواحلها.

وبهذا الخصوص، كان ولايد التطرق أولا للإختصاصات التي مارستها دولة العلم خلاف للقواعد العامة في القانون الدولي للبحار (الفرع الأول)، ثم تبين موقف الفقه الدولي بشأن المسائل القانونية التي أثارها حادثة "توري كانيون" (الفرع الثاني).

¹⁴ سامح عبد القوي عبد القوي، التدخلات الدولية لحماية البيئة والدفاع عن الإنسانية، الطبعة الأولى، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2015، ص: 307.
¹⁵ عبد السلام منصور الشويبي، المرجع السابق، ص: 77.
¹⁶ سامح عبد القوي، المرجع السابق، ص: 308.

الفرع الأول: ممارسة الإختصاص غير إختصاص دولة العلم خلافا لقواعد الحوادث البحرية

لقد أثارت الحادثة عدة مسائل قانونية، من أهمها تحديد المدى الذي يمكن أن تذهب إليه الدولة التي تتهدد أو يمكن أن تتأثر مباشرة بخطر يحصل خارج مياهها الإقليمية.¹⁷ فعندما وقعت كارثة الناقل النفطية "توري كانيون" في أعالي البحار على مقربة من شواطئ بريطانيا، أظهرت النقص الذي كان يعتري القانون الدولي آنذاك، حيث لم يكن يعطي الحق في التدخل ضد السفينة في أعالي البحار إلا لدولة علم السفينة، ولم يكن يرد على هذا المبدأ إلا الإستثناءات الخاصة بمكافحة القرصنة في أعالي الإبحار، ومنع الإتجار في الرقيق، وحق التتبع في أعالي البحار.¹⁸

وإن كانت محكمة العدل الدولية الدائمة في حكم شهير لها في قضية اللوتس¹⁹ بتاريخ 17 سبتمبر 1928 بين تركيا وفرنسا، قد أخذت بوجهة النظر التركية²⁰ على أساس أن: حوادث التصادم البحري ليست من بين الأمور التي ينبغي لها أن تخضع دونما إستثناء، لقاعدة إختصاص دولة العلم دون غيرها. ومن ثم يجوز لها أن تخضع على حد سواء، وفي نفس الوقت لإختصاص كل من دولة العلم، والدولة التي ينتمي إليها بجنسيته من أضر به التصادم البحري.²¹

غير أن ما قرره محكمة العدل الدولية الدائمة في القضية السابقة، لم يقره مؤتمر بروكسل الذي توصل إلى توقيع إتفاقية بروكسل لسنة 1952 الخاصة بتوحيد القواعد

¹⁷ محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 331.
¹⁸ أبو الخير أحمد عطية عمر، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995، ص: 155.
¹⁹ والتي ترجع وقائعها في ليلة 03 أوت 1926، حين إصطدمت باخرة البريد الفرنسية Lotus في أعالي البحار مع سفينة تركية تحمل الفحم، وهي سفينة شرعية Bozkourt وأسفر التصادم عن ضحايا كثيرين من الجانب التركي، وعند رسو السفينة الفرنسية في أحد الموانئ التركية، قامت السلطات التركية بالقبض على ربانها المسمى ريمون، وربان السفينة التركية حسن بك، وقدمتهما للمحاكمة أمام المحاكم التركية، والتي قضت عليهما بالسجن، فاحتجت فرنسا على هذا التصرف فتم الإتفاق على إحالة النزاع إلى محكمة العدل الدولية. للتفصيل أنظر: ملك شقلم، مخاطر التصادم البحري في ظل الإتفاقيات الدولية والتشريع العربي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016، ص: 389.
²⁰ وقد تنازع هذه المسألة نظريتان: النظرية الفرنسية والتي تقضي بأنه لا يجوز لأية دولة أن تتابع شخصا أذنبا إقترب جريمة خارج هذه الدولة، والنظرية التركية التي تقوم على فكرة الإختصاص الجنائي الشامل، المستوحاة من القانون الإيطالي، والتي على أساسها يمكن لتركيا أن تحاكم أجنبيا عن جريمة خارج حدودها، على الأقل إن كان ضحيتها أحد المواطنين الأتراك. المرجع نفسه، ص: 390.
²¹ صليحة علي صدافة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، 1996، ص: 83.

المتعلقة بالإختصاص الجنائي في قضايا التصادم البحري وغيره من الحوادث البحرية والواقعة في أعالي البحار،²² حيث أخذت بالإختصاص الجنائي والتأديبي للسلطات القضائية أو الإدارية للدولة التي تحمل السفينة علمها بالنسبة إلى كل المصادمات التي قد تنشأ عنها مسؤولية الربان أو الضابط، وكل شخص آخر في خدمة السفينة. ولاحظ على هذه القاعدة أنها بالإضافة إلى كونها قاعدة وإختصاص Regie de competence ، فهي قاعدة إسناد تحدد القانون الواجب التطبيق، وهو قانون علم السفينة.²³ وهو الأمر الذي أخذت به إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958،²⁴ وأكدته لاحقا أيضا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،²⁵ حيث ورد: "في حالة وقوع مصادمة أو أية حادثة ملاحية أخرى تتعلق بسفينة في أعالي البحار وتؤدي إلى مسؤولية جزائية أو تأديبية لربان السفينة أو أي شخص آخر يعمل في خدمتها لا يجوز أن تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها".

وهكذا، فإختصاص دولة العلم يتعلق بنطاق تطبيق القانونين الجنائي والإداري، وفيما عدا ذلك يكون لغير دولة العلم التدخل لتلافي حدوث خطر داهم قد يهدد سواحلها، كما فعلت بريطانيا في حادث "توري كانيون".²⁶

غير أن التجارب البحرية الواقعية كثيرا ما أثبتت أن دولة العلم قد أخلت بواجبها في توقيع العقوبات الجنائية والإدارية من السفن الرافعة لعلمها عند مخالقات إنتهاك قواعد ومعايير السلامة البحرية،²⁷ إما لأن هذه الدول ليس لها القدرة أو على الأقل الرغبة في

²² تم التوقيع على هذه الإتفاقية ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 172/64 المؤرخ في 04 يونيو 1964، الجريدة الرسمية عدد 12، الصادرة بتاريخ 07 يونيو 1964.

²³ ملك شقلم، المرجع السابق، ص: 393.

²⁴ المادة 11 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

²⁵ المادة 01/97 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

²⁶ صليحة علي صدقة، المرجع السابق، ص: 84.

²⁷ ومن أهم الإتفاقيات التي تناولت قواعد ومعايير السلامة البحرية: الملحق الأول من إتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، والتي أقرت بلندن في 02 نوفمبر 1973، وبدأ سريانها في 02 أكتوبر 1983 ، وقد تمخض عن إعتمادها الإتفاقية الأصلية وخمس ملاحق وثلاث بروتوكولات، وقد عرفت الإتفاقية باسم إتفاقية ماربول 78/73، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 108/88 الصادر في 31 ماي 1988، وأيضا القواعد التي تضمنها الفصل الأول والخامس من الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS، والتي أعمدت في 01 نوفمبر 1974، ودخلت حيز النفاذ 25 ماي 1980، ولقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم رقم 501/83 المؤرخ في 27 أوت 1983، وهو يتضمن في الوقت ذاته مصادقة الجزائر على البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول

ممارسة رقابتها على تلك السفن أو مالكيها،²⁸ بشأن أعمال قواعد منع التلوث من السفن، وهو ما يعرف في الممارسة البحرية بظاهرة علم المجاملة،²⁹ التي تطرح مشكلة فعالية القواعد الدولية،³⁰ ومنها تلك القواعد والمعايير المتعلقة بالوقاية من حوادث السفن النفطية. فلقد أظهر التقرير الذي أعدته لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة 1971، أن أعلى معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة،³¹ بالنظر إلى إنخفاض مستويات السلامة فيها، مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول أخرى توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية إقتصادية، مما جعل ظاهرة علم المجاملة محل إعتراض لأسباب إقتصادية وبيئية في ذات الوقت.³²

كذلك أثبتت التجارب السابقة، تساهل وتسامح هذه الدول في صدد المخالفات، بل وصل الأمر إلى أن بعض الدول أقرت قوانين تعاقب وتجازي السفن الرافعة لعلمها، حال قيام سفنها بإنتهاك القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري في المناطق الخاضعة لسيادة دولة العلم أو الخاضعة لولايتها، دون النص على إنطباق هذه

الملحق بها الموقع بها بلندن في 11 نوفمبر 1988، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000/449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.

²⁸ مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام (المجال الوطني للدولة، البري والبحري والجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة 2009، ص: 215.

²⁹ ونظرا لكون التعريف الأول الذي قدمته منظمة التعاون الإقتصادي الأوروبي سنة 1958 لا يتسم بالوضوح بتقديمه أمثلة عن الدول التي تمنح بموجب قوانينها حق رفع علمها للسفن المملوكة من طرف أجنبي، فقد بادر الفقه الدولي إلى تقديم تعاريف مختلفة لهذه الأعلام. من ذلك، التعريف الذي قدمه الفقيه "Metaxas" عام 1971، وذكر فيه بأن: "أعلام الملائمة هي أعلام الدول التي يسجل ملاك السفن سفنهم فيها بهدف تفضي الإلتزامات المالية وقيود وشروط إستخدام عوامل الإنتاج خاصة العمالة، والتي كان يجب تطبيقها فيما إذا تم تسجيل تلك السفن في دولهم الأصلية". للتفصيل راجع: زارة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010. ص: 168.

³⁰ ويذكر في هذا الصدد أن هناك 27 دولة تصنف كأعلام ملائمة، وتعد بنما أهم دول أعلام الملائمة وأشهرها، بالإضافة إلى ليبيريا، الباهاماس، مالطا، لبنان، السيشل، وسلطنة عمان. أنظر: أيمن النجراوي، صناعة بناء السفن، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2017. ص: 109، وأيضا: مانع جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص: 215.

³¹ ولقد بلغت نسبة حمولة السفن من ناقلات النفط والصب التي ترفع أعلام المجاملة 30% و35% على التوالي من مجموع الأسطول العالمي، وقد بلغ عدد سفن المجاملة في إحصائيات لسنة 1978، 7753 سفينة تقدر حمولتها بـ206099 طن. أنظر:

Habib Salim, Les pavillons de complaisance, Colloque Tenu à l'institut océanographique, Edition A Pédone, Paris, 2008, p: 81.

³² Ibid, p:81.

القوانين على السفن الرافعة لعلمها لإنتهاكها هذه القواعد والمعايير في المناطق البحرية الأخرى.³³

ومن خلال ما تم عرضه، أجد أن دول أعلام المجاملة تمثل ثغرة واضحة في النظام القانوني الدولي لحماية البيئة البحرية من حوادث السفن النفطية، لفقدان السيطرة والرقابة الفعالة لدولة العلم على سفنها، ومنه فإن ممارسة هذه الأخيرة لإختصاصها الشخصي بتطبيق القانونين الجنائي والإداري في مسائل المصادمات أو أية حوادث ملاحية أخرى بالمناطق التي لا تخضع لسيادة أية دولة، فيه تهديد واضح لمبدأ حرية أعالي البحار، ومصير الجماعة الدولية، وجهودها لوضع حد من أخطار وقوع الحوادث النفطية التي تتسبب في تلوّث البيئة البحرية، والمساس بمصالحها المرتبطة بها.

الفرع الثاني: موقف الفقه الدولي بشأن المسائل القانونية التي أثارها الحادثة.

على الرغم من أن فعل الحكومة البريطانية بقنبلة الناقل "توري كانيون" في عرض البحر لم يثر الإحتجاج، إلا أن تدخلها أثار عدة تساؤلات قانونية رددتها أجهزة الإعلام والمحافل الدولية والإقليمية والمحلية آنذاك، تدور حول شرعية التدخل، وإذا ما تم التسليم بمشروعيتها، هل يستند حق الحكومة البريطانية في تبرير عملها بإعتباره من أعمال الدفاع الشرعي أو على أساس الحق في الحماية الذاتية أو بإعتباره عمل من أعمال الضرورة؟.

ولكن الغريب أن تقرير اللجنة القانونية للجمعية الإستشارية لمجلس أوروبا إعتبر أن تصرف بريطانيا بتفجير الناقل بمثابة قرصنة،³⁴ وذلك على الرغم من أن المادة 15 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، كانت قد أنهت الخلاف حول ما إذا كانت الأفعال يمكن أن توصف بأنها قرصنة، حتى ولو إرتكبت لتحقيق غاية عامة، وذلك بقصر القرصنة على الأفعال ذات الأهداف الخاصة.³⁵

كذلك لم تكن الأسانيد التي قدمت على أساس أن بريطانيا كانت بصدد الدفاع الشرعي لا يستقيم في سابقة "توري كانيون"، على إعتبار أن الدفاع الشرعي كما عرفته المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة لسنة 1945، يكون ردا على عدوان مسلح، ولم يثبت الناقل قد أتت تصرفا من هذا القبيل.

³³ عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 181.
³⁴ حصل أنه بعد أن فشلت وسائل الوقاية والإنقاذ التي أتخذت، وتحطم الناقل أن دمرت بريطانيا حطام السفينة بالقنابل.

³⁵ محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 331.

وفي تفسير لحق الحماية الذاتية الذي يعتبر الأساس لتدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار، يذهب الفقهاء وعلى رأسهم الفقيه Charles De Visscher إلى أن حق الحماية الذاتية، ليس بجديد على فقه القانون الدولي، حيث يرى سيادته أن الدولة الساحلية تمتلك هذا الحق، ولو بالخروج عن مقتضيات القواعد الدولية الإتفاقية أو حتى العرفية، وهو يرى أن هذا الحق ليس حق ضرورة لأن هناك فرق كبير بين حالة الضرورة وحق الحماية الذاتية. فحق الضرورة من وجهة نظره هو حق شخصي وفردى، في حين أن حق الحماية الذاتية يخص الدولة الساحلية كما يخص المجتمع الدولي لأنه يحقق مصلحة عامة،³⁶ ويؤيد الدكتور إدريس الضحاك ذلك، حيث يرى أن اللجوء إلى هذا الحق جاء نتيجة طبيعية للنقص الحاصل في كل من الإتفاقيات الدولية العامة والإتفاقيات الجهوية،³⁷ أما الفقيه Ch. Rousseau فقد شكك في هذه النظرية، حيث يرى أن هذا المفهوم: "يؤدي إلى تعسفات كثيرة وخطيرة".³⁸

أما الإتجاه القائم على حالة الضرورة، فيعتبر الفقه الدولي على إجماع شبه كامل في الإقرار بها، بوصفها مبدأ من مبادئ القانون الدولي. حيث يرى بأن تصرف الحكومة البريطانية يستند إلى تصرف حق الضرورة بإعتباره من الحقوق النافية لعدم المشروعية في القانون الدولي العام، لأن هذه الأخيرة تبرر القيام بفعل مخالف للقانون من أجل درء الخطر الأكبر، والداهم الذي يهدد سواحل دولة ما، وبذلك فإن ضرب "توري كانيون" لم يكن لأغراض خاصة.

وتعرف حالة الضرورة على أنها: "مجموعة الظروف الخارجية التي تهدد الشخص بخطر جسيم حال لا يمكن تلافيه إلا بإرتكاب مخالفة قانونية، وغالبا ما تكون وليدة لقوى طبيعية".³⁹

واعتبرت لجنة القانون الدولي، أن تصرف الحكومة البريطانية يقنبله الناقل "توري كانيون" يستند لحالة الضرورة، وبعد مناقشات ومشاورات مستفيضة من قبل أعضائها خلال الدورة الثانية والثلاثون لبحث مدى إمكان إعتبار حالة الضرورة من المبادئ المستقرة في القانون الدولي، أدرجت اللجنة حالة الضرورة في نص المادة 33 من الفصل

³⁶ عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 86.

³⁷ الضحاك إدريس قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1987، ص: 672.

³⁸ Claude Douay, Le droit de la mer et la preservation du milieu marin, RGDI, Tome 84, 1980, p : 192.

³⁹ صليحة علي صداقة، المرجع السابق، ص: 84 و85.

المجلد: 08	العدد: 02	السنة: جوان 2022 م-ذو الحجة 1443 هـ	ص: 818 - 844
------------	-----------	-------------------------------------	--------------

الخامس المعنون بالظروف النافية لعدم المشروعية من مشروع المواد الذي أسفرت عنه إجتماعاتها في دورتها السابقة.⁴⁰

أمام هذه الإختلافات حول الأساس القانوني لحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار ضد سفينة أجنبية تعرضت لحادث بحري نفطي، وهذا الموضوع الخطير الذي لم يكن له سابقة في القانون الدولي أدى إلى إهتمام IMCO⁴¹ حيث كلفت لجنة قانونية ساهمت في أعمالها اللجنة البحرية الدولية بوضع تنظيم قانوني يواجه حوادث التلوث النفطي من السفن.⁴²

المبحث الثاني: أثر حادثة "توري كانيون" على قواعد قانون البحار

على خلاف القواعد العامة السائدة في القانون الدولي للبحار، وبعد وقوع حادثة الناقل النفطي "توري كانيون" إتجهت الحكومات إلى التدخل لتوفير نظام قانوني يقوم على توسيع صلاحيات الدولة الساحلية بمنطقة أعالي البحار ضد الحوادث البحرية (المطلب الأول)، وهو ما تجلى أيضا لاحقا في قواعد جديدة لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 (المطلب الثاني)، وهو ما سيتم تبينه فيما يلي:

المطلب الأول: الإتجاه إلى التوسيع في إختصاصات الدولة الساحلية بأعالي البحار

لتبيان أثر الحادثة السابقة على قواعد القانون الدولي للبحار، كان ولابد التمييز بين مرحلتين، المرحلة الأولى، وهي مرحلة ما قبل حادثة "توري كانيون"، والمرحلة الثانية، هي مرحلة ما بعد وقوع الحادثة، وهو ما سأطرق إليه فيما يلي:

⁴⁰ Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, Yearbook of the international law commition, Part two, Volume II, United Nations, New York, 1981, p: 34.

⁴¹ وهي المنظمة البحرية الدولية حاليا IMO، كانت تسمى المنظمة البحرية الحكومية الإستشارية (OMCI)، لأنه بموجب المادة 02 من إتفاقية جنيف المؤسسة لها في 06 مارس 1948 كانت تقوم بدور إستشاري، لكن بعد التعديلات التي طرأت عليها لسنة 1975، أصبحت تتمتع بسلطة قانونية إكتسبتها على صعيد الممارسة الدولية، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، وتختص بالتلوث البحري الناجم عن السفن.

⁴² عبد السلام منصور الشويوي، المرجع السابق، ص: 74.

الفرع الأول: مرحلة ما قبل حادثة "توري كانون"

إستقر العرف الدولي على أن مناطق أعالي البحار⁴³ لا تقبل السيطرة أو الإستيلاء، ووضع اليد أو التملك، فهي مناطق حرة، والحق في إستخدامها في أغراض الملاحة البحرية ثابت لجميع الدول.

وتعتبر حرية الملاحة البحرية أهم ما يتضمنه مبدأ حرية أعالي البحار، هذه الحرية التي لا يمكن بدونها التوصل لممارسة بقية الحريات،⁴⁴ وتعني حرية الملاحة حق تسيير جميع أنواع السفن الخاصة والعامة، سواء على سطح الماء أو في باطنه، ولأي غرض كان تجارياً، أو عسكرياً، أو سياسياً، أو علمياً، وبأي حجم أو سرعة كانت، وبالطريق الذي تختاره السفن وفقاً لقواعد القانون الدولي، ويمنع مبدأ حرية الملاحة على جميع الدول وضع أية عراقيل في طريق الملاحة الدولية، أو قواعد معينة عليها غير تلك المتفق مع القانون الدولي، وليس لأية دولة حق فرض ضرائب ورسوم على السفن عند مرورها في أعالي البحار، وليس لها أية سلطة قضائية على سفن الغير، وأن تملي عليها أية أوامر أو أن تفرض عليها تقديم الإحترامات.⁴⁵

ولقد قام القانون الدولي التقليدي للبحار متمثلاً في إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، على التسليم بالإختصاص المطلق لدولة العلم الذي ترفعه السفينة حال تواجدها في أعالي البحار، فيما عدا بعض الإستثناءات والقيود العرفية أو التي نص عليها القانون الدولي للبحار. وهذه الإستثناءات والقيود أقرها القانون الدولي العرفي والقانون

⁴³ تجدر الإشارة إلى أن مفهوم أعالي البحار إختلف في إطار إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، عنه في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، فإذا كانت المادة 01 من الإتفاقية الأولى، قد حددت مفهومه بأنه: "كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي وفي المياه الداخلية للدول"، فإن المادة 86 من الإتفاقية الثانية، قررت أن أحكام الجزء السابع من الإتفاقية والخاص بأعالي البحار تنطبق على: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية".

⁴⁴ إذا كانت المادة 02 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، قد نصت على أربع حريات أساسية في أعالي البحار، وهي: حرية الملاحة، حرية التحليق، حرية مد الأسلاك والأنابيب المغمورة، وحرية الصيد، فإن المادة 01/87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، تضمنت الإشارة إلى ستة حريات، فبالإضافة إلى الحريات السابقة، أضافت، حرية إقامة الجزر الإصطناعية، وحرية البحث العلمي.

⁴⁵ محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص: 428.

الدولي الوضعي لحماية مصلحة عامة دولية⁴⁶، وإما لحماية مصالح الدولة الساحلية الأساسية.⁴⁷

إلا أن الإتفاقية السابقة عند تقنينها لقواعد القانون الدولي للبحار، وبالرغم من أن أعالي البحار هي أكثر المناطق تعرضا للتلوث لأنها لا تخضع لسيادة أي دولة،⁴⁸ فقد خلت من أي ينطوي على معنى محدد لتدخل الدولة الساحلية ومكافحة الحوادث النفطية بهذه المنطقة،⁴⁹ بإستثناء ما تضمنته بعض نصوصها التي ألفت على عاتق الدول مكافحة تلوث البيئة البحرية، والعمل على وضع أنظمة لمنع تلوث البحار بتصريف النفط من السفن وأنابيب البترول.⁵⁰ وكذلك أحكام إتفاقية لندن لسنة 1954 لمنع تلوث مياه البحر بالنفط وتعدلاتها،⁵¹ إلى أن وقع حادث "توري كانيون" فتنبه إلى الفراغ القانوني الذي كان يعترى القانون الدولي للبحار آنذاك.

الفرع الثاني: مرحلة ما بعد حادثة "توري كانيون"

دعت IMCO إلى مؤتمر لمعالجة هذه المشكلة، وعقد مؤتمر في المدة من 10 إلى 29 نوفمبر 1969 ببروكسل، وأسفر عن توقيع إتفاقيتين، أحدهما خاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت،⁵² والأخرى خاصة بالتدخل بأعالي البحار لمواجهة الكوارث الناتجة عن الحوادث النفطية، والتي ستكون موضوع دراساتي بشيء من الإيجاز فيما يلي:

فالإتفاقية الأخيرة تسمح للدولة الساحلية بالتدخل في أعالي البحار لإتخاذ كافة التدابير الضرورية لمنع أو تخفيف الأخطار الجسيمة الوشيكة الوقوع، التي ينجم عنها أو

⁴⁶ تتمثل القيود التي تفرضها ضرورت حماية المصالح الجوهرية للجماعة الدولية في إلغاء ومحاربة بعض النشاطات المحرمة دوليا، كالقرصنة البحرية، التجارة بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والبت الإذاعي غير المصرح به . للتفصيل أنظر: محمد الحاج حمود، الرجوع السابق، ص: 434 ومايليها.

⁴⁷ السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1995، ص: 297.

⁴⁸ السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص: 311.

⁴⁹ LAWRENCE R.LANCTOT, MARINE POLLUTION : A CRITIQUE OF PRESENT AND PROPOSED INTERNATIONAL AGREEMENTS AND INSTITUTION - A SUGGETED GLOAL OCEANS' ENVIROMENTAL REGIME , HASTINGS LAW JOURNAL, VOLUME 24, 1972, P: 80.

⁵⁰ المادة 24 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958.

⁵¹ LAWRENCE R.LANCTOT, OP.CIT, P: 80.

⁵² وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 17/72 المؤرخ في ربيع الثاني 1325 الموافق 07 يونيو 1972، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية عن أضرار التلوث بالزيت الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية العدد 53 لسنة 1972.

التي تكون قد أنتجت أو تهدد بإنتاج تلوث جسيم بالشواطئ، أو المصالح الملحقة بها بالنفط، والناجمة عن حوادث بحرية أو متصلا بها.⁵³ ومما لا شك فيه فأني أجد أن هذا الحكم فيه تقليص واضح لإختصاص دولة العلم بعد أن كانت صاحبة الإختصاص المطلق في أجزاء من البحر والخارج عن السيادة الإقليمية لأية دولة، ومنه الإتجاه إلى تطوير القانون الدولي للبحار.

وبديهي أن للدولة الشاطئية -من باب أولى- أن تتدخل في مياهها الإقليمية لأن الدولة تتمتع على مياهها الإقليمية بحقوق أوسع.⁵⁴

وتوسعت الإتفاقية في تعريفها للحدث البحري، حيث يشمل: "كل تصادم أو جنوح أو غرق أو أي حادث ملاحي آخر، يحدث على ظهر السفينة أو خارجها، ويكون له آثار مادية خطيرة بالسفينة أو بحمولتها".⁵⁵ وبذلك تسمح هذه الإتفاقية للدولة الساحلية بالتدخل في أعالي في حالة التلوث بالنفط الذي يقع فجأة نتيجة حادث بحري،⁵⁶ وهو ما يفسر أن حق التدخل لا يطبق في حالة التلوث العرضي بالنفط (التصريف العمدي).

وبالرغم من أن الإتفاقية⁵⁷ قد أخذت بمفهوم موسع لمصالح الدولة الساحلية التي يهددها التلوث، بحيث تشمل المصالح الإقتصادية والسياحية، وصحة ورفاهية مواطنيها، والمحافظة على مواردها البحرية الحية،⁵⁸ إلا أن Morin اعتبر أن عبارة "السواحل والمصالح المرتبطة بها" فيه تقييدا للنطاق الجغرافي للمصالح التي يمكن أن تدافع عنها الدولة الساحلية عند تدخلها في أعالي البحار.⁵⁹ وبدوري أرى أن تقييد تطبيق حق التدخل الذي تمارسه الدولة الساحلية بالنطاق المكاني للبيئة دون أن تتناوله من منظور بيئي، من شأنه أن يؤثر تأثيرا سلبيا على النظم الإيكولوجية البحرية، والقضاء على التنوع البيولوجي البحري، فضلا عن كل الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحار.

⁵³ المادة 01/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

⁵⁴ محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص: 333 .

⁵⁵ المادة 01/02 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

⁵⁶ أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 155.

⁵⁷ المادة 02/02 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

⁵⁸ السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص: 312.

⁵⁹ Morin Jacques-Yvan , la pollution des mers au regard du droit international, Académie de droit international de la Haye, La protection de l'environnement et le droit international (colloque) Sijthoffleid en, 1973, p: 297.

ولكن حق التدخل ليس حقا مطلقا من كل قيد، بل يستلزم ذلك توفر عدة شروط تسبق التدخل، وهي:

1- يجب على الدولة المهددة أن تتشاور مع الدول الأخرى، التي تتأثر بالكارثة، لا سيما دولة العلم،⁶⁰ ويمكن لها أن تطلب إستشارة خبراء عند الإقتضاء، يختارون من القائمة المعتمدة لدى IMO بهذا الشأن.⁶¹

2- يجب على الدولة المهددة أن تخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها أو أي شخص آخر يتوقع تأثر مصالحه بالحادث، بالإجراءات التي تعزم إتخاذها.⁶² على أنه في حالات الإستعجلات القصوى يمكن للدولة أن تتخذ الإجراءات العاجلة، بغير إخطار أو مشاورات مسبقة، ودون إستكمال المشاورات التي تكون قد بدأتها بالفعل.⁶³

فضلا عما تضمنته من إلزام الدولة الساحلية بأن تبذل ما في وسعها لحماية الأرواح البشرية للخطر، وأن تقدم إلى طاقم السفينة كافة المساعدات لإعادتهم إلى موطنهم دون عوائق.⁶⁴

ومن ناحية أخرى، يجب أن تكون التدابير المتخذة متناسبة مع الضرر، وألا تسبب أضرارا أكثر من تلك التي تهدف إلى تجنبها، ويجب إيقافها فور بلوغ تلك الغاية.⁶⁵ وفي تحديد التناسب يجب أن تأخذ بعين الإعتبار مدى وإحتمال الضرر الحال إذا لم تكن التدابير قد أتخذت بعد، وفعالية هذه التدابير، وحجم الأضرار التي يمكن أنت تقع، ولكن عبارة "التدابير الضرورية" تسمح بالإعتقاد بأن كل الوسائل التصرف المباشرة في أعالي البحار تكون مسموحا بها، بما في ذلك إشعال النار في جسم السفينة وتحطيمها.⁶⁶

⁶⁰ المادة 01/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

⁶¹ المادة 03/03 من الإتفاقية نفسها.

⁶² المادة 02/03 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط، وتقابلها المادة 231 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

⁶³ المادة 04/03 من الإتفاقية نفسها.

⁶⁴ المادة 05/03 من الإتفاقية نفسها.

⁶⁵ المادة 01،02/05 من الإتفاقية نفسها.

⁶⁶ أبو الخير أحمد عطية عمر، المرجع السابق، ص: 157.

ومن ثم، إذا ما تجاوزت الدولة هذا القيد عند ممارستها لحق التدخل، فهي تلزم بتعويض المتضرر جراء ذلك التجاوز.⁶⁷ على أن المضرور لا يجوز له أن يلجأ إلى التوفيق أو التحكيم إلا بعد إستنفاد الوسائل الداخلية للإصلاح.⁶⁸

بالمقابل إستثنت الإتفاقية من تطبيقها السفن الحربية والسفن العامة التابعة للدول، وغير المخصصة للأغراض التجارية،⁶⁹ وهي إحدى القواعد التقليدية الواردة في إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن البحر العالي،⁷⁰ كما أوردت الإتفاقية إستثناء آخر يتعلق بالمنشآت والمهمات المخصصة لإستكشاف وإستغلال الموارد الكامنة في قاع البحار والمحيطات أو في باطن أرضها، حيث إستبعدت الحوادث التي تتعرض لها تبرر التدخل للدولة الساحلية.⁷¹

ونظرا لأن الإتفاقية لا تعني إلا التلوث الحادث من المنتجات النفطية من السفن⁷² دون غيره من الملوثات الأخرى، ويعود هذا على ضوء آثار التلوث النفطي الذي خلفه حادث "توري كانيون"، أجريت عليها تعديلات بمقتضى بروتوكول تكميلي لها، عقد في مؤتمر دولي بلندن في الفترة من 08 أكتوبر إلى 02 نوفمبر لسنة 1973،⁷³ ليمد أحكام هذه الإتفاقية على التلوث الذي يقع في أعالي البحار نتيجة الحوادث البحرية، والذي ينجم على أنواع أخرى من الملوثات والتي لها آثار ضارة.⁷⁴

وقد خولت سلطة وضع هذه الملوثات الضارة في قائمة تحدها هيئة مختصة تعيينها IMCO، وتُلحق بهذا البروتوكول،⁷⁵ وهي: مواد ضارة من المحتمل أن تعرض

⁶⁷ المادة 06 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار .

⁶⁸ المادة 02/08 من الإتفاقية نفسها.

⁶⁹ المادة 02/01 من إتفاقية بروكسل لسنة 1969، وتقابلها المادة 231 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

⁷⁰ المادتين: 08 و09 من إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن البحر العالي.

⁷¹ المادة 02/02، ب من إتفاقية بروكسل لسنة 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.

⁷² وتجدر الإشارة أن أحكام إتفاقية بروكسل (المادة: 01/02، أ) تستهدف مختلف أصناف السفن، فهي لا تخص صنفا معيننا من السفن كالنقلات، تنطبق على كل مركب يعمل في البحر، كما أنها لا تشترط حجما معيننا للسفينة مصدر التلوث، كما هو الحل عليه في إتفاقية ماريول 78/73.

⁷³ دخل هذا البروتوكول حيز النفاذ في 30 مارس 1983.

⁷⁴ المادة 01 من بروتوكول سنة 1973 للتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بمواد أخرى غير النفط.

⁷⁵ المادة 02/01، أ، ب من نفس البروتوكول.

صحة الإنسان للخطر، والإضرار بالموارد الحية والنباتات والحيوانات البحرية، أو التعدي على وسائل الراحة أو التدخل في أي استخدام شرعي آخر للبحر.⁷⁶

وهكذا فإن التعديلات الجوهرية التي أدخلتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 ضمن نظامها القانوني، والبروتوكول الملحق بها لسنة 1973، تعد تطورا هاما على قواعد قانون البحار التقليدي، بعد أن كان يحكمها مبدأ قديم هو حرية الملاحة في البحر العالي، ولم يتوقف هذا التطور عند هذا الحد، فلقد أكدت وثائق دولية عديدة رسمية وغير رسمية حق الدولة الساحلية في إتخاذ التدابير اللازمة ضمن أعالي البحار لمنع أو إزالة آثار التلوث الحاصل بسبب تعرض سفينة أجنبية لحادثة بحرية،⁷⁷ كما تأكد ذلك أيضا ضمن المبادئ الخاصة التي أقرها مؤتمر إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.⁷⁸

وجاءت أيضا إتفاقية لندن لسنة 1973 لمنع التلوث من السفن (ماربول)، لتسد النقص الذي عانى منه النظام السابق، بأن تفرض على كل سفينة تعرضت لحادث بحري ينجم أو قد ينجم عنه تلوث بالنفط أو بمواد ضارة أخرى، وحتى بكل تلوث عمدي سببته السفينة، الإلتزام بإخطار الدولة الساحلية بالحادث، حتى تتخذ الإجراءات والتدابير اللازمة لحماية البيئة البحرية،⁷⁹ كما تم التأكيد على هذا المبدأ في العديد من الصكوك الدولية والإقليمية.⁸⁰

ومن جانبها جاءت إتفاقية لندن الدولية بشأن الإنقاذ لسنة 1989،⁸¹ لتقر لصالح الدولة الساحلية المتدخلة بسلطات جديدة، حيث خولت لها سلطة الإشراف على عملية الإنقاذ البحرية، الناتجة عن حادث بحري، أو أعمال ذات صلة بهذا الحادث،⁸²

⁷⁶ وتجدر الإشارة أنه في المقابل تم توسيع قائمة الخبراء المشار إليها في المادة الثالثة من إتفاقية بروكسل لسنة 1969، لتشمل الخبراء المؤهلين لتقديم المشورة بشأن مواد أخرى غير الملوثات النفطية. (المادة 01/02 من البروتوكول لسنة 1973).

⁷⁷ وهو القرار الذي تبناه معهد القانون الدولي بدورته في أدنبرة، المجلد 53، الجزء الثاني، لسنة 1969، ص: 375.

⁷⁸ المبدأ 21 من إعلان إستكهولم للبيئة البشرية لسنة 1972.

⁷⁹ المادة 08 من إتفاقية ماربول لسنة 1973، والمادة 03 من بروتوكولها الأول.

⁸⁰ المادة 05، أ، ج من إتفاقية لندن لسنة 1990 للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي، المادة 01/05 من إتفاق بون للتعاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط لسنة 1969، المادة 09/ب من وإتفاقية الكويت لحماية البيئة البحرية للخليج العربي لسنة 1976.

⁸¹ وصادقت الجزائر على هذه الإتفاقية بموجب المرسوم رقم 385/11 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، والمتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية للإنقاذ، الجريدة الرسمية عدد 46، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

⁸² المادة 09 من إتفاقية لندن الدولية بشأن الإنقاذ لسنة 1989.

إلا أن مظاهر التوسع في سلطات الدولة المتدخلة ظهرت بشكل جلي في ظل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على نحو ما يلي:
المطلب الثاني: مظاهر التوسع لسلطة الدولة الساحلية في التدخل وفقا لإتفاقية قانون البحار لسنة 1982

سيتم التطرق في هذه الجزئية، لمظاهر التوسع المختلفة لسلطة الدولة الساحلية في التدخل لحماية البيئة البحرية من حوادث التلوث النفطية الناجمة عن السفن، وذلك وفقا لإتفاقية قانون البحار لسنة 1982، ومقارنة مع أحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1969، والتي يمكن إجمالها في نطاق التدابير المتخذة من جهة (الفرع الأول)، وفي النطاق الجغرافي والمصالح المحمية للدولة الساحلية من جهة أخرى (الفرع الثاني)، وذلك فيما يلي:

الفرع الأول: مظاهر التوسع من حيث نطاق التدابير المتخذة

نظرا لعدم ظهور الحاجة الملحة في ظل إتفاقية جنيف لسنة 1958 بشأن أعالي البحار، لتنظيم أحكام التصدي للحوادث النفطية بمنطقة أعالي البحار، حيث كانت سابقة على مثل تلك الحوادث، فلم ترد أحكام تضبط فيها أحوال التدخل في هذه المنطقة، لمعالجة أضرار الحوادث النفطية، مثل حادثة "توري كانيون"، والوقاية منها في البيئة البحرية عامة، وبالدات في أعالي البحار لأن المناطق الخاضعة للولاية الوطنية، سيتم إتخاذ إجراءات بموجب الولاية الممنوحة للدول الساحلية دون حدوث أي إشكال، بخلاف أعالي البحار، ففيه تتنازع حرية الملاحة،⁸³ وعدم أحقية الدول الساحلية في إدعاء السيادة عليه من ناحية،⁸⁴ وحققها في إتخاذ التدابير الكفيلة لمنع التلوث، وإزالة آثاره على نحو قد يضر بالدول الأخرى من ناحية أخرى.

فقد تم إقرار بصفة نهائية سنة 1978، في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، وبعد التعديلات التي إقترحتها فرنسا،⁸⁵ نص يتعلق بحق تدخل الدولة الساحلية

⁸³ عبده الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006، ص: 126.

⁸⁴ فقد نصت المادة 89 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أنه: "لا يجوز لأي دولة شرعا أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها".

⁸⁵ حيث تضمن الإقتراح ضرورة توسيع سلطة الدولة الساحلية في التحل فيما وراء البحر الإقليمي في تلك الأحوال، وكان ذلك على إثر حادثة حادثة الناقل AMOCO CADIZ، لسنة 1978 والأضرار التي خلفتها بالشواطئ الفرنسية الشمالية، للتفصيل أنظر:

لحماية مصالحها في حالة حادث بحري، حيث جاء النص الوحيد في المادة 221 من الصياغة النهائية، يقرر ما يلي:

"1- ليس في هذا الجزء ما بمس حق الدول، عملاً بالقانون الدولي العرفي منه والإتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحرهما الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب على حادث بحري أو على أعمال تتصل بهذا الحادث من تلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى.

2- لأغراض هذه المادة، تعني عبارة "حادث بحري" تصادم سفن أو جنوح أو أي حادث ملاحي آخر، أو أن يقع على ظهر سفينة أو خارجها ما من شأنه أن يسفر عن ضرر مادي أو خطر وشيك بأضرار يهدد بحدوث ضرر مادي لسفينة أو بضاعة".

وبلاحظ على النص السابق، أن الإتفاقية قد أضافت بعض الإضافات إلى إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل في أعالي البحار، والبروتوكول المضاف إليها سنة 1973، للتدخل في حالات الحوادث البحرية التي ينجم عنها أو يحتمل أن ينجم عنها تلوث للبيئة البحرية بما يؤدي إلى الإضرار بمصالح الدولة الساحلية، وتتمثل مظاهر التوسع⁸⁶ لسلطة الأخيرة في التدخل، من حيث نطاق التدابير المتخذة، فيما يلي:

- جاء النص السابق بموجب الفقرة الأولى منه، أنه ليس في الجزء الثاني عشر من الإتفاقية، وهو الجزء الخاص بحماية البيئة البحرية ضد التلوث، يتعارض أو يمس أية حقوق للدول الساحلية الحق في إتخاذ الإجراءات الكفيلة لمكافحة التلوث النفطي أو إزالتها، وذلك لغرض حماية مصالحها الأساسية في حالة حادث بحري أو أية أعمال تتصل به بأعالي البحار، وهذه الحقوق مقررة لهذه الدول بموجب أحكام إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بالنسبة للدول الأطراف، أو بقاعدة دولية عرفية تقر حق الدولة الساحلية في هذا التدخل.⁸⁷

Rémi Moreau, Cinquante ans de «marées noires»: radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue assurances et gestion des risques, Vol.76(I), Canada, Avril 2008, p : 107.

⁸⁶ من مظاهر التوسع في إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، ما تضمنته المادة 03/142 منها، والتي تخص تدخل الدولة الساحلية في أحوال الحوادث الناجمة عن إستكشاف وإستغلال البحار والمحيطات في أعالي البحار.

⁸⁷ عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 325.

وهذا النص يعطي للدولة الشاطئية سلطات واسعة في التدخل، "عملا بالقانون الدولي العرفي"، والذي يعد تطبيقا لحالة الضرورة، كأساس قانوني في إتخاذ مثل تلك الإجراءات التي تمنع التلوث أو تزيل آثاره في أعالي البحار،⁸⁸ والتي تعد مبررا للتصرف على خلاف ما تقضي به قواعد القانون الدولي، وما تفرضه من إلتزامات على عاتق الدولة، حينما تكون المخالفة هي السبيل الوحيد إلى صيانة بقاء الدولة ذاته أو حماية مصالحها الحيوية.⁸⁹

وعليه فإني أجد، أن عبارة "عملا بالقانون الدولي العرفي" تسمح للدولة الساحلية بأن تتدخل وتتخذ تدابير، حتى في مناطق بحرية خاضعة للولاية الإقليمية لدولة أخرى تطبيقا لحالة الضرورة، مراعاة للمصلحة المشتركة في حماية البيئة البحرية، رغم ما فيها من مساس خطير بالسيادة الإقليمية، وذلك على إعتبار أن قدرات الإستجابة المطلوبة للإنسكابات النفطية، وغيرها من المواد الضارة تختلف من دولة لأخرى، على أن تراعي الدولة المتدخلة ممارسة إجراءات التدخل.

كما أجد أن لفظ "القانون الدولي العرفي والإتفاقي" فيه إشارة واضحة على موافقة إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، على أن تدخل الدولة الساحلية لمواجهة الحوادث النفطية بأعالي البحار، يكون وفقا للضوابط التي حددتها إتفاقية بروكسل لسنة 1969 بشأن التدخل بأعالي البحار.

- تتمثل مظاهر التوسع أيضا في سلطة الدولة الساحلية في التدخل، وفقا لنص المادة 221 وعملا بالقانون الدولي العرفي أو الاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية سواحلها أو مصالحها من التلوث، فالأمر هنا لم يعد قاصرا على أن تتخذ فقط تدابير لحماية مصالحها مثلما جاء في نص إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بل لها أن تطبق إجراءات تضمن سلامة مصالحها تتناسب مع الضرر الفعلي أو الداهم الذي تتعرض له، وهذا ما يفهم من لفظ "وتنفذ" بالإضافة إلى كلمة "تتخذ"، وهي بلا شك إضافة تنطوي على مفهوم واضح لتوسيع إختصاصات الدولة الساحلية في هذا الصدد.⁹⁰

- عملت الصياغة الجديدة للنص السابق، في فقرته الأولى منه، مقارنة مع إتفاقية بروكسل لسنة 1969، على حذف شرط "الخطر الجسيم والوشيك"، (المادة 01/01)

⁸⁸ عبده عبد الجليل عبد الوارث، المرجع السابق، ص: 128.

⁸⁹ المرجع نفسه، ص: 129.

⁹⁰ عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص: 326.

وبالتالي تمكن الدولة الساحلية من إتخاذ إجراءات مبكرة في حالة حادث بحري، بقدر يفوق ما كان متاحا في ظل إتفاقية بروكسل لسنة 1969.⁹¹

الفرع الثاني: مظاهر التوسع من حيث النطاق الجغرافي والمصالح المحمية

تتمثل مظاهر التوسع لسلطة الدولة الساحلية من حيث النطاق الجغرافي والمصالح المحمية، وفي إطار ممارستها لحق التدخل في أعالي البحار من أجل التصدي لحوادث السفن النفطية، ووفقا لأحكام إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، فيما يلي:

- بموجب الفقرة الأولى من المادة 221، فإن القواعد الخاصة بحق الدولة الساحلية في التدخل في حالة تعرض السفينة لحادث بحري، تطبق "خارج البحر الإقليمي"، وهو ما يعني بصريح العبارة أن نطاق تطبيق هذه القواعد يشمل البحر العالي، وأيضا المنطقة الإقتصادية الخاصة.⁹² بعد أن كانت هذه المشكلة مثار إختلاف بخصوص تطبيق أحكام إتفاقية بروكسل بشأن التدخل في هذه المنطقة، عند تطور القانون الدولي، وإتجاهه إلى إقرار مفهوم المنطقة الإقتصادية الخاصة.

إلا أنني ما ألاحظه على النص السابق، أنه أبقى على عبارة "السواحل والمصالح المرتبطة بها" (المادة 01/01)، كتلك العبارة الواردة في إتفاقية بروكسل لسنة 1969 (المادة 02/02)، وهو ما يعني إستمرارية تقييد النطاق الجغرافي للمصالح التي تدافع عنها الدولة الساحلية عند تدخلها، بالرغم من وحدة البيئة البحرية، وتجاهل الملوثات النفطية الحدود المرسومة بإعتبارها أضرارا عابرة للحدود، فضلا عن الأضرار الإقتصادية وخاصة الإيكولوجية، والتي يصعب إن لم يكن مستحيلا تقديرها.

كما تجدر الإشارة إلى توسيع الفقرة الثانية من المادة 221، في مفهوم الحادث البحري، فعلى الرغم من أنه قريب إلى حد ما في تعريف مفهوم الحادث البحري من التعريف الذي جاءت به إتفاقية بروكسل لسنة 1969، إلا أنه توجد بعض الفوارق والإختلافات بين النصين تعطي مؤشرا واضح بالإتجاه العام للإتفاقية الجديدة نحو توسيع سلطات الدولة الساحلية.⁹³

⁹¹ محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996، ص: 56.

⁹² المنطقة الإقتصادية الخاصة هي أحد مستحدثات إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، حيث لم يرد النص عليها في إتفاقيات جنيف لقانون البحار لسنة 1958، وعرفت المادة 55 من إتفاقية قانون البحار الجديدة لسنة 1982، بأنها: "منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له"، كما حددت المادة 57 عرضها بمائتي ميلا بحريا تبدأ من خطوط الأساس التي تستخدم لقياس البحر الإقليمي.

⁹³ عبد الله نوار شعت، المرجع السابق، ص: 85.

وهكذا يتضح أن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، سارت على نفس الإتجاه الذي تبنته إتفاقية بروكسل لسنة 1969، والبروتوكول الملحق بها، حيث حولت للدولة الساحلية سلطات بشأن التدخل بمنطقة أعالي البحار للتصدي للحوادث البحرية النفطية أو غيرها من المواد الضارة الأخرى، والتي تتسبب فيها السفن، مستخلصة الدروس من طبيعة وحجم الأضرار التي خلفتها عدد من الكوارث البحرية، إبتداء من حادثة ناقلة النفط الليبيرية "توري كانيون" لسنة 1967.

الخاتمة:

لعبت حادثة الناقل النفطية "توري كانيون" دورا كبيرا في تغيير القواعد التقليدية المطبقة في منطقة أعالي البحار، مما ساهم في التقليل من نطاق مبدأ حرية الملاحة في هذه المنطقة، مع تقييد الإختصاص الشخصي لدولة العلم على سفنها، فهذه الحادثة تعتبر بحق ثورة حقيقية في تطوير القانون الدولي للبحار، حيث تم الإعتراف تدريجيا، وبداية من إتفاقية بروكسل لسنة 1969، ثم بروتوكولها المعدل لها لسنة 1973، للدولة الساحلية بسلطة التدخل في الحالات الطارئة، في المناطق التي لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، وإتخاذ التدابير الضرورية لحماية سواحلها من خطر الحوادث البحرية النفطية، وغيرها من حالات التلوث بمواد أخرى غير النفط، التي تتسبب فيها السفن الأجنبية، مع العمل على تقييد نطاق تدخلها بعدد من الشروط والإجراءات. إلا أن واجب تدخل الدولة الساحلية ينطبق فقط على حالة التلوث أو التهديد بالتلوث، والذي ينتج عنه أخطارا جسمية ووشيقة الوقوع بسواحل الدولة الساحلية ومصالحها المرتبطة بها، وهذا من شأنه أن يسفر لنا عن آثار ضارة كبرى تلحق بالبيئة البحرية ككل، فتحديد جسامه الأضرار هي مسألة موضوعية، يتحكم فيها طبيعة الحادث البحري والعوامل المؤثرة فيه، كما أن تقييد النطاق الجغرافي لحق التدخل، فيه تمييز واضح بتفضيل المصالح التجارية لدولة العلم على حساب مصلحة كل من الدولة الساحلية، والجماعة الدولية في حماية البيئة البحرية، بإعتبارها مصلحة مشتركة للإنسانية جمعاء. ولعل ما يمكن تبرير تضييق نطاق التدخل هو الخوف من تعسف الدولة الساحلية عند تقييمها للحادث البحري النفطي.

على أن فقدان السيطرة والرقابة الفعالة لدولة العلم على سفنها في الإلتزام بقواعد ومعايير التلوث ذات الطابع الدولي، بالإضافة إلى إستثناء السفن الحربية والسفن المخصصة لمصلحة حكومية غير تجارية، تعتبر من أهم القيود التي تقف عائقا أمام تطور القانون الدولي للبحار.

أما عن صياغة قواعد إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وبالرغم من التعديلات التي أدخلت عليها للتخفيف من وطأة الشروط السابقة، والعمل على حذف عبارة "الخطر الجسيم وشيك"، بما يسمح للدولة الساحلية بإتخاذ وتنفيذ

إجراءات مبكرة لمواجهة والتصدي للحدث البحري، إلا أنها هي الأخرى سارت على نفس إتجاه إتفاقية بروكسل لسنة 1969، بخصوص ربط النطاق الجغرافي بسواحل الدولة المتدخلة ومصالحها المرتبطة بها، وهو ما يضعف من فعالية قواعدها في حماية البيئة البحرية من خطر حوادث الملاحة البحرية. إنطلاقا مما سبق، وفي ضوء النتائج المتوصل إليها أقترح ما يلي:

- توسيع نطاق تدخل الدولة الساحلية في المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الإقليمية للدول، على أن يتم ذلك بمرونة أكبر لصالح الأخيرة لما تتمتع من صلاحيات في هذه المناطق.
- تعديل أحكام القواعد الإتفاقية على نحو يسمح بالتدخل الدولي ضد السفن المسببة للحوادث البحرية لغرض حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وفي كل منطقة تعتبر تراثا مشتركا للإنسانية.
- تطبيق قواعد تدخل الدولة الساحلية ضد كل سفينة تتمتع بالحصانة السيادية لأنها مصدر تلوث وتهديد للدولة الساحلية والمصالح المشتركة لباقي الدول.
- فرض عقوبات شديدة على كل سفينة لا تلتزم بالقواعد والمعايير الدولية بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث من السفن.

قائمة المصادر والمراجع:

- 1- قائمة المصادر
النصوص الدولية
- إتفاقية جنيف 06 مارس 1948 بشأن إنشاء المنظمة البحرية الإستشارية الدولية.
- إتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة بتاريخ 29 أبريل 1958.
- إتفاق بون المبرم بتاريخ 09 جوان 1969 للتعاون في مكافحة تلوث بحر الشمال بالنفط.
- إتفاقية بروكسل المبرمة بتاريخ 29 نوفمبر 1969 الخاصة بالتدخل بأعالي البحار في حالة وقوع حادث بحري أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالنفط.
- مؤتمر الأمم المتحدة حول البيئة البشرية إستوكهولم سنة 1972.
- إتفاقية لندن المبرمة بتاريخ 02 نوفمبر 1973 لمنع التلوث من السفن (ماربول 78/73).
- الإتفاقية الدولية الموقعة بتاريخ 01 نوفمبر 1974 لسلامة الأرواح البشرية في البحر.
- إتفاقية الكويت الإقليمية المعتمد في 23 أبريل 1978، للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث.
- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المبرمة بمونتيغويباي بتاريخ 10 ديسمبر 1982.
- إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 23 أبريل 1989 الخاصة بالإنقاذ والمساعدة البحرية.

- إتفاقية لندن الموقعة بتاريخ 30 نوفمبر 1990 للإستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيت.

- القرارات

- قرار معهد القانون الدولي بدورته في أدنبرة، المجلد 53، الجزء الثاني، لسنة 1969.

- النصوص التشريعية

-المرسوم رقم 144/63 المؤرخ في 11 سبتمبر 1963، المتعلق بالإنضمام إلى إتفاقية لندن بشأن منع تلوث البحر بالبتروول.

- المرسوم رقم 172/64 المؤرخ في 04 يونيو 1964، الجريدة الرسمية عدد 12، الصادرة بتاريخ 07 يونيو 1964.

- المرسوم رقم 17/72 المؤرخ في ربيع الثاني 1325 الموافق 07 يونيو 1972، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية عن أضرار التلوث بالزيت الموقع عليها ببروكسل في 29 نوفمبر 1969، الجريدة الرسمية العدد 53 لسنة 1972.

- المرسوم رقم 501/83 المؤرخ في 27 أوت 1983، وهو يتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS، وفي الوقت ذاته التصديق على البروتوكول الملحق المؤرخ في 17 فيفري 1978، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع بها بلندن في 11 نوفمبر 1988، بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000/449 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000.

-المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996 والمتضمن الإنضمام إلى إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الجريدة الرسمية، العدد 6 الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996 (لم ينشر مضمون الإتفاقية).

- المرسوم الرئاسي رقم 246/11 المؤرخ في 10 يوليو 2011، المتضمن التصديق على الإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل ببروكسل 1969، وبرتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر 1973، الجريدة الرسمية العدد 45، المؤرخة بتاريخ 14 أوت 2011.

- المرسوم رقم 385/11 المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، والمتضمن إنضمام الجزائر إلى الإتفاقية الدولية للإنقاذ، الجريدة الرسمية عدد 46، الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

2- قائمة المراجع

- الكتب

- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، إيتراك للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة، 1995.

- الضحاك إدريس، قانون البحار وتطبيقاته في الدول العربية، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1987.

- أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2017.

- سامح عبد القوي عبد القوي، التدخلات الدولية لحماية البيئة والدفاع عن الإنسانية، الطبعة الأولى، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، مصر، 2015.

المجلد: 08	العدد: 02	السنة: جوان 2022 م-ذو الحجة 1443 هـ	ص: 818 - 844
- صليحة علي صداقة، النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط، الطبعة الأولى، دار الكتب الوطنية، بنغازي، ليبيا، 1996.			
- عبد السلام منصور الشوي، الحماية الدولية للبيئة المائية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.			
- عبد الله نوار شعت، الحماية للحدود البحرية والمناطق الإقتصادية الخالصة ومنازعاتها في إطار القانون الدولي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2017.			
- عبده الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2006.			
- مانع جمال عبد الناصر، القانون الدولي العام (المجال الوطني للدولة، البري والبحري والجوي)، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة 2009.			
- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.			
- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1998.			
- محمد مصطفى يونس، حماية البيئة البحرية من التلوث في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 1996.			
- ملك شقرب، مخاطر التصادم البحري في ظل الإتفاقيات الدولية والتشريع العربي، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2016.			

- أطروحات الدكتوراه

- أبو الخير أحمد عطية عمر، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995.
- زانة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي (دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار)، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2009-2010.
- عبد الهادي محمد العشري، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، مصر، 1989.

- المقالات

- صلاح الدين عامر، حماية البيئة البحرية إبان النزاعات المسلحة في البحار، مجلة الأمن والقانون، العدد الأول، تصدرها كلية شرطة دبي، 1994.

- باللغة الأجنبية

- باللغة الفرنسية

- Les Rapports

- Internationa Maritime Committee, "TORREY CANYON" preliminary report, TC-1/1967.

- Report of the Commission to the general assembly on the work of its thirty-second session, Yearbook of the international law comission, Part two, Volume II, United Nations, New York, 1981.

- Ouvrage

- Colliard, M. Claude, Cours de droit international public, Paris, 1974.
- Habib Salim, Les pavillons de complaisance, Colloque Tenu à l'institut océanographique, Edition A Pédone, Paris, 2008 .

- Les Articles

- Claude Douay, Le droit de la mer et la preservation du milieu marin, RGDIP, Tome 84, 1980.

- باللغة الإنجليزية

- Conference

- Stephen J. Hawkins, From the TORREY CANYON to today: A 50 yera retrospective of recovery from the oil spill and interaction with climatedriven fluctuations on cornich rocky shores, International oil spill conference, The marine biological association of the UK, UK 2017.

- Articles

- Lawrence R.Lanctot, Marine pollution : A critique of present and proposed international agreements and institution – a suggeted glolal oceans' enviromental regime , Hastings law journal, Volume 24, 1972.

-Rémi Moreau, Cinquante ans de «marées noires»: radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbur , Revue assurances et gestion des risques, Vol.76(I), Canada, Avril 2008.