

التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار

لغيمة فضيلة (1)

(1) طالبة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 15000 تيزي وزو الجزائر.
البريد الإلكتروني: fatileghima1996@gmail.com

الملخص:

حرية استخدام أعالي البحار وغياب السيادة فيه لا يعني حرية تلويثه أو عدم وجود قواعد لحماية البيئة البحرية فيه، لأن موضوع حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها يعتبر من أهم القيود التي ترد على حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار. ولقد تجسدت هذه الحماية عن طريق إبرام اتفاقيات دولية خاصة بالتدخل لحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار، منها اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي لعام 1969، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والتي صادقت عليهما الجزائر.

الكلمات المفتاحية:

التلوث البحري، البيئة البحرية، أعالي البحار، الحماية، الاتفاقيات الخاصة بالتدخل.

تاريخ إرسال المقال: 2020/10/06، تاريخ قبول المقال: 2021/01/13، تاريخ نشر المقال: 2021/06/08.

لتمهيش المقال: : لغيمة فضيلة ، " التدابير الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث في أعالي البحار " ، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12 ، العدد 01 (عدد خاص) ، 2021 ، ص ص. 468-452.

<https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المقال متوفر على الرابط التالي:

المؤلف المراسل: لغيمة فضيلة، fatileghima1996@gmail.com

The International Measures for the Protection of the Marine Environment Against Pollution on the High Seas

Summary:

Freedom of the high seas and the absence of sovereignty on this area do not mean the freedom to pollute it or the absence of laws to protect and preserve its ecosystem. This is because the issue of protecting and preserving the marine environment is considered as one of the most important restrictions on maritime navigation on the high seas.

This protection came to be embodied in the elaboration of international conventions, seeking to protect the marine environment from pollution on the high seas. For instance, there is International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties 1969, as well as the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 that Algeria approved.

Keywords: Marine pollution, Marine environment, High seas , Protection, conventions relating to intervention

Mesures internationales relatives à la protection du milieu marin contre la pollution en haut mer

Résumé :

La liberté d'exploiter la haute mer en l'absence de la souveraineté ne confère pas la liberté de la polluer et ne signifie guère l'inexistence de règles régissant la protection de l'environnement maritime car, la question de la protection et la sauvegarde de l'environnement maritime est, entre autres, les restrictions majeures répondant à la prétention de la libre navigation maritime dans la haute mer.

Cette protection est affirmée par la conclusion de conventions internationales concernant l'intervention tendant à protéger l'environnement maritime de la pollution dans la haute mer, dont celle de 1969 portant sur l'intervention dans la haute mer en cas de sinistre de nature ou susceptible d'engendrer la pollution par des marées noires, ainsi que la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 d'ailleurs approuvée par l'Algérie.

Mots clés:

Pollution marine, Environnement marin, La haute mer, Protection, conventions internationales concernant l'intervention.

مقدمة

يعتبر موضوع حماية البيئة البحرية من الموضوعات الحديثة التي نالت اهتماما كبيرا، سواء على الصعيد الدولي أو الإقليمي أو الوطني، ويرجع ذلك للأهمية الخاصة التي تنفرد بها من كافة عناصر الثبات والتوازن في الكرة الأرضية، بالإضافة إلى الاستعمالات الواسعة للبحار والمحيطات المتزايدة في عصرنا هذا التي زادت من عملية التلوث البحري نتيجة تسرب بقايا المصانع إلى البحار، وكذا تسرب النفط والغاز من الآبار النفطية الكائنة في قاع البحار والمحيطات، بالإضافة إلى حوادث الاصطدام بين ناقلات النفط العملاقة وغيرها من المصادر الأخرى للتلوث البحري.

كما أدت حوادث التلوث الضخمة والكارثية التي وقعت في أعالي البحار إلى تزايد الاهتمام الدولي بوضع إطار قانوني دولي لتنظيم الملاحة البحرية من أجل المحافظة على البيئة البحرية وذلك بمراعاة المصالح الوطنية للدول الساحلية، وكذلك مصلحة المجتمع الدولي بأسره.

فحماية البيئة البحرية من أهم القيود الواردة على ممارسة حرية الملاحة البحرية في أعالي البحار بالنسبة لجميع الدول، حيث اعترفت للدولة الساحلية بحق التدخل في ما وراء بحريها الإقليمي لتتخذ التدابير المناسبة لمنع الأضرار التي تتعرض لها فعليا أو تلك التي تهددها من أجل حماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة بالصيد البحري من التلوث أو التهديد بالتلوث الناجم عن حادث بحري أو أعمال مرتبطة بهذا الحادث يمكن أن توقع نتائج ضارة. لذا نتساءل: إلى أي مدى وفقت التدابير الدولية المتعلقة بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية البيئة البحرية من التلوث؟

وللإجابة عن الإشكالية نتبع في دراستنا هذه المنهج الوصفي والمنهج التحليلي في أن واحد لذا ارتأينا تقسيم بحثنا إلى قسمين، تناولنا فيه التدابير المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث بالزيت (المبحث الأول)، ثم التدابير المتخذة بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (المبحث الثاني)، إذ نهدف من خلال دراستنا هذه إلى إظهار أن مبدأ حرية أعالي البحار هو المبدأ الأساسي الذي توافقت عليه جميع الدول، ولكن يرد على هذا المبدأ قيد والمتمثل في حق الدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث يهدد بيئتها البحرية وهذا ما أقرته كل من اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث بالزيت لعام 1969، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

المبحث الأول: التدابير الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالزيت

يريد علي حرية استخدام أعالي البحار قيد وهو حماية البيئة البحرية من التلوث، فزيادة عدد ناقلات النفط في العالم، يزيد قلق الإنسانية بصفة عامة والدول الساحلية القريبة من هذه المناطق بصفة خاصة، عندما تتسرب كميات من النفط والتي تؤثر بشكل مباشر على البيئة البحرية للدول الساحلية القريبة، فإن على هذه

الدول المحافظة على بيئتها البحرية من التلوث بالزيت الذي يحدث في منطقة أعالي البحار و يمس الدول الساحلية القريبة (المطلب الأول)، وهذا ما جسده مضمون اتفاقية بروكسل بشأن التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث بالزيت لعام 1969 (المطلب الأول).

المطلب الأول: تلوث البيئة البحرية لأعالي البحار بالزيت

نظرا للانتهاكات الواقعة علي البيئة البحرية لمنطقة أعالي البحار جراء التلوث بالزيت (الفرع الأول)، و التي نتج عنها أضرار جسيمة (الفرع الثاني)، تم وضع قيد حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها من التلوث الزيتي على مبدأ حرية أعالي البحار.

الفرع الأول: تعريف التلوث البحري لأعالي البحار بالزيت

قبل التطرق إلى تعريف التلوث البحري يستوجب المرور على تحديد مفاهيم البيئة البحرية (أولا)، و منطقة أعالي البحار (ثانيا)، التي تتعرض كثيرا للتلوث البحري بالزيت (ثالثا).

أولا: تعريف البيئة البحرية

تعرف البيئة البحرية بأنها: "جزء من النظام البيئي العالمي وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل من روافد، وما يحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها. وتعتمد هذه الكائنات كلا منه علي الأخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة مترتبة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في الموصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية"⁽¹⁾.

أما مبادئ مونتريال Montréal التوجيهية لحماية البيئة البحرية من مصادر التلوث في البر فقد عرفت البيئة البحرية بأنها: "المنطقة البحرية التي تمتد في حالة مجاري المياه إلي الحدود المياه العذبة بما في ذلك مناطق تداخل أمواج البحر"⁽²⁾.

أما مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة البشرية المنعقد بستوكهولم سنة 1972 فقد عرف البيئة بأنها: "رصيد الموارد المادية والاجتماعية المتاحة في وقت ما وفي مكان ما لإشباع حاجات الإنسان وتطلعاته"⁽³⁾.

بينما قامت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بتعريف البيئة البحرية بأنها: "نظام بيئي ومجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي، الذي ينصرف إلي دراسة وحدة معينة

¹ - سهام زروالي، "آليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت"، الأكاديمية للدراسات الاجتماعية والإنسانية، قسم العلوم الاقتصادية والقانونية، العدد 21، جانفي 2019، ص 131.

² - كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع، تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة، 2010، ص 36.

³ - حميدة جميلة، النظام القانوني لضرر البيئي وآليات تعوضه، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2011، ص 30.

في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها⁽⁴⁾.

ثانياً: تعريف أعالي البحار

كان البحر العالي يعرف على أنه ذلك الجزء من المحيط الواقع وراء خط ممتد على طول الساحل وعلى مسافة منه⁽⁵⁾، ثم عرفته اتفاقية البحر العالي المبرمة في جنيف 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

1- تعريف أعالي البحار وفق اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958⁽⁶⁾

تنص المادة الأولى من اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 على أن: "أعالي البحار هي كل جزء من البحار الذي لا يدخل في البحر الإقليمي أو في المياه الداخلية للدولة"، ويؤخذ عن هذا التعريف أنه أدخل ما يعرف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة في حدود البحر الإقليمي، كما يلاحظ أيضاً أن الاتفاقية لم تضع تحديداً لاتساع البحر الإقليمي.

يقصد بأعالي البحار تلك الأجزاء التي لا تدخل في تكوين الامتدادات البحرية الخاضعة للسيادة أو ولاية أو سلطة أي دولة⁽⁷⁾.

2- تعريف أعالي البحار وفق اتفاقية قانون البحار لعام 1982

تنص المادة 86 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: "تتطبق أحكام هذا الجزء - الجزء السابع - على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية. ولا يترتب على هذه المادة أي انتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة 58"، من خلال هذا التعريف يمكن القول أن أعالي البحار هي تلك المساحات المائية المالحة والمتصلة بعضها بعضاً اتصالاً حراً وطبيعياً، والتي تبدأ من انتهاء المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية مباشرة⁽⁸⁾.

⁴ - المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III)، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قويي (جمايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

⁵ - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 395.

⁶ - اتفاقيات جنيف لعام 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون في 29 أبريل 1958، A/ conf. 13/ L. 58 UNCLOS, aff. Rec. Vol.2, 146 www.un.org/Law/aval

⁷ - عمر سعد الله، معجم في القانون الدولي المعاصر، الطبعة الأولى، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2007، ص 35.

⁸ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص 326.

وتختلف اتفاقية قانون البحار لعام 1982 عن اتفاقية جنيف حول أعالي البحار لعام 1958 في أنها جاءت بكافة الأمور المتعلقة بالبحار حيث نظمت حقوق كل الدول الأعضاء في المجتمع الدولي سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية⁽⁹⁾، وذلك على خلاف اتفاقيات جنيف لعام 1958 الأربعة⁽¹⁰⁾.

ثالثاً: تعريف التلوث البحري بالزيت

لا يختلف تعريف التلوث البحري عن سابقة لتعريف البيئة حيث يصعب تحديد تعريف قانوني موحد للتلوث، و يرجع ذلك لاختلاف تشريعات حول وضع تعريف واحد جامع، و مرد ذلك إلى اعتماد التشريع على التعريفات العلمية للعلماء و الأخصائيين في علم البيئة⁽¹¹⁾.

يعرّف الفقيه لوتسيتي التلوث بأنه: "تغير الوسط الطبيعي علي النحو الذي يمكن أن تكون له آثاره علي أي كائن حي"⁽¹²⁾.

أما الفقيه Clark فيرى أن كلمة تلوث تستخدم بشكل عام للدلالة تغير خواص مياه البحر مما يفقدها صلاحيتها للاستخدام في الأغراض المختلفة⁽¹³⁾. كما تم تعريف التلوث على أنه: "وجود مواد غريبة بالبيئة أو احد عناصرها، علي نحو يمكن ان يؤدي إلي آثار ضارة"⁽¹⁴⁾.

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التلوث البحري بأنه: "إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة في البيئة البحرية بما فيها مصبات الأنهار لمواد أو طاقة تتجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بمواد الحية، وتعرّض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة النشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحار والخط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال وخفض إمكانيات استخدام وسائل الترويح"⁽¹⁵⁾. ويحدث تلوث البيئة البحرية بسبب تسرب الزيت من السفن لو من التجارب النووية في قاع البحار و المحيطات، أو من الكوارث و الاصطدام البحري و غرق ناقلات النفط و ما يتبع ذلك من أضرار علي مكونات البيئة البحرية⁽¹⁶⁾.

⁹ - محمد المجذوب، القانون الدولي العام، الطبعة السادسة، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2008، ص 451.

¹⁰ - سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 246.

¹¹ - بوعلام بوزيدي، الآليات القانونية للوقاية من تلوث البيئة (دراسة مقارنة)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2018، ص 23.

¹² - محمد صلاح هشام، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، دار النهضة العربية، مصر، 1991، ص 35.

¹³ - عباس هشام سعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث، دراسة قانونية، ديوان المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2002، ص 6.

¹⁴ - محمد احمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، 2013، ص 35.

¹⁵ - الفقرة الرابعة من المادة الأولى من اتفاقية للأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

¹⁶ - عبد الرحمان بوفلجة، المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية و دور التامين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2016، ص 47.

الفرع الثاني: الآثار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالزيت

يعد التلوث البحري بالزيت من أهم صور المساس بالبيئة البحرية و ذلك لما لها من تأثيرات بيئية جد خطيرة على هذه الأوساط الحيوية و التي يمكن تلخيص بعضها فيما يلي:
أولاً: نظراً لأن كثافة النفط اقل من كثافة الماء فهو يطفو على سطحه مكوناً طبقة رقيقة عازلة بين الماء و الهواء الجوي و هذه الطبقة تنتشر فوق مساحة كبيرة من سطح الماء (اللتر الواحد من النفط المتسرب في البحر يغطي يغطي بانتشاره مساحة تزيد عن 4000 متر مربع من المياه) و من المعروف أن النفط يدوم طويلاً في المياه و لا يتحلل إلا عن طريق أنواع معينة من البكتريا و بالتالي تمنع هذه الطبقة التبادل الغازي بين الهواء و الماء فتتمنع وصول الأكسجين و ثاني أكسيد الكربون و الضوء إلى الماء، مما يؤدي إلى توقف عملية التركيب الضوئي التي تقوم بها النباتات المائية و التي تعتبر ضرورية لتزويد مياهها لبحر بالأكسجين و تنقيته من ثاني أكسيد الكربون⁽¹⁷⁾.

ثانياً: أكدت الدراسات الميدانية أن للنفط دور أساسي في الانخفاض المزايدة للطيور البحرية، و يمكن القول أن مئات الآلاف من الطيور البحرية تتعرض للزيوت البترولية سنوياً، لذا نجد أن الطيور البحرية مثل طائر النورس يتعرض للإصابة و الهلاك بمعدلات عالية⁽¹⁸⁾. فهذه الطيور تقضي معظم وقتها على سطح الماء، فهي تسبح أكثر مما تطير، و القضاء عليها سيفقد المناطق الساحلية توازنها البيئي، لأنها تعمل على افتراس الأحياء البحرية الزائدة⁽¹⁹⁾.

ثالثاً: كما تقوم البقعة النفطية بعزل حرارة الشمس و منعها من الوصول إلى أعماق مما يؤثر في الثروة المرجانية و الإسفنج وإذا ما دمرت هذه الشعاب فإنه لن يتكون غيرها إلا بعد عشرات السنين. و معروف أن هلاك الشعاب المرجانية يتبعه هلاك عدد كبير من الأحياء المائية التي تعيش فيها كالأسمك و نجمة البحر و الجمبري و ثعبان البحر⁽²⁰⁾.

رابعاً: سجلت بعض الحالات المرضية ظهور أمراض خطيرة، قد تصل إلى الموت أحياناً عند ابتلاع الأطفال لمادة الكيروسين سواء مع الماء أو الغذاء، كونها تفرز خارج الجسم ببطء، وقد يتعرض مستهلكي الأسماك إلى

¹⁷ - وليد عايد عوض الرشيد، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط كلية الحقوق، الأردن، 2012، ص 125.

¹⁸ - CAROLINE London, De l'Erika au prestige: quelles réponses communautaires?, droit de l'environnement, Revue mensuelle d'actualité juridique, numéro 106, France, 2003, P 45.

¹⁹ - عباس هاشم الساعدي، حماية البيئة البحرية من التلوث و مشكلة التلوث في الخليج العربي، دراسة مقارنة، الكتب القانونية لدار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 80.

²⁰ - أمال رحمان، محمد التهامي طواهر، "تأثير النفط على البيئة خلال مرحلة النقل"، مجلة الباحث، عدد 12، 2013، ص 23.

نسبة كبيرة للإصابة بداء السرطان، و قد ينتج عن تعرض جسم الإنسان لجرعات كبيرة لإحدى مكونات النفط إلى تغيرات في التركيب الوراثي في الخلايا الجسمية، وقد تؤدي الي بعض التشوهات⁽²¹⁾.

المطلب الثاني: مضمون اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة التلوث بالزيت لعام 1969

رأى المجتمع الدولي ضرورة وضع نظام قانوني متكامل يسمح للدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار لحماية بيئتها البحرية من التلوث بالزيت الذي تجسد في إبرام اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث بالزيت لعام 1969 والتي وسعت من اختصاص الدولة الساحلية في أعالي البحار من أجل المحافظة على البيئة البحرية من التلوث بالزيت (الفرع الأول)، والتي صادقت عليها الجزائر (الفرع الثاني).

الفرع الأول: توسيع اختصاص الدولة الساحلية في أعالي البحار

لقد كان وقوع كارثة ناقلة النفط الليبيرية Torrey Canyon قبالة سواحل المملكة المتحدة البريطانية في 18 مارس 1967، بمثابة الناقوس الذي نبه المجتمع الدولي بشدة إلى أبعاد مشكلة التلوث البحري بالمحروقات⁽²²⁾.

ونظرا للأضرار الكبيرة المترتبة عن هذه الكارثة انعقد مؤتمر دولي في العاصمة البلجيكية بروكسل امتدت أشغاله من 10 إلى 29 نوفمبر 1969، حيث أنه في اليوم الأخير أثمرت أشغال المؤتمر عن إبرام اتفاقيتين دوليتين الأولى المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث من شأنه أن يؤدي إلي تلوث بالمحروقات⁽²³⁾. أما الثانية فهي الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالمحروقات.

جاءت هاتين الاتفاقيتين تعديلا لاتفاقية لندن الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط لعام 1954 والتي كانت أغراضها الرئيسية حماية البحر والخط الساحلي من التلوث بالنفط، وتحريم إلقاء أو تصريف النفط سواء كان نفطا خاما أو نفطا ثقيلًا أو زيوت تشحين⁽²⁴⁾.

تميزت الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لعام 1969 بتأكيد التوازن بين حق الدولة الساحلية التدخل في أعالي البحار في حالات حوادث التلوث، وبين مبدأ حرية أعالي البحار، كما تميزت بتركزها علي الجوانب الوقائية للتلوث أكثر من

²¹ - واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة من أخطار التلوث (دراسة مقارنة)، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2010، ص 22.

²² - VINCENT Philippe, Droit de la mer, Edition Larcier, France, 2008, p. 188.

²³ - الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلى تلوث بالمحروقات لعام 1969 دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 6 ماي 1975، وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 10 جويلية 2011، ج ر عدد 45 الصادرة في 14 أوت 2011.

²⁴ - يوسف محمد عطاري، " القانون الدولي وتلويث البيئة البحرية بالنفط عرض المشكلة"، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون، جامعة عمان الأردنية، المجلد 33، العدد الأول، 2006، ص 78.

العلاجية⁽²⁵⁾. حيث تسمح المادة الأولى من الاتفاقية السالفة الذكر للدول الأطراف بإتخاذ الإجراءات الأزمة لمنع أو تخفيض حدة أو إزالة خطر جسيم بساحلها أو مصالحها المتعلقة بالساحل ويدخل في عداد هذه الإجراءات تدمير السفينة إذا تبين أن هذا الإجراء سوف يوقف الأضرار أو يقلل منها⁽²⁶⁾.

كما حددت المادة الثانية من نفس الاتفاقية سالف الذكر المقصود بالكارثة البحرية علي أنها كل تصادم السفن، أو جنوحها أو أي حادثة ملاحية أخرى واقعة علي ظهر السفينة، أو خارجها ينتج عنها ضرر مادي، أو التهديد المحقق⁽²⁷⁾. بالإضافة إلي احتوائها أحكام قانونية متعلقة بتقليص اختصاص دولة العلم في أعالي البحار، واقتصرت علي حق الدول الأطراف التدخل في هذه المناطق لاتخاذ متراه مناسباً للحيلولة دون تعرض سواحلها، أو تهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي الناجمة عن الكوارث مع ضرورة إخطار الدول الأخرى قبل عملية التدخل إلا في حالة الخطر الحال⁽²⁸⁾. بالإضافة إلي احتوائها أحكام قانونية متعلقة بتقليص اختصاص دولة العلم في أعالي البحار، واقتصرت علي حق دول الأطراف التدخل في هذه المناطق لاتخاذ متراه مناسباً للحيلولة دون تعرض سواحلها، أو تهديد مصالحها بأضرار التلوث النفطي الناجمة عن الكوارث مع ضرورة إخطار الدول الأخرى قبل عملية التدخل إلا في حالة الخطر الحال.

كما أن حق التدخل في أعالي البحار لمكافحة خطر التلوث لا يكون مسموحاً للدولة الساحلية إلا إذا تعلق الأمر بتلوث غير مقصود عن حادث بحري، أي حالة تصادم أو جنوح أو خلل في الملاحة وأن يكون الحادث قد تسببت به سفينة خاصة وليس سفينة عامة⁽²⁹⁾. أبعدت السفينة الحربية من أحكام الاتفاقية الدولية لعام 1969 وبروتوكول 1992 حيث تنص الفقرة 1 من المادة 11 على أنه: "لا تنطبق أحكام هذه الاتفاقية علي السفن الحربية والسفن الأخرى التي تملكها أو تستغلها دولة والمخصصة للقيام بخدمة غير تجارية لفائدة هذه الدولة". وهذا التدخل لا يجب أن يتم إلا إذا كان التلوث أو التهديد بتلويث مياه البحر يمثل خطر كبير أو وشيك والدولة المعنية هي التي تحدد مفهوم الخطر الوشيك مع ترك جانب كبير للواقعية⁽³⁰⁾.

²⁵- عبدو عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2002، ص 49.

²⁶- أنظر المادة 1 من الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلي تلوث بالمحروقات لعام 1969.

²⁷- أنظر المادة 2 من نفس الاتفاقية.

²⁸- أنظر المادة 3 من الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلي تلوث بالمحروقات لعام 1969.

²⁹- أنظر المادة 4 من الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلي تلوث بالمحروقات لعام 1969.

³⁰- أنظر المادة 5 من الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة حادث أدى أو من شأنه أن يؤدي إلي تلوث بالمحروقات لعام 1969.

الفرع الثاني: موقف المشرع الجزائري

انضمت الجزائر إلى اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث بالزيت لعام 1969 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 حيث ينص هذا المرسوم في مادته الأولى على أنه: "يجوز لأطراف الاتفاقية الحالية أن تتخذ في أعالي البحار متره ضروريا من إجراءات لمنع أو تخفيف أو استئصال الأخطار الجسيمة المحدقة بسواحلها وبمصالح ذات الصلة، والناشئة عن التلوث أو التهديد بالتلوث بالزيت، وذلك في أعقاب حادثة بحرية وأعمال تتعلق بهذه الحادثة، والتي ينتظر أن تسفر عن نتائج بالغة الضرر. . .".

كما يتعين على الدولة الساحلية عند اتخاذ إجراءات التدخل في أعالي البحار أن تتخذ الأحكام اللازمة والمتمثلة في:

- قبل اتخاذ أية إجراءات، تبدأ الدولة الساحلية بالتشاور مع الدول الأخرى المتأثرة بالحادثة البحرية ولاسيما دولة دول العلم.
- تقوم الدولة الساحلية بدون تأخير تبليغ الإجراءات المقترحة إلى أي أشخاص طبيعين أو اعتباريين تعرفهم الدولة الساحلية أو أخطرت بهم أثناء المشاورات، من ذوي المصالح التي ينتظر أن تتأثر اعتياديا بتلك الإجراءات، ويجب على الدولة الساحلية أن تراعي أية آراء قد يقدمها هؤلاء لها.
- يجوز للدولة الساحلية التشاور مع خبراء مستقلين يختارون من قائمة تحتفظ بها المنظمة.
- في الحالات العاجلة جدا التي تطلب إجراءات فورية، يجوز للدولة الساحلية أن تتخذ الإجراءات التي تقرضها الحالة العاجلة بدون إخطار بدون إخطار أو استشارة مسبقين، أو بدون متابعة ما بذاته من مشاورات.
- تبذل الدولة الساحلية، قبل اتخاذ هذه التدابير وأثناء تنفيذها كل ما بوسعها لتفادي تعريض الحياة البشرية لأي خطر ولتقديم أية مساعدة قد يحتاج إليها المكربون وكذلك لتسهيل إعادة طاقم السفن لأوطانهم في الحالات المناسبة وعدم خلق أية عراقيل في ذلك الصدد⁽³¹⁾.
- كما يجب أن تتخذ الدولة الساحلية فيما تتخذه من إجراءات بقاعدة النسبية، وهذا ما جاءت به المادة 5 من المرسوم سالف الذكر على أنه: "1- يجب أن تتناسب الإجراءات التي تتخذها الدولة الساحلية وفقا للمادة الأولى من الأضرار الفعلية أو المحدقة.

³¹- أنظر المادة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 11-246 المؤرخ في 8 شعبان عام 1432 الموافق 10 جويلية 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانية تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر 1989 و بروتوكولها المبرم بلندن في 2 نوفمبر 1973، ج ر، العدد 45، 14 أوت 2011.

2- ينبغي أن لا تتجاوز هذه الإجراءات حدود ماهو لازم بصورة معقولة لبلوغ الغاية المحدودة في المادة الأولى، وأن يتوقف حالها يتحقق ذلك، ومن الواجب ألا تمس هذه الإجراءات دون داع بحقوق ومصالح دولة العلم أو دولة أخرى أو أي أشخاص طبيعيين أو اعتباريين معينين".

المبحث الثاني: التدابير المتخذة لحماية البيئة البحرية بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982⁽³²⁾

تعد اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أبرز وثيقة دولية لحماية البيئة البحرية في جميع المناطق البحرية، حيث خصصت لموضوع حماية البيئة البحرية الجزء الثاني عشر، الذي خصصته بكامله لهذا الموضوع، و الذي يتضمن خمسة و أربعون مادة موزعة على إحدى عشر فرعا. ويتضح من خلال دراسة هذه المواد أن الاتفاقية قد وضعت التزامات عامة على عاتق الدول بضرورة حماية البيئة البحرية (المطلب الأول)، كما منحتها اختصاصات تنافسية في مجال التنفيذ (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التزامات عامة الملقاة على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية من التلوث

ربطة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حق الدول في استغلال الموارد الطبيعية البحرية بواجب المحافظة علي البيئة البحرية، بل و أكثر من ذلك، نجدها قد فرضت التزامات عامة على الدول تضمنها الجزء الثاني عشر من الاتفاقية السالفة الذكر لضمان حماية البيئة البحرية من التلوث، و المتمثلة في التزامات عامة تتعلق بالتعاون الدولي و الإقليمي (الفرع الأول)، التزامات عامة تتعلق بمنع التلوث من السفن (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات عامة تتعلق بالتعاون الدولي و الإقليمي

فرضت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 علي الدول التزاما أساسيا مفاده التعاون فيما بينها من اجل حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها، و ذلك على المستويين الدولي و الإقليمي⁽³³⁾. و يترجم هذا التعاون من خلال عدة مجالات و التي تشمل الموضوعات التالية:

1. وضع قواعد و معايير دولية تتماشى مع أحكام الاتفاقية مع مراعاة الخصائص الإقليمية المميزة⁽³⁴⁾.
2. إخطار الدول و المنظمات الدولية المختصة المعرضة لخطر التلوث الوشيك أو الفعلي، وكذا القضاء على التلوث البحري.

³² - انضمت الجزائر إلي اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 96 - 53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق علي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ج.ر.ج.ج، صادرة في 24 جاني 1996، عدد 06 (لم ينشر مضمن الاتفاقية).

³³ - عصاد لعمامري، الأحكام التوفيقية لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، رسالة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014، ص 310.

³⁴ - المواد 197 و 198 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

3. منع الضرر وخفضه إلي الحد الأدنى، و ذلك عن طريق خطط الطوارئ لمواجهة الحوادث البحرية أكدت المادة 197 و المادة 199 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 علي التعاون الدولي و التعاون الإقليمي من اجل حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها من أخطار التلوث، مستخدمة في ذلك خطط الطوارئ لمواجهة حوادث التلوث في البيئة البحرية.

كما أشارت المادة 202 من نفس الاتفاقية السالفة الذكر على ضرورة تقديم المساعدة العلمية و التقنية للدول النامية من اجل حماية بيئتها البحرية، سواء عن طريق التدريب أو مشاركتنا في البرامج الدولية ذات الصلة بالموضوع، و تزويدها بالمعدات و التسهيلات اللازمة في لهذا الغرض، سواء كانت مصادر التلوث برية أو من قاع البحار أو بسبب الأنشطة البحرية أو من الجو أو من الحوادث البحرية إلى جانب الرصد و التقييم البيئي⁽³⁵⁾.

الفرع الثاني: التزامات عامة تتعلق بمنع التلوث من السفن

يمكن تقسيم التلوث البحري الناتج عن السفن بحسب تدخل إرادة الإنسان إلى تلوث مقصود و التلوث غير مقصود، و التلوث المقصود هو التلوث الذي اتجهت إليه نية وقصد مرتكب فعل التلوث مع وعي وإدراك بما يترتب هذا الفعل، وقد يكون التلوث المقصود نتيجة عمل غير مشروع لإلقاء المواد الضارة من السفن في البحر أثناء الرحلات البحرية، أو نتيجة تصريف مياه الصرف الصحي أو مياه الاتزان⁽³⁶⁾، أو نتيجة تنظيف السفن من مخلفات بعض الشحنات كالحيوانات النافقة أو تصريف المواد الصلبة أو المشعة أو ما يتخلف من عمليات الشحن والتفريغ خاصة فيما يتعلق بالبضائع المتمثلة في مواد ضارة، وهذا يكون بإرادة ربان السفينة⁽³⁷⁾. بينما يقصد بالتلوث غير المقصود التلوث الناتج عن تسرب المواد الضارة أو النفايات بدون قصد من الإنسان ودون أن تتجه إرادة الإنسان إلى إحداثه كقيام السفينة بالتسريب الزيتي أو المزيج الزيتي أثناء قيامها بتحميل الشحنة من البترول أثناء قيام السفينة بتحميل الشحنة أو تفريغها لوجود عطب في السفينة أو لان التسرب لا يمكن تجنبه، أو التلوث غير المقصود الناتج عن الحوادث بأنواعها المختلفة⁽³⁸⁾. ومن أهم هذه الحوادث حادثة السفينة توري كانون Torry Canyon⁽³⁹⁾ السالفة الذكر، وحادثة السفينة اكسون فالديز Exxon Valdez⁽⁴⁰⁾.

³⁵ - المواد 202 و 203 و 204 و 205 و 206 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

³⁶ - صلاح محمد سليمة، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور النوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2007، ص 456.

³⁷ - محمد توفيق سعودي، التلوث البحري ومدى مسؤولية صاحب السفينة عنه، الناشر دار الأمين، مصر، 2001، ص 22.

³⁸ - إيناس الخالدي، تلوث البحار النفطية، الملاحى في القانون الدولي، دار الحامد للناشر والتوزيع، عمان، 2012، ص 27.

³⁹ - REMOND Martine, L'exploration pétrolière en mer et le droit (droit maritime, droit de la mer), Edition Technip, Paris, 1970, p.164.

⁴⁰ - محمد تركي عباس العبيدي، حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط (دراسة في القانون الدولي)، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون، جامعة بغداد، 2005، ص 52.

فقد أُلقت الاتفاقية علي عاتق دولة العلم⁽⁴¹⁾ الالتزام بوضع القوانين والأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها وخفضه والسيطرة عليه⁽⁴²⁾.

فعندما يتوفر لدي الدولة الساحلية دليل موضوعي واضح علي أن السفينة موضوع التفتيش المبحرة في البحر الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة قد ارتكبت انتهاكا لقواعد القانون الدولي أو للقواعد القانونية الداخلية، سيسفر عنه تصريف للزيوت أو النفايات ما يؤدي إلى إحداث أضرار جسيمة بساحل الدولة، ومصالحها أو مواردها الطبيعية جاز لها أن تحتجز السفينة موضوع الملاحقة⁽⁴³⁾.

لقد كانت مجموعة الدول الكبرى تدعو إلى تقييد سلطات الدول الساحلية، و التوسيع من السلطات المقررة لدولة العلم، في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، أينما وجدت في ميناء دولة أخرى.

بينما حرصت الدول الساحلية، التي كانت تضم كتلة الدول النامية، إلى المطالبة بالحد من سيطرة و تحكم الدول البحرية الكبرى، و طالبت بوجود امتداد سلطتها إلى حيث ينال اختصاصها السفن التي تخرج على مقتضيات حماية البيئة البحرية، و إخضاع السفن التي توجد في المناطق التي تخضع لولايتها أو موانئها لوسائل الرقابة، و الإجراءات الوقائية التي تحول دون وقوع الضرر، ويحق للدولة في وضع العقوبات الملائمة على السفن في مثل تلك الأحوال. يمكن القول بأن الأحكام التي أوردتها المادة 211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 و الخاصة بالتلوث من السفن قد جاءت توفيقية بين هذين الاتجاهين⁽⁴⁴⁾.

فقد أُلقت الاتفاقية علي عاتق دولة العلم الالتزام بوضع القوانين و الأنظمة الخاصة بمنع تلوث البيئة البحرية من السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها و خفضه و السيطرة عليه، و التي تكون على درجة من الفعالية مماثلة للقواعد و المعايير الدولية المقبولة عموما.

ومن ناحية أخرى اغترفت الاتفاقية للدولة الساحلية في ممارستها لسيادتها على بحرها الإقليمي، أن تعتمد قوانين و أنظمة لمنع التلوث البحري من السفن الأجنبية و خفضه و السيطرة عليه، على أن لا تعرقل هذه الأخيرة المرور البري لسفن الأجنبية، كما أن للدول الساحلية أن تعتمد فيما يتعلق بمناطقها الاقتصادية قوانين و أنظمة لمنع التلوث من السفن و خفضه و السيطرة عليه تكون متفقة مع القواعد و المعايير الدولية المقبولة⁽⁴⁵⁾.

41- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار (دراسة لأحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982)، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 514.

42- أنظر الفقرة الثالثة من المادة 211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

43- أنظر المادة 216 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

- محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية: دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص 238.

45 - الفقرة 3 من المادة 211 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

المطلب الثاني: الاختصاصات التنافسية في مجال التنفيذ

نظرا لخطورة التلوث على البيئة البحرية، و الذي ينعكس بالسلب على الدول ككل، فإن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تكتفي في أحكام جزئها الثاني عشر، بجملة الالتزامات العامة التي ألقتها على عاتق الدول لحماية البيئة البحرية من التلوث، بل حرصت على تنفيذ الالتزامات، وذلك عن طريق منحها اختصاصات تنافسية في هذا المجال لكل من دولة العلم (الفرع الأول)، و الدولة الساحلية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: اختصاصات التنفيذ لدولة العلم لحماية البيئة البحرية من التلوث

أولت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لدولة العلم، جملة من الاختصاصات في مجال التنفيذ، هذه الاختصاصات التي تتفق بطبيعة الحال مع قاعدة خضوع السفينة في أعالي البحار لقانون العلم، هذه القاعدة التي تنفرع عن مبدأ حرية أعالي البحار.

تتخصر اختصاصات دولة العلم طبقا لأحكام الجزء الثاني من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الاختصاصات التقليدية و التي تشمل تنفيذ الالتزامات الدولية بشأن حماية البيئة البحرية تجاه السفن التي تحمل علمها أو مسجلة في إقليمها، باستثناء التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحار (الجرف القاري).

كما منحت المادة 217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 الاختصاصات التنفيذية لدولة العلم في مجال حماية البيئة البحرية و التي تتجسد في الأتي:

1- اعتماد القوانين و الأنظمة و اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ القواعد و المعايير الدولية المنطبقة و الموضوعية عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي، و تأمين التنفيذ الفعلي لهذه القوانين و الأنظمة، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك⁽⁴⁶⁾.

2- اتخاذ التدابير المناسبة لتأمين منع السفن من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد و المعايير الدولية المبينة أعلاه، بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن و بنائها و معداتها و تكوين طاقمها⁽⁴⁷⁾.

3 ضمان كون السفن تحمل علي متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد و المعايير الدولية السالفة الذكر، الصادرة عملا بها، و تكفل تفتيش السفن الرافعة لعلمها بصورة دورية للتحقق من أن هذه الشهادات مطابقة للحالة الفعلية للسفن⁽⁴⁸⁾.

4- العمل دون الإخلال بالمواد 218 و 220 و 228، على إجراء تحقيق فوري و على إقامة دعوى، حيثما كان ذلك مناسباً، فيما يتعلق بأي انتهاك يدعى وقوعه، بصرف النظر عن مكان وقوع الانتهاك أو مكان وقوع الحادث أو مشاهدة التلوث الناتج عن هذا الانتهاك.

46 - الفقرة 1 من المادة 217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

47 - الفقرة 2 من المادة 217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

48 - الفقرة 3 من المادة 217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

5 - التحقيق بناء على أي طلب مكتوب مناي دولة، في أي انتهاك يدعى أن السفينة ارتكبتة. وعند الاقتناع بتوفر الأدلة الكافية التي تمكن من إقامة الدعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعى وقوعه، العمل دون تأخير علي إقامة هذه الدعوى وفقا للقانون الداخلي⁽⁴⁹⁾.

6- وفي حالة تفريغ بعض الملوثات، فإن كقاعدة عامة تعتبر دولة العلم المختصة بتطبيق أنظمتها القانونية علي السفن التي تحمل علمها، فإذا وقعت عملية تفريغ الملوثات في أعالي البحار من طرف السفن، فإن قانون دولة العلم هو الذي يطبق على هذه الحالة⁽⁵⁰⁾.

الفرع الثاني: اختصاصات التنفيذ للدولة الساحلية في مجال حماية البيئة البحرية

منحت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بموجب أحكام الجزء الثاني عشر اختصاصات التنفيذ للدولة

الساحلية التي تمتد إلي خارج إقليمها البحري في مواجهة السفن الأجنبية، وهذه الاختصاصات تتمثل فيما يلي:

1- إقامة دعوى، رهانا بمراعاة الفرع السابع من الاتفاقية، على أية سفينة تتواجد طوعا داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها النهريّة القريبة من الشاطئ في حالة انتهاك لقوانين وأنظمة هذه الدولة، المتعمدة وفقا للاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه، عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل المنطقة الاقتصادية لتلك الدولة.

2- للدولة الساحلية أن تطلب من أية سفينة، تتوافر أسباب واضحة بأنها قد انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى، تقديم معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وميناء زيارتها التالية و غير ذلك من المعلومات ذات الصلة التي تكون مطلوبة لتقرير ما إذا كان انتهاك قد وقع⁽⁵¹⁾.

وفي حالة ما إذا كان هذا الانتهاك يسفر عن تصريف كبير يسبب تلوث هاما للبيئة البحرية، جاز لهذه الدولة، أن تقوم بتفتيش السفينة تفتيشا ماديا في الأمور المتصلة بالانتهاك إذا رفضت السفينة تقديم معلومات أو إذا كانت المعلومات التي قدمتها مختلفة بصورة واضحة عن الحالة الواقعية لظاهرة، وإذا كانت ظروف القضية تبرر إجراء هذا التفتيش⁽⁵²⁾.

كما يجوز إقامة دعوى تشمل احتجاز السفينة التي يتوفر دليل واضح على أنها ارتكبت الانتهاك المشار إليه في الفقرة أعلاه يسفر عن تصريف يسبب إلحاق ضرر جسيم أو يهدد إلحاق ضرر جسيم بساحل الدولة الساحلية أو مصالحها المرتبطة به أو بأي من موارد بحريها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة⁽⁵³⁾.

49 - الفقرة 4 من المادة 217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

50 - الفقرة 7 من المادة 217 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

51 - الفقرة 3 من المادة 220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

52 - الفقرة 6 من المادة 220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

53 - الفقرة 7 من المادة 220 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

وأكدت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية بيئتها من التلوث هو حق كان موجودا سابقا، ويرتبط بالقانون الدولي الاتفاقي والعرفي، وهذا ما جاءت به المادة 221 من الاتفاقية السالفة الذكر التي تنص على أن: "1- ليس في هذا الجزء ما يمس حق الدول، عملا بالقانون الدولي العرفي منه ولاتفاقي، في أن تتخذ وتنفذ خارج بحريها الإقليمي تدابير تتناسب والضرر الفعلي أو الداهم لحماية ساحلها أو مصالحها المرتبطة به، بما في ذلك صيد الأسماك، مما يترتب علي حادث بحري أو علي أعمال تتصل بهذا الحادث من التلوث أو تهديد بالتلوث يتوقع إلى حد معقول أن يسفر عن آثار ضارة كبرى". ولكن في المقابل فرضت على الدولة الساحلية التزامات عامة تتعلق بالتعاون الدولي والتعاون الإقليمي حيث أوجبت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على كل الدول بأن تتعاون فيما بينها لحماية البيئة البحرية من التلوث على المستوى العالمي والإقليمي، هذا التعاون الذي يتجسد من خلال عدة نقاط، التي أوردتها في الفرع الثاني عشر من الجزء الثاني عشر، وهي:

- 1- إخطار المنظمات الدوابة المختصة والدول المعرضة لخطر التلوث الوشيك أو الفعلي⁽⁵⁴⁾.
- 2- القضاء على آثار التلوث وكذلك في منع الضرر أو خفضه إلى الحد الأدنى⁽⁵⁵⁾.
- 3- تعزيز الدراسات والقيام ببرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات والبيانات.

خاتمة

الجدوى من التدابير الدولية المتعلقة بحق تدخل الدولة الساحلية في أعالي البحار لحماية البيئة البحرية من التلوث، والذي تجسد في كل من اتفاقية بروكسل الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث بالزيت لعام 1969، واتفاقية قانون البحار لعام 1982 هو التوسيع من نطاق ولاية الدولة الساحلية نحو البحر دون أن يكون ذلك على حساب الملاحة البحرية في نطاق أعالي البحار، الذي لا تخضع في نطاقه السفن، كقاعدة عامة إلا للولاية الخالصة لدولة العلم، هذه القاعدة التي وردت عليها استثناء خاص بتدخل الدول الساحلية في أعالي البحار في حالة حدوث تلوث تتعدى آثاره الضارة لتمس البيئة البحرية للدول الساحلية، فيكون لهذه الأخيرة الحق في التدخل في أعالي البحار من أجل تقادي الحوادث البحرية وفي حالة تأثرت مصالحها مباشرة وتهددت بفعل الكوارث البحرية وأثرت علي مواردها الاقتصادية، كما سنت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نظاما محكما في جزئها الثاني عشر يوازن بين مقتضيات ضمان ملاحية بحرية حرة و حماية البيئة البحرية عن طريق تقيد هذه الحرية بدواعي حماية البيئة البحرية و المحافظة عليها.

ف نجد الجزء الثاني عشر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 قد وسع من اختصاصات الدولة الساحلية خارج مياهها الإقليمية من أجل الحفاظ علي البيئة البحرية من الأخطار التي تسببها السفن، بالإضافة إلي إدراج حق التدخل في أعالي البحار كأحد الوسائل القانونية لضمان تنفيذ الالتزامات الملقاة علي عاتق الدولة الساحلية

⁵⁴ - DELEBCQUE Philippe, Droit maritime, 13 éditions, Dalloz, Paris, p.651.

⁵⁵ - أنظر المادة 99 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

بهدف حماية البيئة البحرية والمحافظه عليها. ومن أهم المبادئ التي كرسها اتفاقية قانون البحار لعام 1982 هو مبدأ التعاون علي المستويين الدولي والإقليمي مع الأخذ في الحسبان مصالح الدولة النامية. ونجد أن الجزائر قد جسدت أحكام كل من الاتفاقيتين السالفتين الذكر حول التدخل في أعالي البحار لوضع حد للتلوث الذي يمكن أن ينجر عنه أضرار ببيئتها البحرية، حيث قامت بالمصادقة عليهما. ولا يكفي وضع القواعد العامة التي تلزم الدول بحماية البيئة من الناحية الوقائية والعلاجية، فهذه القواعد تحتاج إلى دعم المجتمع الدولي، كأن تفرض رقابة دولية حقيقية للتأكد من وضع تلك الالتزامات موضع التطبيق، وأن يناط ذلك ببرنامج الأمم المتحدة للبيئة أو عن طريق أجهزة متخصصة تنشأ لهذا الغرض، بالإضافة إلي ذلك هناك قصور بعض الاتفاقيات الدولية غير مستوعبة لكل القضايا البيئية، حيث نجد أن اتفاقية بروكسل للتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالزيت الناجمة عن السفن لعام 1969 قد أغفلت حوادث التلوث النفطية التي قد تحدث بفعل تشغيل أو استخدام الجزر الصناعية أثناء استخراج النفط من مكانه البحرية الأمر الذي يتطلب ضرورة وضع اتفاقيات دولية بالخصوص، تعالج هذه المشاكل خاصة بمنطقة البحر المتوسط التي تشتهر دوله الجنوبية بإنتاج النفط الخام وتصديره.