

المسؤولية الدولية للدول الساحلية والدول الأخرى عن التلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة

أ.م. د علي جبار كريدي الباحث: جاسم محمد حسن

كلية القانون / جامعة البصرة

المخلص

تسعى الدراسة إلى تحديد مسؤولية البلدان الساحلية وغيرها من البلدان الغير الساحلية والمتضررة جغرافياً بالتلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة تلك المنطقة التي أوجدتها اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢) والتي تتمتع بنظام قانوني خاص يميزها عن غيرها من المناطق البحرية المختلفة ولغرض تحقيق أهداف البحث أتبع الباحث المنهج التحليلي وتوصل الى مجموعة من النتائج والتوصيات أهمها:-

(١) إن الدول الساحلية تتمتع بإختصاص مطلق بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة كونها تمتلك الولاية عليها بموجب المادة (٣/ب/١/٥٦) من اتفاقية البحار لعام (١٩٨٢) مما يجعلها أمام إلتزامات عدة يترتب على مخالفتها تحقق مسؤوليتها الدولية وفقاً للمواد (٢١٠-٢١١-٢٢٠) من الاتفاقية. (٢) أن مسؤولية الدول الأخرى غير الساحلية لا يتحقق الا إذا كان التلوث عمدياً وخطيراً وفقاً للمادة (١٩). (٣) ضرورة تطوير وتحديد قواعد المسؤولية الدولية بشكل يجعلها أكثر إنسجاماً وفعالية وتحقق الردع والاصلاح في الوقت ذاته وأن تتناسب مع طبيعة وخصوصية الأضرار التي تصيب البيئة البحرية. (٤) ضرورة إعطاء المزيد من الاختصاصات للدولة الساحلية على حساب دولة العلم في منطقتها الاقتصادية الخالصة لأجل تنفيذ تشريعاتها المتعلقة بحماية البيئة البحرية في المنطقة المذكورة

International liability of coastal States and other States for marine pollution in the exclusive economic zone

Asst.prof.Dr. Jasim Mohammed Hassan
Researcher. Ali Jabbar cridi
College of Law / Basrah University

Abstract

The study seeks to determine the responsibility of coastal countries and other non-coastal and geographically affected countries by marine pollution in the exclusive economic zone. This area was created by the UN Convention on the Sea (1982) and has a special legal system that distinguishes it from other marine areas. Analytical and arrived at a set of results and The most important recommendations are:

(1) that coastal States have absolute jurisdiction over the protection of the marine environment in the exclusive economic zone as they have jurisdiction under Article(56-1-B-3)) of the 1982 Sea Convention, which makes them subject to several obligations resulting from their breach and violation of their international responsibility For all types of pollution in the exclusive economic zone. In accordance with articles (210-211-220) of the said Convention. (2)The need to develop and define the international responsibility to make them more harmonious and effective and achieve deterrence and reform at the same time and be commensurate with the nature and specificity of damage to the marine environment.(3) The need for new international legal mechanisms to reduce violations and breaches by States of their international obligations relating to the protection of the marine environment from pollution, in particular coastal States, of their mandate to protect the marine environment in the exclusive economic zone. (4) To give more jurisdiction to the coastal State at the expense of the flag State in its exclusive economic zone for the implementation of its legislation relating to the protection of the marine environment in that region.

المقدمة

نتيجة للتغيير الحاصل في مفهوم المسؤولية الدولية وما رافقه من تطور في مفهومها والذي أنعكس بصورة أساسية على المبدأ الأساسي في القانون الدولي المتمثل بالسيادة المطلقة للدول على إقليمها وما يترتب عليه من عدم جواز فرض أي التزام تجاهها يمنعها من القيام بجميع الأنشطة على إقليمها، إلا أن القانون الدولي قد تبنى قاعدة أساسية تتمثل في حق كل دولة القيام بكافة الأنشطة على إقليمها لكن ذلك مشروط أن لا تسبب تلك الأنشطة أضراراً للدول الأخرى^(١) وفي هذا المجال فقد أشارت إتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢) الى العديد من الحقوق التي تتمتع بها الدول الساحلية والدول الأخرى غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة تقابلها عدد من الإلتزامات والواجبات التي تترتب بحق تلك الدول في المنطقة المذكورة والتي من شأن إنتهاك تلك الإلتزامات ترتيب المسؤولية الدولية تجاه تلك الدول كونها ملزمة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفق المادة (١٩٢) من الإتفاقية والاتفاقيات الأخرى وهو التزام عام يقع على عاتق جميع الدول، إلا أن على الدولة الساحلية التزامات إضافية في حماية البيئة البحرية في المنطقة المذكورة نظراً لقربها منها ولما لها من ولاية في هذا المجال^(٢) ولكي نسلط الضوء على مدى مسؤولية تلك الدول عن الأنشطة الملوثة للبيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لابد لنا من تقسيم هذه الدراسة الى ثلاثة مباحث وعلى النحو التالي:-

المبحث الأول: مسؤولية الدولة الساحلية عن التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة

المبحث الثاني: مسؤولية الدول الأخرى عن التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

المبحث الثالث: الآثار المترتبة لتحقيق المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية .

المبحث الأول: مسؤولية الدولة الساحلية عن التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

لكي نسلط الضوء على مدى مسؤولية الدولة الساحلية عن التلوث الحاصل في البيئة البحرية للمنطقة الاقتصادية الخالصة، لابد لنا من التطرق أولاً الى مفهوم الدولة الساحلية والتزاماتها الدولية الموجبة للمسؤولية الدولية:-

المطلب الأول: مفهوم الدولة الساحلية وألتزاماتها الدولية.

تطرفت العديد من الاتفاقيات الدولية لمصطلح الدولة الساحلية وأوجببت عليها العديد من الألتزامات الدولية والذي سوف نتطرق إليه في الفرعين التاليين:-

الفرع الأول: التعريف بالدولة الساحلية وفق الاتفاقيات الدولية.

من المفاهيم الأساسية في القانون الدولي أن الدول حرة في استخدام أراضيها ومواردها الأساسية ، لكن بالرغم من ذلك فإن العرف الدولي والمبادئ القانونية المتعارف عليها بين الأمم تضع قيوداً على تلك السلطة ضمن حدود معينة بمعنى أن الدول حرة في ممارسة أي نشاط ضمن أقليمها والمناطق الخاضعة لولايتها كالمناطق الاقتصادية الخالصة شريطة أن لا تسبب ضرراً على الدول الأخرى تطبيقاً لمبدأ (حسن الجوار) و(عدم التعسف باستعمال الحق)^(٣) وتأكيداً لذلك ذهبت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الى إعطاء الدولة الساحلية سلطات وصلاحيات تمارسها تتمثل في حقوق سيادية وأخرى حقوق ولائيفيما يخص حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها^(٤)، بالتالي فهي عندما تمتلك تلك السلطات والصلاحيات في تلك المنطقة فإن هذا يربط عليها التزاماً وواجباً بمكافحة التلوث البحري بكافة أشكاله ومصادره^(٥) وهو ما أشارت اليه المادة (٢٣٥) من الاتفاقية من أن الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي^(٦)، وهو نفس المعنى الذي ذهب إليه المبدأ (٢١) من إعلان أستوكهولم لسنة (١٩٧٢) بأن ((الدول تتحمل مسؤولية ضمان أن الأنشطة التي تقع داخل حدود سلطتها أو ولايتها لا تلحق ضرراً بالبيئة البحرية كذلك المبدأ رقم(١٣) من إعلان ريو لعام (١٩٩٢) المتعلق بمسؤولية الدول عن الضرر البيئي عن إنشائها في المناطق الخاضعة لها وهو ما يتطابق ما ذهبت اليه اتفاقية جنيف لعام (١٩٥٨) في المادة(٢٤) منها الى الزام الدولة الساحلية بحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر الاقليمي والمنطقة المتاخمة^(٧)، ولأن المسؤولية الدولية ترتبط بالالتزام حيث لا معنى لوجود التزام بدون مسؤولية تتحملها الدولة المخاطبة بالقاعدة القانونية التي تعبر عن الالتزام وهو ما ينطبق على التزامات الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تكون واجبة التنفيذ وفي حالة الاخلال بها أو انتهاكها فان هذا يؤدي الى ترتيب المسؤولية الدولية تجاهها وفقاً للمادة(٢٣٥) من إتفاقية البحار والاتفاقيات ذات الصلة^(٨).

الفرع الثاني: إلتزامات الدول الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة الموجبة للمسؤولية.

ذهبت إتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢) الى فرض العديد من الإلتزامات تجاه الدول الساحلية يترتب على مخالفتها ترتيب المسؤولية الدولية تجاهها ومن أهم تلك الإلتزامات:-

أولاً: أشارت الاتفاقية الى إلزام الدولة الساحلية بالتعاون مع بقية الدول والمنظمات الدولية المختصة لأجل وضع قواعد ومعايير وإجراءات دولية لحماية منطقتها الاقتصادية الخالصة من التلوث والحفاظ عليها على أن تكون تلك القواعد والمعايير متناسقة ومنسجمة مع الاحكام التي تضمنتها هذه الاتفاقية^(٩) وفي هذا المجال فقد اشارت المادة(٦/١١) من الإتفاقية على حكم خاص يتعلق بمكافحة التلوث البحري في المنطقة المذكورة والناجم عن السفن يعطي الدولة الساحلية الحق في حالات خاصة وفي قطاع معين في منطقتها الاقتصادية ان تعتمد تدابير الزامية لمكافحة التلوث في المنطقة المذكورة من السفن فيما اذا كانت ظروف معينة تستلزم ذلك.

ثانياً: نظراً لما تتمتع به الدولة الساحلية من الولاية بحماية البيئة البحرية من التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة بموجب المادة(٣ب/١/٥٦) من اتفاقية البحار فإنها تلتزم بأخطار الدول والمنظمات الدولية عن الحالات التي تكون فيها البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة معرضة لخطر داهم بوقوع ضرر عليها نتيجة التلوث الحاصل على ان يتم هذا الأخطار فوراً^(١٠) ففي القضية المعروفة بقناة كورفو (channalcorfo) قضت محكمة العدل الدولية فيها (ان البانيا مسؤولة عن وجود الغام في مياهها الاقليمية دون ان تضع العلامات او تخطر الدول الأخرى عن وجود هذه الالغام فأن ذلك يعد مخالفة خطيرة تتحمل بموجبها البانيا تواجب المسؤولية الدولية... ومن ثم فإن واجباً يقع عليها يلزمها تعويض المملكة المتحدة)^(١١)

ثالثاً: تناولت الإتفاقية المذكورة في العديد من موادها الى مسألة التزام الدول الساحلية بتقييم وتحليل مخاطر التلوث وأثاره في بحرهما الاقليمي ومنطقتها الاقتصادية الخالصة ونشر وتقديم التقارير الى بقية دول العالم والمنظمات الدولية المختصة^(١٢).

رابعاً: تلتزم الدولة الساحلية بوضع القوانين والانظمة المتعلقة بمكافحة التلوث البحري بكافة اشكاله في بحرهما الاقليمي و منطقتها الاقتصادية الخالصة سواء أكانت مصادر التلوث برية أم بحرية أو من السفن وغيرها من المصادر لكن ذلك يجب ان يكون مطابقاً للمادة(٢١١) من الاتفاقية بشرط ان لا تكون تلك القوانين والانظمة اقل فاعلية من القواعد والمعايير الدولية إضافة الى مراعاة المعايير التي تتفق عليها الدول عن طريق المنظمات الدولية الخاصة بمكافحة التلوث البحري في تلك المناطق الاقتصادية الخالصة بمعنى آخر أن تسعى الدولة

الساحلية الى القيام بعملية التوفيق بين قوانينها الوطنية الخاصة بتلك المنطقة والمعايير الدولية المعمول بها^(١٣).

خامساً: أشارت الإتفاقية الى التزام الدولة الساحلية وعند قيامها بإقامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة (٥٦/ب/١) من إتفاقية البحار بحماية البيئة البحرية في المنطقة المذكورة ولا سيما عند إزالة تلك المنشآت والتركيبات، وهو ما أشارت إليه المادة (٢٠٨) الفقرة الأولى منها بأن (تعتمد الدولة الساحلية قوانين وانظمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه والناشئ عما يخضع لولايتها من أنشطة تخص قاع البحار او ما يرتبط بتلك الأنشطة وعما يدخل في ولايتها من جزر اصطناعية ومنشآت وتركيبات عملاً بالمادتين (٦٠) و (٨٠) من الاتفاقية^(١٤)

سادساً: ان سلطات الدولة الساحلية في تفتيش السفن الاجنبية التي تنتهك القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست مطلقة بل ان هنالك ضوابط وقيوداً تضمن حسن استخدام هذه السلطات وبخلافه تتحمل الدولة الساحلية المسؤولية الدولية لإساءة استعمال الحق وعليه فإن الدولة الساحلية تلتزم بعدم القيام بهذا الإجراء إلا وفق الضوابط الآتية (١) ان يكون الانتهاك قد حدث في المنطقة الاقتصادية الخالصة وهذا ما اشارت اليه المادة (٣/٢٢٠) من اتفاقية البحار أما اذا حدث هذا الانتهاك في اعالي البحار او في المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة اخرى فلا يجوز لها القيام بهذا الاجراء (٢) ان يكون التلوث الحاصل على قدر من الجسامه والخطورة بحيث يسبب تلوثاً هاماً في المنطقة المذكورة وهو ما اشارت اليه المادة (٥/٢٢٠) من الاتفاقية مما يؤدي الى استبعاد المخالفات الأخرى البسيطة، ويرجع في تحديد جسامه وخطورة التلوث الى معيار موضوعي من حيث كون التلوث الحاصل ناتج عن تصريف كبير وهذا الامر يتطابق مما ذهب اليه الاتفاقيات الدولية السابقة على اتفاقية البحار مثل اتفاقية لندن لعام (١٩٥٤) بشأن التلوث الناجم عن السفن وتعديلاتها (٣) أن ترفض السفينة الأجنبية المبحرة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أن تعطي معلومات عن هويتها وميناء تسجيلها وغيرها من المعلومات المطلوبة^(١٥)

سادساً: تلتزم الدولة الساحلية بالإفراج الفوري عن السفن التي يتم إيقافها بسبب انتهاكها القوانين التي وضعتها لحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة إذ قامت هذه السفن بتقديم كفالة أو ضمان^(١٦)

سابعاً: تلتزم الدولة الساحلية وقيل قيامها او اعطاءها الموافقة بالإغراق البحري في بحرها الاقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة ان تقوم بالتشاور مع بقية الدول التي قد تتأثر بهذا الاغراق بسبب موقعها الجغرافي.^(١٧) وبخلافه تتحمل المسؤولية الدولية عن التلوث الحاصل .
ثامناً: تلتزم الدولة الساحلية بمراعاة القوانين والانظمة فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في المناطق المكسوة بالجليد والواقعة داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث تشكل الظروف المناخية القاسية عائق او مخاطر استثنائية للملاحة يترتب عليها تلوث في البيئة البحرية في المنطقة المذكورة.^(١٨)

تاسعاً: تلتزم الدولة الساحلية بالقيام بتقييم جميع الانشطة التي تقع تحت ولايتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي من شأنها ان تؤدي الى تلوث في البيئة البحرية في تلك المنطقة^(١٩) وفي هذا الشأن يمكننا ان نشير الى الحكم الصادر من محكمة العدل الدولية بتاريخ ١٩٢٧/٧/٢٦ في النزاع القائم بين المانيا وبولندا حول مصنع chorzow الى ان...من المبادئ العامة للقانون الدولي ان كل اخلاص يقع من دولة بأحد تعهداتها يستتبع مسؤوليتها ومن ثم الالتزام بالتعويض الملائم، وان هذا التعويض أمر متلازم مع عدم القيام بالتعهد^(٢٠) وبالتالي فاذا ما ادعت إحدى الدول الأخرى أن الدولة الساحلية قد تصرفت بما يخالف الأحكام التي تضمنتها إتفاقيه البحار والاتفاقيات الأخرى فيما يتعلق بالالتزامات المترتبة عليها فإن لتلك الدول الحق أن ترفع هذا الامر الى إحدى المحاكم التي ورد ذكرها في المادة(٢٨٧) من الاتفاقية^(٢١).

عاشراً: تلتزم الدولة الساحلية بوضع القوانين والانظمة التي تكفل مكافحة التلوث البحري من المصادر البرية بما في ذلك الأنهار ومصابها وخطوط الأنابيب ومخارج التصريف والقاء المواد السامة او الضارة وعليها مراعاة القواعد والمعايير الدولية^(٢٢) حادي عشر: تلتزم الدولة الساحلية بالتعاون على المستوى الدولي والاقليمي لغرض مكافحة التلوث البحري الناجم عن مصادر برية^(٢٣) وفي هذا المجال نرى على الصعيد الدولي واثناء المناقشات التي دارت في المؤتمر الثالث للبحار في دورته الثالثة لعام(١٩٧٥) تم الاتفاق على وضع التزام عام على جميع الدول بالرصد البيئي وتزويد المنظمات الدولية بالنتائج ،مع الاخذ بنظر الاعتبار الوضع الاقتصادي للدول النامية عند تنفيذ هذا الالتزام حيث استقرت المناقشات على اقرار نصوص المواد(٢٠٣)(٢٠٤)(٢٠٥)(٢٠٦) من اتفاقية البحار والتي تنطوي على معنى الزام الدول الاعضاء بمكافحة التلوث بالتعاون على المستوى الدولي والاقليمي^(٢٤).

المطلب الثاني: تطبيقات قضائية دولية عن التزامات الدولة الساحلية.

(الفرع الأول) قضية السفينة (Affairecamouco)

وهي سفينة صيد مسجلة بأسم دولة (بنما) تم حجزها وتوقيفها بتاريخ ١٩٩٩/٩/٢٨ داخل حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة لجزر (crozet) التابعة (فرنسا) نتيجة قيامها بأنشطة الصيد غير المشروع والمسبب تلوثاً في البيئة البحرية في تلك المنطقة، أذ قامت البحرية الفرنسية بتوقيف وحجز السفينة وربانها وطاقمها في ميناء (port des) ومن ثم التحقيق مع ربان السفينة وتحديد مبلغ الكفالة من قبل أحدى الحاكم الفرنسية بـ (٢٠ مليون فرنك فرنسي) لغرض رفع الحجز عن السفينة المذكورة، وفي تاريخ ٢٠٠٠/١/١٧ قامت دولة (بنما) بتقديم طعناً ضد فرنسا تطالب به بأبطال الحكم المذكور الصادر عن المحكمة الفرنسية لدى محكمة العدل الدولية استناداً للمادة (٢٩٢) من إتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢)^(٢٥) تحت عنوان (الأفراج السريع عن السفينة camuco) وطاقمها ، وبتاريخ ٢٠٠٠/٢/٧ صدر قرار من المحكمة الدولية للبحار يلزم (فرنسا) بالأفراج السريع عن السفينة المذكورة وطاقمها بعد دفع مبلغ الكفالة، بالتالي فإن قرار محكمة العدل الدولية يؤكد ويلزم الدول الساحلية بالأفراج السريع عن السفن عند حجزها من قبلها بسبب قيامها بأنشطة تنتهك القوانين والانظمة الموضوعة من قبل الدولة الساحلية وخصوصاً المتعلقة بتلويث البيئة البحرية في البيئة البحرية سواء في بحرها الاقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة وذلك بعد دفع مبلغ الكفالة المحدد من قبلها.

(الفرع الثاني) قضية السفينة SAIGA. (٢٦)

السفينة Saiga هي ناقة بترول ترفع علم دولة (saint Vincent) وكانت مؤجرة وقت وقوع الحادث لشركة مسجلة في جنيف تدعى (shipping croup ltd) وبتاريخ ١٩٩٧/١٠/٢٧ غادرت السفينة المذكورة ميناء (داكار) في (السنغال) وعبرت الحدود البحرية الشمالية بين دولة (غينيا) و(غينيا بيساو) ودخلت المنطقة الاقتصادية الخالصة لـ(غينيا) وقامت بتمويل ثلاث سفن صيد بالبتترول أثنتين منهما تحمل علم (السنغال) والأخرى تحمل علم (اليونان) وهذه السفن مخولة بالصيد في منطقتها الاقتصادية الخالصة.

- بتاريخ ١٩٩٧/١٠/٢٨ طاردت السفن التابعة لدولة (غينيا) السفينة المذكورة وقبضت عليها واقتيادها الى ميناء (conackry) في (غينيا) حيث تم احتجازها مع قبطانها، وعلى اثر ذلك قامت السلطات الغينية بتاريخ ١٩٩٧/١١/١ بتفريغ حمولة السفينة من النفط، ولم

تطلب اية كفالة مالية للإفراج عن السفينة كما لم تعرض هذه الكفالة من قبل دولة saint Vincent . ويتاريخ ١٩٩٧/١١/١٣ اقامت دولة saint Vincent دعوى أمام المحكمة الدولية للبحار تطالب بالإفراج عن السفينة saica استناداً للمادة (٢٩٢) من إتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢)

- حددت المحكمة الدولية للبحار تاريخاً للجلسة الاولى بتاريخ ١٩٩٧/١١/٢١ استناداً للنظام الداخلي للمحكمة الفقرة الثانية من المادة (١١٢) التي تشير الى تحديد موعد بدء الجلسات يكون بعد خمسة عشر يوماً من استلام الطلب، حيث ناقشت المحكمة في بادئ الامر مسألة اختصاصها في نظر القضية ، حيث وجدت ان كلتا الدولتين اعضاء في اتفاقية البحار لعام (١٩٨٢) وانها دخلت حيز التنفيذ لهما منذ السادس عشر من نوفمبر عام (١٩٩٤) وان من متطلبات المادة (٢٩٢) ان يقدم الطلب الى المحكمة مرفقاً بنسخة من اتفاق الاطراف على إخضاع مسألة الافراج عن السفينة الى المحكمة الدولية للبحار او ايه محكمة دولية اخرى خلال فترة خمسة عشر يوماً من تاريخ الأحتجاز لذا أصبحت المحكمة تملك الأختصاص في النظر في القضية بالتالي فان جوهر القضية المعروض أمامها يتحدد في هل إن الاحتجاز الناتج عن القبض على السفينة المذكورة يشكل انتهاكاً لنصوص اتفاقية البحار لعام (١٩٨٢) وفي يوم الجلسة طالبت saint Vincent المحكمة بالإفراج الفوري عن السفينة saica والطاغم والبضاعة دون الحاجة الى وضع مبلغ مالي معين ، ذلك ان السفينة المذكورة لم تدخل المياه الاقليمية لدولة (غينيا) وانما انجرفت الى المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة (سيراليون) وأن غينيا لم تبلغ دولة العلم عن سبب أحتجاز السفينة ، وأن دولة (غينيا) لم تمتثل الى أحكام فق/٢ من المادة (٧٣) من إتفاقية البحار لعام (١٩٨٢) لعدم أفراجها عن السفينة كما أنها لم تطلب كفالة مالية

- أوضحت (غينيا) أنها لم ترتكب عملاً غير مشروع وانما حاولت المحافظة على حقوقها كون السفينة المذكورة قامت بتزويد السفن بالبتترول في منطقتها الاقتصادية الخالصة وهو يمثل إنتهاكاً لقوانينها وانظمتها الوطنية مسبباً اضرار لها ، وأن احتجاز السفينة تم بعد المطاردة الحثيثة التي قامت بها سفنها ، بالتالي فهي تطالب المحكمة برفض طلبات (saint vaincent) التي تستند الى المادة (٢٩٢) من إتفاقية البحار كون أن المادة المذكورة تطبق فقط عند تقديم الدولة التي تم احتجاز سفينتها كفالة مالية أو ضمان الى الدولة المحتجرة للسفينة، لكن هذا الأمر لم يحدث.

- لاحظت المحكمة إنه لا يمكن لدولة saint vaintcent أن تستند الى المادة (٧٣) من إتفاقية الأمم المتحدة للبحار كونها لم تضع مبلغاً مالياً أو كفالة وحتى انها لم تعرض ذلك، وان مبلغ الكفالة يجب ان يتحدد في ضوء معيار (المقبولية) الذي تضمنه المادة(٢٩٢) من الاتفاقية بالتالي فان على المحكمة ان تضع في اعتبارها عند تحديد مبلغ الكفالة او الضمان المالي قيمة النفط الذي كانت تحمله السفينة المذكورة بالإضافة الى مبلغ(٤٠٠٠٠٠٠) دولار أمريكي مالم يتفق الطرفان على خلاف ذلك، وبتاريخ ٤ ديسمبر(١٩٩٤) اصدرت المحكمة الدولية للبحار قراراً يتضمن الافراج الفوري عن السفينة بعد دفع مبلغ الكفالة المحدد أو الضمان المالي المعقول^(٢٧).

مما تقدم نخلص الى الدول الساحلية تتحمل المسؤولية الدولية عن جميع أنشطتها الملوثة للبيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لما تمتلكه من الولاية بحماية المنطقة المذكورة من التلوث وفقاً للمادة (٣/١/٥٦) من إتفاقية البحار وما لها من حقوق وعليها التزامات وما تتمتع به من موقع جغرافي لقرتها من المنطقة، الا أنه بالرغم من ذلك فإنالدول الصناعية الكبرى أستطاعت في أغلب الاتفاقيات الدولية أن تعطي دولة (علم السفينة) الاختصاص في إصدار العقوبات المترتبة عن مخالفة أحكامها المتعلقة بتلوث البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة فضلاً على أقتصار أغلب الاتفاقيات الدولية تقتصر في تطبيقها على الدول الاطراف فيها فقط.

ولأجل الاحاطة بمدى المسؤولية الدولية المترتبة تجاه الدول الأخرى بسبب إنتهاكها للالتزامات التي أوجبتها عليها الاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها إتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢) لا بد لنا من التطرق في المبحثالثاني للالتزامات الدول الأخرى في المنطقة الاقتصادية الخالصة والتي تشمل (دولة العلم ودولة الميناء والدول المتضررة جغرافياً) .

المبحث الثاني: مسؤولية الدول الأخرى عن التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

الزمت اتفاقية الامم المتحدة للبحار الدول الأخرى الغير ساحلية بمجموعة من الالتزامات المتعلقة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة الخاضعة لولاية الدول الساحلية تلك الالتزامات التي من شأن إنتهاكها أو الأخلال بها ترتيب المسؤولية الدولية تجاه هذه الدول وفقاً للمادة (٢٣٥) من الإتفاقية التي تذهب الى أن (الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها ، وهي مسؤولة وفقاً للقانون

الدولي...^(٢٨)) وهذا الالتزام يتمثل مع الالتزام الوارد في المادة (٥٨) من الاتفاقية المتضمن التزام الدول الاخرى بضمان حقوق الدولة الساحلية والامتثال لقوانينها وانظمتها عند ممارسة حقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبذلك يكون على (الدول الاخرى) استنادا المواد المذكورة التزامات عامة تتمثل اولاً في مراعاة حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وهو التزام لا يخرج عن كونه احد المبادئ الاساسية في القانون الدولي والذي يقضي بعدم التعسف في استعمال الحق، ذلك ان استعمال الدول الاخرى لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة التي اشارت اليها المادة (٥٨) من الاتفاقية لا يعني التجاوز وانتهاك حقوق الاخرين وهو ما أكدته المادة (٣٠٠) من الاتفاقية التي تشير إلى (... وتمارس الحقوق والحريات المعترف بها في هذه الاتفاقية على نحو لايشكل تعسفاً في استعمال الحق) أما الالتزام الاخر فهو الامتثال لقوانين وانظمة الدولة الساحلية وفقاً للقانون الدولي، وهو ما يعني التزام السفن الاجنبية خلال قيامها بالملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقوانين التي تضعها الدولة الساحلية لأجل تنظيم الملاحة كمناطق السلامة التي تنشأها حول الجزر الأصطناعية والمنشآت والتركيبات أو تلك التي تتخذها لحماية الثروة أو تنظيم عمليات البحث العلمي والتي من شأنها أحداث التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٢٩) وفي هذا المجال فإنه أثناء أعمال لجنة الأستخدامات السلمية لقيعان البحار نشأت مجموعة من الدول دفعتها العوامل الجغرافية والاقتصادية الى التضامن فيما بينها للدفاع عن مصالحها وهوما يطلق عليه (الدول المتضررة جغرافياً والدول الحبيسة)، عليه ولغرض تحديد مدى مسؤولية تلك الدولوالمتمثلة بدولة العلم والميناء والدول المتضررة جغرافياً يتوجب علينا تقسم هذا المبحث الى مطلبين نتطرق في الأول الى التزامات دول العلم ودولة الميناء الموجبة للمسؤولية الدولية ثم في المطلب الثاني الى التزامات الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً الموجبة لمسؤوليتها الدولية .

المطلب الأول: التزامات دولة العلم ودولة الميناء في المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفرع الاول: التعريف بدولة العلم ودولة الميناء.

تقضي قواعد القانون الدولي والاتفاقيات الدولية وفي مقدمتها اتفاقيات جنيف الاربعة لعام (١٩٥٨) لزوم ان تحمل كل سفينة علم الدولة التي تنتمي اليها بجنسيتها فالسفينة التي لا ترفع علم دولة ما او ترفع اكثر من علم تعتبر في حكم السفن عديمة الجنسية ولا تخضع لولاية اية دولة وكذلك لا يجوز لها ان تستبدل علمها اثناء الرحلة او وجودها في الميناء^(٣٠)

وفي هذا المجال فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار مايلي ١- تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في اقليمها وللحق في رفع علمها وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها ويجب ان تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة. ٢- تصدر كل دولة للسفن التي منحتها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك^(٣١) حيث تشترط الدول العديد من الشروط لغرض منح جنسيتها للسفن البحرية ومن ثم اعطاءها حق رفع علمها منها ما يتعلق بعدم اعطاء الجنسية الا للسفن التي يتم بناءها وطنياً داخل اقليم الدولة أو يتطلب القانون الوطني لدولة ما ان تكون السفينة مملوكة لمواطنها الذين يحملون جنسيتها شرطاً لا عطاء جنسيتها لتلك السفينة، وهذا الامر راجع الى القوانين الوطنية للدول والذي يترتب عليه في حالة الموافقة عليه الى اعطاء الجنسية للسفينة وهو ما يحقق رابطة قانونية بين السفينة والدولة التي ترفع علمها والتي تؤدي الى تحديد الاختصاص في حالة تنازع القوانين حيث يسري قانون جنسية الدولة لتنظيم أعمال ونشاطات السفينة وما يقع عليها من اعمال^(٣٢) وبالتالي فان السفينة تخضع لقانون الدولة التي أعطتها جنسيتها مما يترتب التزام تلك الدولة بممارسة اختصاصاتها الفعلية عليها من حيث الرقابة والاشراف و صلاحيتها للملاحة..، وفي حالة عدم احترام تلك الواجبات الملقاة على عاتق دولة العلم فإن ذلك يؤدي الى قيام المسؤولية الدولية تجاهها وتكون مسؤولة عن تعويض الضرر وفقاً للقانون الدولي^(٣٣) وفي هذا المجال فقد حاولت اتفاقية البحار ايجاد نوع من التوازن بين اختصاصات الدول في مسألة حماية البيئة البحرية من التلوث كون الدول البحرية الكبرى تعمل على خلق مجال واسع لاختصاص دولة العلم على حساب الدولة الساحلية التي ترغب في مد اختصاصها الى مساحات تبعد كثيراً عما قرره القانون الدولي، فكان الحل هو انشاء اختصاصات جديدة واعطاءها لدولة الميناء والتي تلعب دوراً كبيراً في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث^(٣٤).

أما مصطلح (دولة الميناء) فهو مصطلح يمكن أن ينطبق أيضاً على الدولة الساحلية عندما تكون هي صاحبة الميناء وتسعى للمحافظة على الميناء من التلوث والمحافظة على سواحلها، ومع ذلك فإن الإشارة بشكل مستقل على (دولة الميناء) في إتفاقية البحار تبقى له أهميته فيما يخص الاجراءات التي تتخذها الدول باعتبارها (دولة الميناء) خاصة ان مصالح دولة الميناء تختلف عملياً عن مصالح الدولة الساحلية حيث تهتم الاولى بالمحافظة على الملاحة البحرية بينما تهتم الثانية بالمحافظة على سلامة سواحلها وبالتالي فان دولة الميناء تلعب دور الدولة المضيفة للسفن الاجنبية (دولة ترانزيت) فهي ليست الدولة الساحلية ولا دولة العلم^(٣٥).

الفرع الثاني: التزامات دولة العلم والميناء في المنطقة الاقتصادية الخالصة الموجبة للمسؤولية الدولية.

أشارت اتفاقية الأمم المتحدة للبحار الى جملة التزامات متعلقة بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة تجاه دولة العلم والميناء والتي من شأن انتهاكها والاخلال بها ترتيب المسؤولية الدولية بحق تلك الدول.

أولاً: التزامات دولة العلم الموجبة لمسئوليتها الدولية.^(١) تلتزم دولة العلم بإعتماد القوانين والانظمة المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث لغرض تطبيقها على السفن التي تحمل علمها او المسجلة فيها، بشرط ان لا تكون تلك القوانين والانظمة اقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية المعترف بها والموضوعة من قبل المنظمات الدولية المختصة او عن طريق مؤتمر دبلوماسي عام^(٣٦)، بالتالي فانه وفقاً لهد الالتزام فان دولة العلم تستطيع ان تعتمد قوانين وانظمة لمكافحة التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه اكثر تشدداً مماورد في إتفاقية البحار، وتأكيداً لهذا الاتجاه فقد صدرت عدة تشريعات وطنية التزاماً من دولة علم السفينة بحماية البيئة البحرية منها التشريع الامريكي لسنة (١٩٧٢) وهو ما يطلق عليه -بالقانون الفيدرالي- لغرض السيطرة على تلوث المياه، والذي بموجبه تم فرض جزاءات مدنية وأخرى جزائية على مخالفة أحكامه، كذلك يمكن الإشارة الى التشريع الفرنسي الصادر عام(١٩٦٤) والمتعلق بمكافحة التلوث البحري بالبتترول والذي تم تعديله بموجب القانون الصادر عام(١٩٧٣) حيث نصت المادة الاولى منه الى عقوبة الغرامة او السجن جزاء انتهاك احكام هذا القانون...^(٣٧) (٢) تلتزم دولة العلم بتأسيس المسؤولية عن التلوث الحاصل في المنطقة الاقتصادية الخالصة وتحريك هذه المسؤولية حال وقوع حادث التلوث وذلك بمباشرة التحقيق في الانتهاكات للقواعد والمعايير الدولية في القانون الدولي وتوقيع الجزاء على السفن الرافعة لعلمها والتي تنتهك القوانين والانظمة الموضوعية من قبلها المتعلقة بحماية البيئة البحرية^(٣٨).

(٣) تلتزم الدول كافة بما فيها دولة العلم وخلال ملاحتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقوانين والانظمة التي تضعها الدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية البحار والقانون الدولي لمكافحة التلوث في المنطقة المذكورة^(٣٩). (٤) تتحمل دولة العلم المسؤولية الدولية عن اية خسائر او اضرار تلحق بالدولة الساحلية نتيجة عدم امتثال سفينة حربية او سفينة حكومية اخرى مستعملة لأغراض غير تجارية لقوانين وانظمة الدولة الساحلية او لأحكام اتفاقية الامم المتحدة للبحار او غيرها من قواعد القانون الدولي بشأن المرور في البحر الاقليمي للدولة الساحلية

في البحر الاقليمي والمنطقة الاقتصادية ،كما تلتزم دولة العلم بإخضاع كل سفينة قبل التسجيل للتفتيش والزام السفن كافة بحمل الخرائط والوثائق الملاحية والاجهزة المستخدمة في الملاحة البحرية^(٤٠).

ثانياً: إلتزامات دولة الميناء الموجبة للمسؤولية الدولية.

(١) تلتزم دولة الميناء بإخطار المنظمة الاستشارية للملاحة البحرية بالقوانين واللوائح البيئية المتخذة من قبلها على أن يكون هذا الأخطار في وقت كاف قابل للتطبيق^(٤١)

(٢) تلتزم دولة الميناء أن لا تكون قوانينها وانظمتها تعرض سلامة الملاحة للخطر أو تسبب مخاطر للسفن^(٤٢).

(٣) تلتزم دولة الميناء أن لا تكون القوانين الموضوعة من قبلها تقوم على التمييز بين سفن الدول المختلفة^(٤٣)

(٤) تلتزم دولة الميناء على منع السفن من مغادرة الميناء إذا كان في خروجها ضرر على البيئة البحرية مع إبلاغ الممثل الدبلوماسي للدولة التي ترفع علمها، كما يلزم السماح للسفينة بمواصلة سيرها فوراً بعد التأكد من صلاحيتها للإبحار وأن خروجها لن يرتب ضرراً بالبيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة كما أُلزمت الاتفاقيات الدولية دولة الميناء بتزويد الموانئ التابعة لها بالأجهزة والمعدات اللازمة بأصلاح السفن وأقامة الحواجز لاحتواء التلوث البحري بالزيت ومنع انتشاره في حالة وقوعه والعمل على حماية البيئة البحرية^(٤٤).

(٥) تلتزم دولة الميناء بالتحقيق في أي انتهاك يعتقد انه وقع في المياه الداخلية والمنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقدمة طلب التحقيق اليها اذا كان سبب الانتهاك إحدى السفن الاجنبية الموجودة في ميناء دولة الميناء، حيث عليها القيام بإجراءات التحقيق واقامة الدعوى ضد السفن المخالفة لقواعد والانظمة الخاصة بالتلوث البحري ويمتد اختصاصها هذا ليس في بحرها الاقليمي او منطقتها الاقتصادية الخالصة بل يمتد الى منطقة اعالي البحار^(٤٥).

(٦) تلتزم دولة الميناء عند ممارستها صلاحيات التنفيذ ضد السفن الاجنبية بنص المادة(٢١٨) من اتفاقية البحار بان لا تسبب بأية طريقة مخاطر للسفن أو تقتادها الى ميناء غير مأمون^(٤٦)

(٧) تلتزم دولة الميناء بالإفراج الفوري عن السفن الاجنبية واخلاء سبيل طاقمها متى تم إيداع كفالة أو ضمان مالي وفي حالة رفضها فيمكن بناء على طلب دولة العلم إحالة أمر الافراج عن السفينة الى محكمة اخرى بالاتفاق بين الطرفين ،وإذا لم يتوصل الى اتفاق خلال(١٠) أيام من وقت الاحتجاز يجوز لدولة العلم ان تتقدم بطلب الافراج الى المحكمة الدولية للبحار^(٤٧).

(٨) يتم تقرير مسؤولية دولة الميناء عن الضرر أو الخسارة المنسوبة اليها الناشئة عن تدابير اتخذتها عملاً بمقتضى المادة(٢١٨) من الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من الاتفاقية إذا كانت التدابير غير مشروعة^(٤٨).

المطلب الثاني: التزامات الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة الموجبة للمسؤولية الدولية.

لكي نسلط الضوء عن التزامات الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً، لا بد لنا من التطرق الى التعريف بهما أولاً ومن ثم نتطرق الى التزاماتهما وفق الاتفاقيات الدولية :

-الفرع الأول:التعريف بالدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً.

أشارت إتفاقية الأمم المتحدة للبحار في المادة(١٢٤/أ) منها الى التعريف بمصطلح الدول غير الساحلية بأنها (كل دولة ليس لها ساحل بحري) إلا أن الاختلاف يكمن في تحديد المقصود بالدول المتضررة جغرافياً وهو أمر في غاية الصعوبة وطرحت حوله العديد من الافكار ضمن المؤتمرات واللقاءات الدولية التي أثمرت في النهاية ما أشارت إليه إتفاقية الأمم المتحدة للبحار بالقول(... تعني الدول المتضررة جغرافياً الدول الساحلية بما فيها الدول المشاطئة لبحار مغلقة او شبه مغلقة والتي يجعلها موقعها الجغرافي معتمدة في حصولها على امدادات كافية من السمك لأغراض تغذية سكانها أو جزء من سكانها على أستغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة لدول أخرى واقعة في نفس المنطقة دون الاقليمية أو الاقليمية وكذلك الدول الساحلية التي لا تستطيع إداء مناطق اقتصادية خالصة بها)^(٤٩) وبالتالي فقد منحت الاتفاقية وبموجب الفقرة الثالثة من المادة(٦٩) والفقرة الرابعة من المادة (٧٠) الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً حق المشاركة في أستغلال الموارد الحية للمناطق الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية وعلى أساس منصف،وفي مقابل هذه الحقوق هناك التزامات تترتب بمواجهة تلك الدول عند ممارستها لتلك الحقوق والتي تنشأ عنها أضرار تسبب تلوثاً في البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة

الفرع الثاني: ألتزامات الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة.

أولاً: تلتزم الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً وعند ممارستها لحقوقها في المنطقة الاقتصادية الخالصة واستناداً للمواد(١٩٢) و(١٩٧) من الاتفاقية في ان تتخذ ما يلزم من

التدابير المتمشية مع الاتفاقية لمنع التلوث والسيطرة عليه في المنطقة المذكورة وهو التزام عام.

ثانياً: تلتزم الدول الغير ساحلية والمتضررة جغرافياً في التعاون مع الدول الأخرى الواقعة في نفس المنطقة في مكافحة التلوث البحري ومنع الضرر^(٥٠) **ثالثاً:** تلتزم الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً بوضع القوانين والانظمة المتعلقة بمكافحة التلوث البحري الناتج عن طريق الاغراق ومن السفن^(٥١)

رابعاً: تلتزم الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً بعد القيام بنقل حقوق استغلال الموارد الحية التي تحصلت عليها وفق الضوابط المشار اليها في الاتفاقية الى دولة ثالثة او رعاياها بشكل مباشر أو غير مباشر سواء تم ذلك بالتأجير أو الترخيص أو إقامة مشاريع مشتركة مالم تتفق الدول المعنية على ذلك^(٥٢) **خامساً:** تلتزم الدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً عن احداث آثار ضارة بالمجتمعات المتعيشة بصيد الاسماك أو ضارة بصناعة صيد الاسماك في الدولة الساحلية.^(٥٣)

سادساً: يتقيد رعايا الدول الغير ساحلية والمتضررة جغرافياً والذين يقومون بالصيد في المنطقة الاقتصادية الخالصة بتدابير الحفظ والشروط والاحكام الأخرى المقررة في قوانين وانظمة الدولة الساحلية، وهو ما يؤدي في حالة الاخلال به الى المساهمة في تلوث البيئة في المنطقة الاقتصادية الخالصة.^(٥٤)

سابعاً: تلتزم الدول الغير ساحلية والمتضررة جغرافياً في استغلال جزء من الموارد الحية فقط في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية وهو ما اشارت اليه الفقرة الثانية من المادة(٦٢) من الاتفاقية ويقتصر على الثروات الحية الموجودة في العمود المائي ولا يمتد الى الثروات الحية الراقدة في القاع التي تعتبر من الثروات الخاضعة للأحكام الخاصة بالجرف القاري حسب المادة (٦٨) من إتفاقية الأمم المتحدة للبحار^(٥٥).

بناء على ما تقدم نخلص انه لأجل الحفاظ على التوازن الدولي وتحقيق العدالة والسلام والامن الدولي ، فقد اقرت اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام (١٩٨٢) العديد من الحقوق للدول غير الساحلية والمتضررة جغرافياً في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وهي بمثابة تعويض لها عن وضعها الجغرافي لكن في مقابل تلك الحقوق هنالك العديد من الالتزامات عليها للالتزام بها وبخلافه سوف تترتب عليها المسؤولية الدولية وفقاً للإتفاقية المذكورة وقواعد القانون الدولي.

المبحث الثالث:- آثار تحقق المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية.

عندما تتوافر شروط تحقق المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية فإن ذلك يؤدي الى حدوث آثار قانونية تقع على عاتق الشخص الدولي المسبب للضرر تتناسب مع جسامه الضرر المتحقق^(٥٦)، عليه سوف نتطرق لتلك الاثار فيما يلي:-

المطلب الأول: (الترضية كأثر لتحقيق المسؤولية الدولية)**الفرع الأول: التعريف بالترضية.**

يقصد بالترضية هو قيام الدولة بالإعلان عن عدم إقرارها للتصرفات الصادرة عنها أو عن أحد أجهزتها عن طريق تقديم إعتذار أو معاقبة مرتكبي تلك التصرفات، كأن تتقدم الدولة المسؤولة باعتذار رسمي عن طريق قنواتها الدبلوماسية عن كل ما يصدر عنها من أنشطة تمس سيادة الدول الأخرى أو كرامتها أو هيبتها وحرمة بعثاتها الدبلوماسية وغالباً ما يتم اللجوء الى هذا الطريق عندما يكون هنالك ضرر معنوي أو أدبي قد لحق بإحدى الدول نتيجة تصرفات دولة أخرى غير مشروعة، وفي هذا المجال فقد أشارت المادة (٣٥) من قواعد تقنين المسؤولية الدولية الى ((للدولة المسؤولة عن الفعل غير المشروع أن تقدم الترضية نتيجة الضرر الذي ألحقه هذا الفعل وذلك في الحدود التي لا يمكن اصلاح هذا الضرر عن طريق التعويض العيني أو بمقابل، وهذا المفهوم للترضية يتطابق مع ما ذهب إليه لجنة القانون الدولي في مشروع المسؤولية الدولية في المادة(٤٥) منها.

الفرع الثاني: أشكال الترضية.

تتخذ صوراً وأشكالاً عدة مثل مبادرة المنظمة الدولية الى تقديم إعتذار علني أو غير علني للشخص الدولي الذي أصابه الضرر، أو تتم بعدم إقرار أو إعتاد التصرفات والاعمال الصادرة من أجهزتها وموظفيها أو تتم بأرسال مذكرات دبلوماسية تعترف بها الدولة بخطئها أو تعمد الى أيفاد بعثة دبلوماسية لتقديم إعتذار رسمي نيابة عنها الى الدولة التي أصابها الضرر أو تتخذ الترضية أحياناً أخرى شكل يتمثل (بتحية العلم)^(٥٧) وفي بعض الاحيان فإن مجرد إعلان القضاء الدولي أو هيئة التحكيم عن مسؤولية دولة ما يعد في ذاته ترضية مناسبة للدولة المتضررة وفي هذا المجال ذهب لجنة القانون الدولي في مشروع المسؤولية الدولية لعام (٢٠٠١) بالقول (...على الدولة المسؤولة عن فعل غير مشروع دولياً الالتزام بتقديم ترضية عن الخسارة التي تترتب عن هذا الفعل، إذ كان يتعذر إصلاح هذه الخسارة عن طريق الرد والتعويض... وقد تتخذ الترضية شكل الاقرار بالخرق أو تعبير عن الأسف أو إعتذار رسمي

أو أي شكل مناسب على ان يكون هنالك تناسب بين تلك الترضية والخسارة (الضرر) على أن لا تتخذ شكلاً مذلاً للدولة المسؤولة لأنه أحياناً يقتصر التعسف بالإذلال ولاسيما الدول الكبرى الذي استخدمته لأذلال الدول الأخرى فالمادة المذكورة قد أشارت الى عدة جوانب من الترضية منها ما يتعلق بالطابع القانوني للترضية ومنها ما يتعلق الى بعض طرق الترضية وعلى سبيل المثال لا الحصر اما الجانب الآخر فهو يتعلق بالقيود على الالتزام بتقديم الترضية عن الضرر المتحقق وكرامة الدول الخالية من الإذلال للدولة المسؤولة^(٥٨) كما يمكننا الإشارة الى مشروع قانون مسؤولية المنظمات الدولية في المادة (٣٧) منه الى (...على المنظمات الدولية المسؤولة عن فعل غير مشروع دولياً الالتزام بتقديم ترضية عن الضرر الذي ترتب على هذا الفعل بالقدر الذي لا يمكن عندها اصلاح الضرر عن طريق الرد او التعويض^(٥٩) .

المطلب الثاني: التعويض العيني والمالي كأثر لتحقيق المسؤولية الدولية.

الفرع الأول: التعويض العيني

يعد التعويض العيني الصورة الاصلية لإصلاح الضرر بحيث لا يعدل عنها الى صورة اخرى من صور التعويض الا اذا اصبحت اعادة الحال الى ماكانت عليه أمراً غير ممكن^(٦٠) وهذا ما اكدته المحكمة الدائمة للعدل الدولية في قضية مصنع (شورز) حيث جاء في حكمها (أن اصلاح الضرر يجب ان يحو قدر الامكان كافة الاثار المترتبة على العمل الدولي غير المشروع، ويعيد الحال الى ماكانت عليه كما لو لم يرتكب الفعل والتعويض العيني يعتبر افضل الحلول المتعلقة بجبر الضرر البيئي كونه محاولة للعودة للوضع الذي كان قائماً من قبل حيث تعتبر قاعدة (الاعادة العينية) كما عبر عنها البعض تغيراً في مجال احكام محاكم التحكيم الدولي كون القاعدة السابقة التي جرت عليها احكام محاكم التحكيم سابقاً هي التعويض النقدي وهو ما اخذت به العديد من الاتفاقيات الدولية قد نصت على التعويض النقدي فحسب^(٦١) وقد تطرقت لجنة القانون الدولي في تقريرها لعام (٢٠١١) الى التعويض العيني ووضعت له شروطاً تتمثل ان لا يكون الرد العيني مستحيلاً مادياً وان لا ينطوي على اخلال بالالتزام ناشئ عن قاعدة قطعية من قواعد القانون الدولي العام وان لا يشكل عبئاً لا يتناسب مع الفائدة التي ستعود على الدولة المتضررة من اقتضاء الرد عينياً بدلاً من التعويض المالي، وأخيراً ان لا يهدد بشكل خطير الاستقرار السياسي أو الاقتصادي للدولة التي اتت الفعل غير المشروع دولياً^(٦٢) ففي حالة القاء النفايات الملوثة الخطرة في البيئة البحرية فانه

على الرغم من صعوبة اعادة الحال الى ما كان عليه تتسم بالصعوبة والتعقيد الا انه من الناحية الواقعية يمكن إجبار الدولة المسؤولة عن هذا الاغراق بأن تسترد هذه النفايات الملوثة الخطرة المطروحة في البحار، وعلة الاجبار هنا تتركز هو فيما اذا تم ترك هذه الملوثات في البيئة البحرية ويتم الاكتفاء. فقط بدفع مبلغ من المال كتعويض مما يترتب أن تمتد الآثار الضارة لتلك الملوثات الى مساحات شاسعة من البيئة البحرية حتى تصل الى مرحلة لايمكن السيطرة عليها ولايكفي عندها أي تعويض نقدي لإزالة تلك الاثار الضارة^(٦٣) وعلى الرغم من اهمية اللجوء الى التعويض العيني الا انه من الناحية العملية يجد صعوبة بتطبيقه في مجال البيئة البحرية لانه كثيراً ما تتغير الظروف في الفترة ما بين تحقق الضرر البيئي والفصل بالنزاع بحيث تصبح امكانية اعادة الحال الى الوضع السابق مستحيلًا، عندها يتم اللجوء الى تعويض من نوع اخر وهو التعويض النقدي.

الفرع الثاني: التعويض المالي(النقدي) كأثر لتحقيق المسؤولية الدولية.

حينما يتعذر الحكم بالتعويض العيني يتم اللجوء الى صورة اخرى للتعويض وهو التعويض المالي او النقدي والذي يعتبر من اكثر صور جبر الضرر شيوعاً ويقص به(دفع مبلغ من المال الى احد اشخاص القانون الدولي لغرض اصلاح مالحق به من ضرر يستحيل اصلاحه عيناً بإعادة الحال الى ماكانت عليه سابقاً)^(٦٤) والتعويض بهذا المفهوم يحقق نفس غرض التعويض العيني الا هو جبر الضرر لكن الاختلاف يكمن في ان التعويض العيني يقتصر اثره على اعادة الحال الى ما كانت عليه أما التعويض بمقابل فيهدف الى ازالة كافة الاثار الناجمة عن الفعل الضار بما في ذلك ما لحق المضرور من خسارة وما فاتته من كسب^(٦٥) ولم يتناول القانون الدولي قواعد دقيقة عن كيفية تقدير قيمة التعويض المالي وهذا ما نصت عليه المادة(٣٦) من تقرير لجنة القانون الدولي المتعلق بالمسؤولية الدولية لسنة(٢٠٠١) حينما ذهبت الى ان التعويض يتناول الاضرار التي لحقت بالدولة المضرورة وهو لا يتصف بطابع رمزي او تنكيلي وانما يتخذ شكل مدفوعات نقدية تتوقف قيمتها على الحقائق التي تضمنتها الواقعة وما سببته من أضرار، بحيث لا يحكم بأقل من التعويض المطلوب حتى لا يترتب على ذلك إفقار الدولة المضرورة ولا يحكم بأكثر منه لكي لا يترتب على ذلك اثار المضرور دون سبب مشروع^(٦٦)، أما فيما يخص القواعد القانونية التي تحكم التعويض فهي قواعد القانون الدولي وليست قواعد القانون الذي يحكم العلاقة بين الدولة التي أحدثت الضرر وبين الدولة الاخرى المتضررة وهو ما أكدته محكمة العدل الدولية في قضية مصنع (شوزر) عندما تضمن قرارها (...يؤخذ بالاعتبار عند تحديد مقدار التعويض الذي تستحقه الدولة قيمة الممتلكات والحقوق والمصالح التي يمتلكها مواطنوها والتي اصاب

الضرر على اعتبار أن الأضرار التي أصابت الرعايا تعتبر كأنها أصابت الدولة التي يحملون جنسيتها ... كما يدخل في التقدير ما يكون قد أصاب الدولة وأمنها من أضرار وما تكبدته من نفقات ..^(٦٧) ويتحدد مبلغ التعويض على أساس قيمة الممتلكات وقت حدوث النشاط الضار الى فوائد عن قيمة التعويض بالكامل حتى اليوم الذي يتم فيه أداء التعويض، مع الإشارة الى ان هنالك اجهزة دولية أنشأت للتكفل بالتعويض في حالات عدم ثبوت المسؤولية الدولية او حالات الاعفاء منها مثل الصندوق الدولي للتعويضات وصندوق البيئة العالمي^(٦٨)، كذلك نشير في هذا المجال الى دور الاتفاقيات الدولية في تقدير التعويض المالي عن التلوث البحري حيث تم اعتماد العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة بضمان الحصول على التعويض المناسب الناتج جراء الانشطة الملوثة للبيئة البحرية منها الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية عن الاضرار الناجمة عن التلوث النفطي لسنة ١٩٦٩ والتي تم تعديلها سنة (١٩٧٦) و(١٩٩٢) وتم اعتمادها من قبل (المنظمة البحرية الدولية) استجابة لكارثة انسكاب النفط من حاملة النفط (توري كانيون) عام (١٩٦٧) بوصفها نظاماً يكفل دفع تعويضاً مناسباً عن اضرار التلوث النفطي حيث يوسع البرتوكول الملحق بالاتفاقية من نطاق الاتفاقية ليشمل الية التعويض عن الضرر الناجم عن التلوث في المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٦٩)، كذلك نشير الى ما ذهبت إليه الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن الاضرار الناجمة عن التلوث بزيوت وقود السفن (التلوث بوقود الخزانات) لعام (٢٠٠١) حيث يتمثل الغرض منها في ضمان دفع تعويض كافٍ وسريع وهي تنطبق على كافة الأطراف في الاتفاقية والمناطق الاقتصادية الخالصة.^(٧٠)

نخلص مما تقدم: أنه كقاعدة عامة يتم الأخذ بالتعويض العيني كجزء على تحقق المسؤولية الدولية عن التلوث في كافة مناطق البيئة البحرية بما فيها المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث يهدف هذا النوع من التعويض الى إعادة الحال الى ماكانت عليه قبل وقوع الضرر- التلوث البحري_ وهو يكون من الصعوبة بحيث لا يمكن إزالة التلوث واعادة الحال كما كان بسبب الطبيعة الخاصة للبيئة البحرية فضلاً الى أنتقال تلك الملوثات البحرية الى أماكن مختلفة ضمن البيئة البحرية وربما تتأخر في الظهور لذا يتم اللجوء في هذه الحالة الى النوع الآخر من التعويض وهو التعويض المالي أو النقدي الذي يتحقق عن طريق قيام الدولة مصدر النشاط الملوث بدفع مبلغ مالي للدولة المتضررة بشرط ان تكون قيمة هذا التعويض مساوية وموازية للأضرار التي اصابت البيئة البحرية حيث يتم تحديد مبلغ التعويض عن طريق الاتفاق بين الدول او اللجوء الى التحكيم أو القضاء الدولي.

الخاتمة:-

أولاً: النتائج.

(١) إن الدولة الساحلية تتمتع باختصاص مطلق فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لما تمتلكه بموجب المادة (١/٥٦/ب/٣) من الولاية بحماية البيئة البحرية في تلك المنطقة مما يترتب مسؤوليتها الدولية في حالة أخلها بالالتزامات المترتبة عليها وأستناداً للمواد (٢١٠، ٢١١، ٢٢٠) من إتفاقية، فضلاً الى ذلك فقد أشارت العديد من الإتفاقيات والمؤتمرات الدولية الى هذا الالتزام تجاه الدولة الساحلية منها ماورد في المادة (٢٤) من إتفاقية جنيف لعام (١٩٥٨) والعديد من المبادئ والاعلانات المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث كإعلان (ستوكهولم) لعام ١٩٧٢ وإعلان (ريو) لعام ١٩٩٢، وعلية فأن الاخذ بقاعدة المسؤولية الدولية عن التلوث البحري بموجب المواد (١٩٢-١٩٨، ١٩٤، ١٩٦) من إتفاقية البحار والمتعلقة بواجبات الدولة الساحلية بالمحافظة على البيئة البحرية اياً كان مصدر التلوث فإن هذا يؤدي الى ترتيب المسؤولية الدولية عن التلوث في حالة الانتهاك أو الأخلال بتلك الالتزامات وفقاً للمادة (٢٣٥) التي تقرر الفقرة الاولى منها الى إن (الدول مسؤولة عن الوفاء بالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية وهي مسؤولة وفقاً للقانون الدولي) ورغم تلك الاختصاصات المذكورة للدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث البحري وحققها في اتخاذ الاجراءات القانونية تجاه بقية الدول الاخرى إلا إن هذا الحق لا تمارسه اذا قامت (دولة العلم) باتخاذ الاجراءات ضد السفينة المخالفة التابعة لها، بل انه عليها ايقاف تلك الاجراءات اذا قامت دولة العلم بذلك في غضون ستة اشهر من بدء التحقيق إلا اذا تعلقت الدعوى بقضية ضرر جسيم لحق بالدولة الساحلية وكانت دولة العلم معنية وقد تغاضت تكراراً عن الوفاء بالتزاماتها بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية فإن الاختصاص في هذه الحالة يكون معقوداً للدولة الساحلية.

(٢) أن مسؤولية الدولة الساحلية عن تلوث البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة يمكن أن تتحقق أستناداً لمبدأي (التعسف في أستعمال الحق) و(حسن الجوار) كميّار لتتحقق مسؤوليتها الدولية في المنطقة المذكورة استناداً للمادة (٣٠٠) من إتفاقية البحار التي تنص على (تفي الدول الاطراف بحسن نية بالالتزامات التي تتحملها بموجب هذه الإتفاقية وتمارس الحقوق والولاية والحريات المعترف بها في هذه الإتفاقية على نحو لا يشكل تعسفاً في أستعمال الحق) على اعتبار أنه وفقاً لمبادئ القانون الدولي ليس لأي دولة الحق أن تقوم أو

تسمح بأنشطة من شأنها تلوث البيئة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادتها (البحر الإقليمي) أو مناطق خاضعة لولايتها (المنطقة الاقتصادية الخالصة) وبصرف النظر عن كون تلك الأنشطة مشروعة من عدمها.

(٣) أن مسؤولية الدول الأخرى (غير الساحلية والمتضررة جغرافياً) عن التلوث الناتج عن السفن وناقلات النفط في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية لا يتحقق إلا إذا كان التلوث عمدياً وخطيراً وفقاً للمادة (١٩) فقرة (ج) من إتفاقية البحار، مما يعني أن التلوث غير العمدي والروتيني الحاصل في المنطقة المذكورة لا يرتب المسؤولية الدولية تجاه دولة علم السفينة، ويتأكد ذلك من الفقرتين (الخامسة) و(السادسة) من المادة (٢٢٠) من الإتفاقية التي لا تجيز للدولة الساحلية في أن تقوم بتفتيش واحتجاز السفن والناقلات الأجنبية المسببة للتلوث البحري في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلا إذا كان هذا التلوث عمدياً وخطيراً ويشكل انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث في تلك المنطقة.

(٤) تبين أن أغلب الإتفاقيات الدولية المتعلقة بمكافحة الانشطة الملوثة للبيئة البحرية وتحديد المسؤولية الدولية عن تلك الانشطة تتميز بعدم دقتها وشمولها كونها تقتصر في تطبيقها على الدول الأطراف فيها كما أنها تستبعد بعض الحالات من المسؤولية كما في الاستثناءات التي تسمح للسفن بإلقاء الملوثات في البحر عند الضرورة وحالة الحفاظ على سلامة السفينة والناقلات.

(٥) تبين أن الدول الصناعية الكبرى والتي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة استطاعت في أغلب الإتفاقيات الدولية في أن تعطي (لدولة علم السفينة) الاختصاص في إصدار العقوبات الناتجة عن مخالفة أحكامها المتعلقة بتلوث البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفي تنفيذ هذه العقوبات وهو ما أشارت إليه المادة (٢١٧) من إتفاقية البحار مما جعلت من نفسها في الوقت نفسه الحكم والخصم في الوقت ذاته وبالتالي ساهم هذا في أضعاف نظام المسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية في المنطقة المذكورة.

ثانياً: التوصيات:

(١) ضرورة تطوير وتحديد قواعد المسؤولية الدولية بشكل يجعلها أكثر انسجاماً وفعالية وتحقق الردع والاصلاح في الوقت ذاته وأن تتناسب مع طبيعة الأضرار التي تصيب البيئة البحرية.

(٢) ضرورة وضع آليات قانونية دولية جديدة للحد من انتهاكات وخرق الدول لالتزاماتها الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث وخصوصاً الدول الساحلية لما تمتلكه من ولاية في حماية البيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقاً للمادة (٣/١/٥٦) من اتفاقية البحار.

(٣) إعطاء المزيد من الاختصاصات للدولة الساحلية على حساب دولة العلم في منطقتها الاقتصادية الخالصة لأجل تنفيذ تشريعاتها المتعلقة بحماية البيئة البحرية في المنطقة المذكورة.

(٤) ضرورة جعل إتفاقية المسؤولية الدولية عن النتائج الضارة عن أفعال لا يحظرها القانون الدولي ملزمة لجميع الدول نظراً مما تحمله من إطار عام ينظم الأنشطة التي ينتج عنها إضراراً في البيئة البحرية وخصوصاً في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية (البحر الاقليمي) أو أن لها الولاية عليها (المنطقة الاقتصادية الخالصة).

(٥) التشجيع على التعاون الدولي في مجال مكافحة التلوث البحري عن طريق رصد ورقابة جميع الأنشطة الخطرة والتي يمكن ان تسبب تلوثاً في البيئة البحرية والتي من شأنها المساهمة في تفعيل نظام المسؤولية الدولية عن طريق التحديد الدقيق للدول التي تمارس تلك الأنشطة الملوثة ومدى مساهمة كل منهما في الاضرار المتحققة لغرض تحديد التعويض المناسب.

(٦) أن لا تقتصر الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية الدولية عن تلوث البيئة البحرية على مصادر محددة من مصادر التلوث، بل يجب أن تشمل جميع المصادر، ومنها التلوث الناجم عن الحروب البحرية وما ينتج منها من هجمات مسلحة على السفن والناقلات والمنشآت البترولية البحرية، فضلاً عن ذلك أن أحكام الجزء الثاني عشر من إتفاقية البحار لعام (١٩٨٢) لا توجد بها نصوص صريحة تتعلق بتحديد الحماية والمسؤولية الدولية تجاه هذا النوع من التلوث الذي يصيب البيئة البحرية وخصوصاً المناطق الاقتصادية للدول الساحلية والتي تؤكد الابحاث والدراسات العلمية المختصة ان ثلث المخزون العالمي من النفط والغاز يرقد في باطن المنطقة المذكورة فضلاً الى أن اكبر الحوادث البحرية تقع فيها.

(٧) إلزام جميع الدول بتحمل مسؤوليتها عن الأضرار المتحققة نتيجة قيامها بإجراء الأبحاث العلمية في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول وضرورة الحصول على الموافقات الصريحة والمسبقة من الدولة الساحلية قبل إجراء البحث العلمي في المنطقة المذكورة.

المصادر والمراجع.

(١) د. محمد عبد الله نعمان، مصدر سابق، ص ١٣٧. كذلك للمزيد ينظر د. محمد الحاج حمود/
مصدر سابق، ص ٣٥٤. كما يمكن الإشارة إلى:-

Jan schneider.world public. Order of the environment op.cit.p.142

(٢) ينظر المادة (١/٥٦/ب/٣) من اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢

(٣) د. هادي نعيم المالكي وآخرون، مصدر سابق، ص ٤.

(٤) ومن أهم الاختصاصات التي اعطيت للدولة الساحلية في المنطقة الخالصة الخالصة وفق اتفاقية البحار والمتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن (أ) حقها في اعتماد القوانين لحماية المنطقة الاقتصادية الخالصة من التلوث (ب) سلطتها في المطاردة الحثيثة للسفن الأجنبية التي تقوم بأنشطة تسبب تلوثاً بحرياً في المنطقة المذكورة (ج) سلطتها في احتجاز السفن الملوثة للبيئة البحرية في تلك المنطقة، (د) سلطتها في احتجاز السفن الملوثة للبيئة البحرية في المنطقة الاقتصادية الخالصة، للمزيد ينظر د. عبد الهادي العشري، مصدر سابق، ص ٢٧٦.

(٥) د. محمد عبد الله نعمان، مصدر سابق، ص ٢٤٢.

(٦) ينظر المادة (٢٣٥) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢

(٧) ينظر المبدأ رقم (١٣) من إعلان ريودي جانيرو لعام ١٩٩٢، والمادة (٢٤) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ من الموقع الإلكتروني (www.un.org) كذلك يمكننا هنا الإشارة هنا إلى ما تضمنته المادة (١٢) من مشروع لجنة القانون الدولي لعام ٢٠٠١ (تخرق الدولة التزاماً دولياً متى كان الفعل الصادر عنها غير مطابق لما يتطلبه منها هذا الالتزام بغض النظر عن منشأ الالتزام وطابعه) كذلك ماورد في مؤتمر المبادئ القانونية للبيئة والتنمية لعام ١٩٨٦ في المادة (٢١) بأن (الدولة تتحمل المسؤولية عن الإخلال بالالتزامات الدولية المتعلقة بالموارد الطبيعية أو الحيلولة دون التدخل بالحماية) للمزيد ينظر د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٢٦٦.

(٨) د. بدرية العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، (مصدر سابق) ص ٢١٦.

(٩) ينظر المادة (١٩٧) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢

(١٠) ينظر المادة (١٩٨) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(١١) حكم محكمة العدل الدولية في ٢٦/١٠/١٩٤٩ بين البانيا والمملكة المتحدة من موقع محكمة

العدل الدولية. www.icj.org

(١٢) ينظر المواد (١٩٨-١٩٩-٢٠٠) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢. (١٣) د. محمد عبد الله

نعمان، مصدر سابق ، ٢٤١. (١٤) ينظر المواد (٢٠٨) (٦٠) (٨٠) من اتفاقية البحار لعام

١٩٨٢.

(١٥) وفي هذا الشأن يذهب الفقيه الفرنسي (Dauay) الى القول معلقاً على الشروط التي تطلبها اتفاقية البحار في واقعة الانتهاك التي تخول الدولة الساحلية حق تفتيش السفينة الاجنبية المخالفة بانه (... يتضح من خلال التعرض للشروط التي اقرتها الاتفاقية ويتطلب توافرها لكي تخول الدولة الساحلية سلطة تفتيش السفن الاجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة لانتهاكها القوانين والانظمة ... ان هذه الاجراءات يجب ان تكون بعيدة كل البعد عن ان تكون سلطة الدولة الساحلية في اتخاذها هي سلطة تقديرية، بل ان ممارسة هذه الاجراءات مقيدة بالضوابط والقيود التي حددتها الاتفاقية وان تكون محاطة بالضمانات لهذ الاجراء والضمانات العامة الاخرى المقررة للسفن الاجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة ، لان تفتيش السفينة وهي تبحر في المنطقة المذكورة لدولة ما دون توافر المبررات الكافية لهذا الحق يعتبر عملاً فادحاً وخطيراً، ويرجع ذلك الى كون السفينة الاجنبية تتمتع بحرية الملاحة في المنطقة الاقتصادية الخالصة كما لو كانت في اعالي البحار، فلا يكفي لتبرير حق الدولة الساحلية في تفتيش السفن الاجنبية في تلك المنطقة كونها ارتكبت واقعة تلوث مقصودة وخطيرة بل يجب ان يكون التصريف هام وكبير وان يسبب او يهدد بحصول تلوث كبير في المنطقة المذكورة، للمزيد ينظر د. عبد الهادي محمد عشري، مصدر سابق، ص ٢٨٢-٢٨٥.

- (١٦) ينظر المادة (٧/٢٢٠) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢ .
- (١٧) تنظر المادة (٥/٢١٠) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢
- (١٨) ينظر المادة (٢٣٤) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢ .
- (١٩) المادة (٢٠٦) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢ .
- (٢٠) د. عمر عبد الله ، مشروعية اسلحة الدمار الشامل، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط١، ٢٠٠٧، ص ١٧٤ .
- (٢١) صوفيا شراد. مصدر سابق، ص ١٤٨ .
- (٢٢) ينظر المادة (٢٠٧) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢ .
- (٢٣) ينظر المواد (٢٠٣-٢٠٤-٢٠٥-٢٠٦) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢
- (٢٤) د. عبد الهادي محمد عشري، مصدر سابق، ص ٤١٧
- (٢٥) تشير المادة (٢٩٢) من الاتفاقية الى (أ- اذا احتبست سلطات دولة طرف سفينة ترفع علم دولة طرف اخرى وادعى ان الدولة المحتجزة لم تمتثل لاحكام هذه الاتفاقية بشأن الافراج السريع عن السفينة او عن طاقمها عند تقديم كفالة معقولة او ضمان مالي اخر جاز ان تحال مسالة الافراج من الاحتجاز الى اية محكمة تتفق عليها الاطراف و في حالة عدم التوصل الى الاتفاق في غضون (١٠) ايام من وقت الاحتجاز الى ايه محكمة تقبل بها الدولة المحتجزة بموجب المادة (٢٨٧) او الى المحكمة الدولية لقاع البحار مالم تتفق الاطراف على غير ذلك. ب- لا يجوز

ان يقدم طلب الإفراج الا من قبل دولة علم السفينة او نيابة عنها. ج- تنظر المحكمة دون تاخير في طلب الإفراج ويقتصر نظرها على مسألة الإفراج فقط دون الاخلال بمقومات اية قضية معروضة على الجهة المحلية المناسبة ضد السفينة او مالكيها او طاقمها د- بمجرد ايداع الكفالة او الضمان المالي الاخر الذي تقرره المحكمة تمثل سلطات الدولة المحتجزة بسرعة لقرار المحكمة بشأن الإفراج عن السفينة:

(٢٦)تنظر أوليات قضية السفينة المذكورة من الموقع الالكتروني للمحكمة الدولية للبحار (www.itlos.org)

(٢٧) صوفيا شراد، مصدر سابق، ص ٢٥٢ وما بعدها.

(٢٨) ينظر د. بدرية عبد الله العوضي، مصدر سابق، ص ٢١٦.

(٢٩) ينظر د. محمد الحاج حمود، مصدر سابق، ص ٣٥٧.

(٣٠) د. أبراهيم محمد العناني، قانون البحار، الجزء الاول، المبادئ العامة للملاحة البحرية، الصيد البحري، دار الفكر العربي القاهرة، ط ١ ، ١٩٨٥ ، ص ٨٣ (٣١) المادة (٩١) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢ (٣٢) صوفيا شراد، مصدر سابق، ص ٧٣-٧٤

(٣٣) عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الاسكندرية، منشأة المعارف، ط ١، ١٩٩٩، ص ١٥.

(٣٤) صوفيا شراد، نفس المصدر، ص ٨١.

(٣٥) د. عبد الهادي العشري، الاختصاص في حماية البيئة البحرية أطروحة دكتوراه كلية الحقوق جامعة الزقازيق، ١٩٨٩، ص ٣٦٢

(٣٦) ينظر المادة (٢/٢١١) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢

(٣٧) د. جلال وفاء محمدين، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث بالزيت، الاسكندرية، دار الجامعة الجديدة، ٢٠١١، ص ٢٢.

(٣٨) ينظر المادة (٤/٢١٧) من اتفاقية البحار

(٣٩) د. عمر ابو الخير، مرجع سابق، ص ٢٤٦.

(٤٠) ينظر المادة (٣١) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٤١) ينظر المادة (٢١١) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٤٢) ينظر المادة (٢٢٥) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٤٣) ينظر المادة (٢٢٧) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٤٤) ينظر المادة (٢١٩) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢.

(٤٥) د. رتيب محمد عبد الحافظ، القانون الدولي للبيئة وظاهرة التلوث خطوة للامام لحماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، ط ١، ٢٠٠٧، ص ١٤٤.

(٤٦) ينظر المادة(٢٢٥) من اتفاقية البحار. كذلك ينظر د. عبد الهادي محمد عشري، مصدر سابق، ص ٣٩٠.

(٤٧) ينظر المادة(٢٩٢) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٤٨) ينظر المادة(٢٢٥) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٤٩) ينظر المادة(٢/٧٠) من اتفاقية الامم المتحدة للبحار لعام ١٩٨٢.

(٥٠) ينظر المادة(١٩٩) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٥١) ينظر المادة(٢١١) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٥٢) ينظر المادة(١/٧٠) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٥٣) ينظر المادة(٣/٧٠) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٥٤) ينظر المادة(٦٠) من اتفاقية البحار لعام ١٩٨٢.

(٥٥) د.محمد الحاج حمود.مصدر سابق،ص٣٩٩

(٥٦) رياض عبد المحسن جبار،مصدر سابق،ص٤٠. (٥٧) أشارت محكمة العدل الدولية الى هذا المعنى في حكمها في قضية مضيق كورفو بقولها(أن الفعل الذي قامت به بريطانيا في المياه الالبانية يعتبر مخالفة وانتهاكاً لسيادة ألبانيا... وأضافت المحكمة أن الإعلان عن عدم مشروعية هذه الافعال يعد في حد ذاته ترضية ملائمة لحكومة ألبانيا، وكذلك أصدرت محكمة التحكيم في قضية Rain bow warrior بين فرنسا ونيوزلندا في ٣٠ نيسان حكماً مماثلاً للحكم السابق حيث تم إغراق السفينة المذكورة في ميناء(أوكلاند) في نيوزلندا عام ١٩٨٥ من قبل عملاء تابعين لأجهزة المخابرات الفرنسية،حيث طالبت نيوزلندا بأن تقدم فرنسا اعتذاراً رسمياً غير مشروط فضلاً عن دفع مبلغ (٩ملايين دولار) على سبيل التعويض،غير أن فرنسا على الرغم من أقرارها وأعترافها بمسؤوليتها عن الحادث رفضت هذا الأمر،حيث تدخل الامين العام للأمم المتحدة بعد أن عرض عليه النزاع في إطار اتفاق تحكيم عام ١٩٨٦ حيث طالب فرنسا بتقديم اعتذار رسمي فضلاً عن دفع مبلغ ٧مليون دولار الى نيوزلندا كشكل من أشكال الترضية،بعد ذلك عرض النزاع على هيئة تحكيم عام ١٩٩٠ وقد جاء في الحكم((... أن إدانة فرنسا ونشر هذه الادانة أمام الرأي العالمي يشكل ترضية مناسبة عن الاضرار القان الادانة أمام الرأي العالمي يشكل ترضية مناسبة عن الاضرار القانونية والمعنوية التي أصابت نيوزلندا. للمزيد حول هذا الموضوع ينظر د. رضا هميسي،مرجع سابق،ص٩١-ص٩٢.

(٥٨) ينظر المادة(٣٧) من مشروع المسؤولية الدولية لعام ٢٠٠١،فعلى سبيل المثال إن إيطاليا قد استخدمت القوة العسكرية واحتلت شبه جزيرة كورفو لإجبار اليونان على الاعتذار بقوة السلاح على أثر حادثة مقتل الجنرال Telleni عام ١٩٢٣، حيث أن شكل الترضية يتوقف على الظروف ولا يمكن تحديده مسبقاً فثمة امكانيات كثيرة لذلك منها التحقيق الواجب في اسباب الحادثة التي

نجم عنها ضرر او خسارة ومنها انشاء صندوق ائتمان لادارة مدفوعات التعويض لصالح المستفيدين او اتخاذ اجراء تاديبى ضد الافراد الذي ادى سلوكهم الى ارتكاب الفعل غير المشروع دولياً او منح تعويض رمزي عن خسارة غير مالية، للمزيد ينظر تقرير لجنة القانون الدولي الى الجمعية العامة عن اعمال دورتها الثالثة والخمسين لعام ٢٠٠١، المجلد الثاني، الجزء الثاني، ص١٣٧- ص١٣٨.

(٥٩) ينظر المشروع الذي اعتمده لجنة القانون الدولي التابعة للامم المتحدة في جلستها المرقمة (٢٧٠٩) لعام ٢٠٠١ (٦٠) عبد السلام منصور الشيبوي، التعويض عن الاضرار في نطاق القانون الدولي العام، مصر، دار الكتب القانونية، ط١، دون سنة نشر، ص٣٦، كذلك ينظر د. ابراهيم العناني، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص١٠٢.

(٦١) د. عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من اخطار التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٨٥، ص١٤٦.

(٦٢) عبد السلام منصور الشيبوي، المصدر السابق، ص٣٧ (٦٣) د. احمد عطية ابو الخير، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، اطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، ١٩٩٥، ص٤١٥. وفي هذا المجال يمكننا الاشارة الى حادثة (palmoris) الذي وقع عام ١٩٦٦ عندما سقطت قنابل نووية امريكية على السواحل البحرية الاسبانية بسبب حادث اصطدام بين قاذفة قنابل نووية امريكية وطائرة للتزود بالوقود، حيث قامت الولايات المتحدة الامريكية بازالة اسباب الخطر من السواحل الاسبانية عن طريق استعادتها للقنابل وازالة التراب الملوث وطمره في الولايات المتحدة الامريكية، للمزيد يراجع د، محمد عبد الحافظ، المسؤولية الدولية عن نقل وتخزين النفايات الخطرة، دار الكتب القانونية، مصر، المجلة الكبرى، ٢٠٠٨، ص٤٧٩.

(٦٤) د. صلاح هاشم ، مصدر سابق ، ص٣٣٦ .

(٦٥) لسيد ابو عطية، الجزاءات الدولية بين النظرية والتطبيق، القاهرة، مؤسسة الثقافة الجامعية، ط١ ٢٠٠١، ص٢٤٣.

(٦٦) د. علي صادق أبو هيف القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية، ١٩٩٣، ط١٢، ص٢٤٨.

(٦٧) ينظر قرار محكمة العدل الدولية في قضية مصنع شوزر على الموقع الالكتروني (www.icj.org) .

(٦٨) د. صلاح هاشم ، مصدر سابق، ص٢٨.

(٦٩) ينظر للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية عن الاضرار عن التلوث النفطي لعام ١٩٦٩ .

(٧٠) ينظر للاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية عن اضرار التلوث بالزيت لعام ٢٠٠١ .