

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة الدكتور مولاي الطاهر سعيدة

كلية العلوم الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق

مذكرة لنيل شهادة ماستر في قانون البيئة

الموسومة بـ:

دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة

تحت إشراف الدكتور:

• أ. خنفوسي عبدالعزيز

إعداد الطالبة:

❖ رحمانى رشيدة

أعضاء اللجنة المناقشة:

الصفة	الجامعة	الرتبة العلمية	الإسم و اللقب
رئيسا	جامعة سعيدة	أستاذ محاضرا	سماح محمد عبدالفتاح
مشرفا و مقرا	جامعة سعيدة	أستاذ محاضرا	خنفوسي عبدالعزيز
عضوا مناقشا	جامعة سعيدة	أستاذ محاضرا	نابي عبدالقادر

الإسم و اللقب

2020م/2021م

شكر وعرفان

الحمد لله عزّ وجلّ الذي وفقنا في إتمام هذا البحث العلمي، والذي ألهمنا الصّحة و العافية والعزيمة.

نتقدّم بجزيل الشّكر و التقدير إلى الأستاذ الدكتور خنفوسي عبد العزيز على كلّ ما قدمه لنا من توجيهات ومعلومات قيّمة ساهمت في إثراء موضوع دراستنا في جوانبه المختلفة، و إلى أساتذة الكلية بجامعة الدّكتور مولاي الطاهر بسعيدة وكذلك إلى من ساعدنا من قريب أو من بعيد ولو بالدّعاء.

رحماني رشيدة

إهداء

أهدي بحثي هذا المتواضع إلى

رمز الثقافة والإخلاص والحبّ والعطاء

أمّي الغالية

إلى منبت الخير والتّضحية والإيثار

والدي الكريم

إلى مثال العطاء والكبرياء والتّضحية

إخوتي وأخواتي

إلى جموع الأقارب والأصدقاء إلى كل من تلقيت منهم النّصح والدّعم،

لم يكن سيّتم لولا دعمكم وأتمنى أن ينال رضاكم.

1 ملخص اللغة العربية:

دفع الطابع الدولي الذي تسم به قطاع النقل البحري إلى الاعتقاد لفترة طويلة أن التحرك دولياً لتحسين سلامة الأنشطة البحرية هو أكثر فعالية من تحرك كل بلد على حدة ومن جانب واحد ودون تنسيق مع البلدان الأخرى.

هذا هو السياق الذي عقدت فيه الأمم المتحدة في عام 1948 مؤتمراً اعتمد اتفاقية الذي عقدت فيه الأمم المتحدة في عام 1948 مؤتمراً اعتمد اتفاقية إنشاء المنظمة البحرية الدولية التي أضحت أول هيئة دولية مخصصة حصراً للمسائل البحرية.

وخلال فترة السنوات العشر الفاصلة بين تاريخ اعتماد الاتفاقية وتاريخ دخولها حيز النفاذ في عام 1958، استرعت اهتمام المجتمع الدولي مشاكل أخرى تتعلق بالسلامة لكنها تتطلب معالجة مختلفة بعض الشيء، وأبرز هذه المشاكل تتمثل في خطر التلوث البحري من السفن، ولاسيما التلوث بالزيت الذي تحمله الناقلات، فاعتمدت اتفاقية دولية بشأنها في عام 1954 واضطلعت المنظمة البحرية الدولية بمسؤولية إدارة شؤونها و التعريف بها في كانون الثاني / يناير 1959، ومنذ البداية، كان تعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث البحري أهم أهداف المنظمة، وفي مطلع الألفية الثالثة، أصبح الأمن البحري موضوعاً آخر من المواضيع الرئيسية التي تهتم بها المنظمة.

والأهداف العامة للمنظمة البحرية الدولية تتجسد في شعارها: "سلامة النقل البحري وأمنه وفعاليتيه في محيطات نظيفة".

والمنظمة البحرية الدولية هي الهيئة المتخصصة الوحيدة من الهيئات الأمم المتحدة التي تتخذ من المملكة المتحدة مقراً وهي تضم حالياً حتى يونيو 2013، 170 دولة عضواً وثلاثة أعضاء منتسبين، و الجمعية التي تشكل هيئتها التوجيهية، تجتمع مرة كل سنتين،

وفي فترات ما بين دورات الجمعية، يقوم المجلس الذي يتألف من 40 حكومة عضوا تتجنبها الجمعية العامة، مقام الهيئة التوجيهية المنظمة. والمنظمة منظمة تقنية يضطلع بمعظم أعمالها عدد من اللجان و اللجان الفرعية.

أدت المنظمة دورا حيويا لاعتماد زهاء 50 اتفاقية وبروتوكولا، واعتمدت ما يزيد على 1000 مدونة وتوصية تتعلق بالسلامة البحرية و الأمن البحري ومنع التلوث ومسائل أخرى ذات صلة.

2 English language summary:

Because of the international nature of the shipping industry, it has long been recognized that action to improve safety in maritime operation is more effective if carried out at the international level rather than by individual countries acting unilaterally and without coordination.

It was against this background that a conference held by the United Nations in 1948 adopted a convention establishing the International Maritime Organization (IMO) as the first ever international body devoted exclusively to maritime matters.

In the 10 years period between the adoption of the convention and its entry into force in 1958, other problems related to safety but requiring slightly different emphasis had attracted international attention. One of the most important of these was the threat of marine pollution by oil carried in tankers. An international convention on this subject was adopted in 1954, and responsibility for administering and promoting it was assumed by IMO in January 1959. From the very beginning, the improvements of marine pollution have been IMO's most important objectives. In the early 2000s maritime security became another major focus for the organization.

The overall objectives are summed up in the IMO slogan: "safe, secure and efficient shipping on clean oceans".

The organization is the only United Nations specialized agency to have its headquarters in the United Kingdom. It currently (June 2013) has 170 members. Its governing body, the Assembly, meets once every two years, between sessions the Council, consisting of 40 member governments elected by the Assembly, acts as IMO's governing body.

IMO has promoted the adoption of some 50 conventions and protocols and adopted more than 1000 codes and recommendations concerning maritime safety and security, the prevention of pollution and related matters.

المقدمة

تتميز البيئة البحرية بصفات خاصة عن كافة عناصر البيئة الأخرى سواء من حيث الأهمية أو من حيث نظامها البيئي المتكامل، ذلك أن الله عز وجل خلق الكون في حالة توازن كامل للنظم البيئية المتعددة التي تحكم الحياة على سطح هذا الكوكب، إلا أن ما قدمته يد البشرية قد أساء لكل هذه النظم باستخداماته الجائرة بكل ما أتيح أمامه من موارد دون أدنى اعتبار لحدود هذه الموارد خاصة وأن معظمها غير متجددة وقابلة للنفاذ.

ومن هنا تعددت المشاكل البيئية وتتنوع، وأصبحت تشكل خطرا حقيقيا على الإنسان وعلى الحياة برمتها في ظلّ عدم مراعاة لأي اعتبارات بيئية. ولا خلاف على أنه أصبح هناك علاقة سلبية بين الإنسان و البيئة الحاضنة له في عصرنا الحديث هذا، والتي أدت إلى ظهور طائفة من الظواهر البيئية الخطيرة، والتي استرعت اهتمام العالم بأسره، رغبة في مواجهة هذه المشكلات و مواجهتها للحد من أضرارها و آثارها.

ونظرا لتطور حقوق الإنسان عبر الزمن، انطلاقا من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، ابتداء بالحقوق الفردية مروراً بالحقوق الجماعية، و انتهاء بالإعلان عن الحقوق المشتركة و المتمثلة في الحق في التنمية، وحق العيش في بيئة سليمة ونظيفة، و الحق في التغذية وغيرها من الحقوق المشتركة، جعلت البشرية تسعى للنّظال من أجل الحفاظ على هذه المكتسبات افرادا كانت ام منظمات.

إن حقّ البشريّة في التنمية، جعل الاهتمام بعناصر البيئة البحرية أكثر من غيرها، يبدأ من نقطة اللّارّجوع منذ بداية الثّورة الصناعيّة في أواخر القرن الثّامن عشر و بداية القرن التاسع عشر، حيث أدت كثرة الإنتاج وعلى نطاق واسع إلى التّهافت على الموارد الطّبيعية وعناصر الإنتاج الأخرى دون حساب ولا عقلانية، ومن ثمّ بدأت البيئة تعاني من سوء استخدام تلك الموارد و إهدارها، كما بدأت آثار المصانع ومخلفاتها التي أضحت البحار والمحيطات مكبا لها والتي باتت تثير مخاوف ومعارضة سكّان المناطق المتواجدة فيها تلك

المصانع، وما زاد الطين بلة هو التقدم العلمي و التكنولوجي من جهة و الانفجار السكاني من جهة أخرى و اتساع رقعة التجارة الخارجية أين أصبحت المعمورة وكأنها قرية صغيرة. من هنا أخذت قضايا البيئة أبعادا عالمية، وصار موضوع البيئة و التنمية من بين أهم المواضيع تناولا و بشكل كبير ومتواتر بالدراسة و المتابعة ،لما لها من أهمية على الصّعيدين الداخلي و الدولي، و أخذت قناعة المجتمع الدولي ، أنه أصبح من الضروري وأكثر من أي وقت مضى التّدخل بقصد إجراء دراسات متأنية لتحديد الخصائص، وكذا البحث عن الإجراءات الواجب إتباعها سواء أكانت فنية أو قانونية لحلّ هذه المعضلة، والبحث عن مدى التوفيق بين البيئة التي لا مفرّ من الحفاظ عليها، و التنمية التي لا بدّ من تحقيقها.

لقد أخذت البيئة و قضاياها ووجوب حمايتها حيزا كبيرا من الاهتمام المحلي و الإقليمي و الدولي على وجه الخصوص ،لما لها من علاقة مفصلية بالحياة عموما لكلّ كائن حيّ، ممّا دفع بالشعوب و الدّول نحو التّكثّل و التوجّه نحو إقامة المؤتمرات، و تنظيم الملتقيات العلمية المتخصصة و عقد المعاهدات البيئية و إشكالاتها.

إن آثار التّهديد للبيئة البحرية قد تجاوزت الحدود السياسية للدّول، وقد ساهم التطّور الكبير لوسائل النّقل البحري سواء من حيث تعداد السفن العابرة في عرض البحار و المحيطات وما تحمله من غاز وصهاريج نפט ومشتقاته، ومكبات سفن النّقل الأخرى الحاملة للسلع و البضائع أو الأشخاص إلى غير ذلك من الملوثات، أصبحت جميعها تشكّل تهديدا للبيئة الدولية البحرية برمتها، ولأنّ التلوث أصبح مقترنا بالتّقدم التكنولوجي تبادلت الدّول النامية و المتقدّمة التّهم ورمي المسؤوليات في تلويثها، أين حملت الدّول المتقدّمة الدّول النامية المسؤولية عن تلويث البيئة، و اتّهمت الدّول النامية الدّول المصنّعة بالتّصل من مسؤولياتها عن ذلك ،مطالبة إياها بتقديم المساعدات.

ولما بلغ التلوث البحري ذروته سارعت هيئة الأمم المتحدة، وتحملا لمسئولياتها تجاه المجتمع الدولي إلى عقد المؤتمر الدولي عام 1948 بهدف إنشاء منظمة تكون مستقلة عنها يوكل لها النظر في المسائل البحرية، ومن ثم يقع على عاتقها مسؤولية الحفاظ على البيئة البحرية وحمايتها من جميع أخطار التلوث حفاظا على الأسس البيولوجية و الإيكولوجية العامة لحياة البشر، كون أن الإنسان يبقى المستفيد الوحيد من هذه البيئة و المتسبب الأول أيضا في تلويثها، وهذا ما يزيد من مسؤولياته تجاهها لحمايتها والحفاظ عليها.

إن إشكالية هذا البحث تتمحور حول موضوع دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة، و أخص بالذكر البيئة البحرية خاصة و أن المنظمة قد أخذت على عاتقها تحسين الملاحة البحرية كأولى أهدافها وجل اهتمامها عند تأسيسها فكانت اتفاقية حماية الأرواح 1974، أم الاتفاقيات الدولية و أولى منجزات المنظمة البحرية لتتطور وظيفتها نحو حماية البحار من التلوث بشتى أنواعه إلى التوعية و التحسيس من أجل جعل مسألة التلوث البحري قضية الجميع وأنه آن الأوان لمواجهته.

وبناء على ما تقدم نطرح التساؤل التالي: ما هي الإسهامات التي قامت بها المنظمة البحرية (IMO) في مجال حماية البيئة البحرية على المستوى الدولي؟ وكيف استطاعت تحقيق أهدافها مع مختلف الجهات الدولية و نظيراتها من المنظمات المتخصصة؟ و كذا غير الحكومية؟ وما مجالات هذه الاتفاقيات التي تبنتها من أجل حماية كرة المياه كما سماها الكثيرون؟ نظرا لما تشغله مساحة البحار و المحيطات نسبة 72 % من الكرة الأرضية أي ما يعادل ثلاث أضعاف اليابسة تقريبا.

إن هذه الإشكالية الرئيسية تجرنا إلى طرح جملة التساؤلات الفرعية الآتي ذكرها:

❖ ما ظروف نشأة المنظمة البحرية الدولية؟ و ما دورها؟

❖ ما سبب تعداد الأجهزة بها؟

❖ فيم تكمن علاقة المنظمة البحرية الدولية مع نظيراتها من المنظمات الدولية

الأخرى؟

❖ ما إسهامات المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة البحرية؟

نظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة، وما حظيت به البيئة البحرية من اهتمام فقهاء القانون الدولي وعلماء الطبيعة، الذين كان لهم الفضل في تسليط الضوء على الأضرار التي لحقت هذه الأخيرة خصوصا في وقتنا الحالي، لما لهذه البيئة من خيرات وثروات باطنية جمّة، ساعدت على الرفع من اقتصاديات عديد الدول وجعلها جسرا للتواصل فيما بينها، مما دعا المجتمع الدولي للتحرك أكثر من ذي قبل من أجل التعجيل في وضع أنظمة وميكانزمات دولية لمنع انتشار التلوث البيئي والسيطرة عليه وتكثيف أكثر للجهود الدولية نظرا لاتساع رقعة البيئة البحرية مما استدعى استحداث منظمة يوكل لها مهمة هذه البيئة الحساسة.

ومن الصعوبات التي واجهتها أثناء إعدادي لهذا البحث و التي كانت مختلفة ومتنوعة

أذكر منها:

❖ قلّة المراجع إن لم أقل نذرتها خاصّة المتخصّصة في مجال الحماية القانونية

للبيئة البحرية، ودور المنظمة البحرية على وجه التحديد، وهو ما كان لزاما عليّ

الاعتماد على النّت على وجه الخصوص، و المراجع العامّة على وجه العموم،

إلى جانب المذكرات، وكذا المقالات القانونية و العلمية التي تناولت الموضوع.

❖ ضيق الوقت الذي لم يكن بالقدر الكافي، خاصّة و أنّ بعض المقالات تحدّثت

عن الموضوع باللّغتين اللانجليزية و الفرنسية مما حتمّ عليّ ترجمتها إلى اللّغة

العربية لإنجاز بحثي هذا.

❖ طبيعة الموضوع الذي لم يكن متناولا من قبل.

❖ انشغالي بالعمل الذي أخذ كل وقتي سواء في البيت اوفي مكان عمل عملي.
أما عن هدفي من هذه الدراسة من خلال هذا البحث وحسب الإشكالية المطروحة وما شملته من نقاط سبق ذكرها، أرجو الوصول بعلمي هذا إلى الأهداف المنشودة والتي يكمن تلخيصها في النقاط التالية:

- ❖ البحث عن ماهية المنظمة البحرية الدولية بالتفصيل.
- ❖ معرفة الدور المناط بالمنظمة عند تأسيسها.
- ❖ سبب تأخر تفعيل الاتفاقية المنشئة للمنظمة (من 1948 - 1957).
- ❖ الأهداف التي وضعتها المنظمة نصب عينيها من أجل حماية أفضل لهذه البيئة الحساسة.
- ❖ سبب إقامة المنظمة لعلاقات متعددة مع نظيراتها المتخصصة وكذا غير الحكومية.
- ❖ البحث عن الإسهامات القانونية للمنظمة في سبيل التكفل الأفضل بالبيئة.
- ❖ معرفة الدور الميداني للمنظمة للحد من التلوث البيئي البحري.
- ❖ دراسة الإسهامات التوعوية التي قامت بها المنظمة من أجل الارتقاء بتكوين العاملين في المجال البحري .

وقد اعتمدنا في دراستنا هذه على المنهج الوصفي التحليلي لما يكتسبه موضوعنا هذا من أهمية، وكذا نظرا للإشكالية التي طرحتها سابقا، كونها سبيلي في الوصول إلى الأهداف المتوخاة من وراء هذا البحث، وذلك من أجل توضيح عديد المفاهيم الخاصة بالموضوع، خاصة وأن المنهج المذكور يعدّ إحدى مستويات البحث العلمي الذي يتلاءم وموضوع الدراسة من أجل المعرفة الصحيحة و الإحاطة الشاملة و الدقّيقة بالأبعاد المختلفة للإشكالية المطروحة.

كما تمّ الاعتماد على المنهج الاستدلالي الذي يقوم على الاستدلال و البرهنة للوصول إلى الحقيقة. كونه يتوافق و الدراسة خاصة فيما يتعلق باستخدام مختلف المواد و النصوص القانونية التي جاءت بها الاتفاقيات و المواثيق الدولية الخاصة بالبيئة البحرية.

ولحلّ الإشكالية المطروحة وفي سبيل تناول الفكرة من جميع جوانبها، ارتأيت تقسيم بحثي هذا إلى فصلين تناولت في الفصل الأول ماهية المنظمة البحرية الدولية و ذلك بالتطرق إلى نشأتها ومفهومها، دورها و أهدافها هذا كمبحث أول. ثم هيكل المنظمة، وكيفية التمثيل داخل أجهزتها وكذا سبب تعدّد وكثرة الأجهزة داخلها كمبحث ثاني، أما عن المبحث الثالث فتناولت فيه علاقات المنظمة بهيئة الأمم المتحدة، فنظيرتها من المنظمات الدولية المتخصصة ثم بقية المنظمات غير الحكومية الناشطة في هذا المجال.

أما بخصوص الفصل الثاني فقد تناولت فيه بالدراسة و التحليل إسهامات المنظمة سواء القانونية، الميدانية، أو التوعوية في إطار التكفل التام بقضايا ومشاكل البيئة البحرية المتشابكة.

وفي الأخير كان لا بد من اختتام البحث واستخلاص مجموعة من النتائج تمّت صياغتها في شاكلة توصيات يمكن أن تكون إشكالات لبحوث قادمة.

الفصل الأول
الإطار المفاهيمي للمنظمة
البحرية الدولية

تعتبر المنظمة البحرية الدولية أحد الوكالات الدولية المتخصصة وأولى المنظمات الدولية التي أخذت على عاتقها حماية البيئة البحرية إدراكاً منها للمخاطر التي باتت تواجه البيئة الدولية وأصبحت تشكل موضوع قلق دولي جاد¹ ومردّ ذلك تزايد معدلات التلوث على المستوى الدولي، وكل ذلك كان نتيجة التقدم العلمي و التكنولوجي و التطور الصناعي.

دقت المنظمة ناقوس الخطر في وقت مبكر، وجعلت قضية حماية البيئة البحرية موضوع رأي عام ألزمت من خلال المجتمع الدولي بوجه عام و الأسرة الدولية بوجه خاص للتصدي للمخاطر المحدقة بها خاصة وأن تركيبة الكرة الأرضية تشكل أكثر من 72% من المياه وعليه لا يسعنا في هذا المقام سوى طرح التساؤلات التالية والتي هي محل الدراسة في فصلنا هذا.

ما ظروف نشأة المنظمة البحرية وما هيكلها؟ وكيف جعلت المنظمة التمثيل داخل هيكلها؟ ثم ما مرد تعداد الهياكل داخلها؟ و ما علاقاتها مع مختلف المنظمات ابتداءً بمنظمة الأمم المتحدة ثم نظيراتها من المنظمات المتخصصة و المنظمات الدولية غير الحكومية. كل هذه الأسئلة تم إدراجها تحت مسمى واحد ألا وهو ماهية المنظمة البحرية الدولية.

¹ Malcom N Shaw, International law 5 Th, cam bridge université presse 2003, p 754.

المبحث الأول: نشأة المنظمة البحرية الدولية، أهدافها و دورها

وعلى اعتبار أن موضوع البيئة من أهم القضايا التي شغلت بال الأسرة الدولية بجميع مكوناتها. فإن البيئة البحرية قد أخذت الاهتمام الأكبر من طرف عديد الدول و المنظمات ابتداء من المنظمات الحكومية وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية التي أخذت على عاتقها حماية البيئة البحرية من خلال الدعوة إلى المؤتمرات وصناعة مشاريع الاتفاقيات إلى غير ذلك من ما جعلته على عاتقها و أولى اهتماماته.

وعليه نطرح التساؤل الآتي ماهية المنظمة البحرية؟ وكيف نشأت؟ وما هي أهدافها؟ وما هو الدور الذي قامت ولازالت تقوم به في سبيل تحقيق هدفها المنشود والذي تأسس من أجل؟

وتبعاً لما تقدم سنتناول في هذا المبحث نشأة المنظمة البحرية من خلال التطرق إلى الاتفاقية المنشأة لها وسبب تأخر تنفيذ هذه الاتفاقية ثم إلى الأهداف التي أنشأت من خلالها المنظمة البحرية. وأخيراً إلى الدول المنطوق بها من أجل تحقيق أهدافها.

المطلب الأول: نشأة المنظمة البحرية الدولية.

تعدّ الهيئة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية سابقا، المنظمة البحرية الدولية حاليا من أهمّ الوكالات الدولية المتخصصة، أنشأت بموجب مؤتمر جنيف بسويسرا عام 1948¹، الذي تمخض عنه الاتفاق الذي وقّعت عليه 35 دولة في 06 مارس 1948، وقد أصبح هذا الاتفاق نافذا في 17 مارس 1957 حين تمّ التصديق عليه من طرف 21 دولة من بينها 7 دول تبلغ حمولة سفن كل منها مليون طن على الأقل.

وقد تحولت الهيئة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية إلى المنظمة البحرية الدولية سنة 1982، وتمّ وصلها وارتباطها بمنظمة الأمم المتحدة بموجب اتفاقية تطبيقا للمادة 62 من الميثاق، بلغ عدد أعضائها 168 عضو حتى عام 2005²، ليزداد عددها إلى 174 دولة عضو، بالإضافة إلى ثلاثة أعضاء منتسبين وأكثر من 145 منظمة مراقبة، منهم 64 منظمة حكومية دولية و 81 منظمة غير حكومية حسب إحصائيات 2019.

ويرجع سبب تأخر العمل بالاتفاقية المنشئة للمنظمة الى عام 1958، كون أن القانون الدولي تضمن العديد من التنظيمات التي تحكم الملاحة البحرية فضلا عن أنه لم تكن هناك تطورات واسعة المدى في الماضي كالمشاهد الذي الآن في نظام الملاحة البحرية.

وقد تبنّى الفكرة لإنشاء هذه المنظمة المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة الذي وجه الدعوة لعقد المؤتمر السالف الذكر والذي تم فيه إقرار الاتفاقية، ويرجع

¹ د. علي صادق أبو الهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف بالاسكندرية، مصر، دون طبعة، 1975، ص 672، 673.

² د. طارق عزت رعاء، المنظمات الدولية المعاصرة، دار النهضة العربية الجديدة، القاهرة، 2005، ص 20.

تصديق الدول عليها إلى اعتبارات متباينة فالبعض يرى أن اختصاص و وظائف المنظمة والسعة بالقياس إلى العناصر التجارية لصناعة السفن، والبعض الآخر يرى أن سلطتها غير كافية لحماية مصالح الدول البحرية.¹

لم تكن الدول وحدها الأعضاء في المنظمة الدولية البحرية بل أكثر من 145 منظمة مراقبة منهم 64 منظمة حكومية دولية IGOS و 81 منظمة غير حكومية وفقاً لإحصائيات 2019 ولغاتنا الرسمية هي: العربية، الصينية، الانجليزية و الفرنسية و الروسية و الاسبانية و تتخذ من لندن العاصمة البريطانية مقراً لها.

إن امتلاك الهيئة الاستشارية الحكومية للملاحة البحرية لصفة المنظمة يجعلها تتمتع بالشخصية القانونية الدولية بما يترتب على ذلك من آثار في نطاق علاقاتها الدولية.²

و المنظمة البحرية الدولية، هي وكالة الأمم المتحدة المسؤولة عن إضفاء السلامة البحرية و الأمن، و الكفاءة على قطاع الشحن ومنع التلوث الناجم عن السفن كما يدخل تسيير التجارة و الأمن ضمن نطاق عمل المنظمة المتعلقة بمعاملات التجارة العابرة للحدود.³

¹ د. جعفر عبد سلام، المنظمة الدولية (دراسة فقهية وتأصيلية للنظرية العامة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 6 519

² .نادية الهواس، محاضرات في قانون المنظمات الدولية، 2013 2014 14.

³ <http://TFig.itcilo.org>: مرشد تنفيذ تسيير التجارة البحرية (imo).

المطلب الثاني: أهداف المنظمة البحرية الدولية.

تتولّى المنظمة العديد من المهام الخاصّة و المرتبطة بنشاطها في المجال البحري كما تقوم بتصنيف العديد من المواثيق الدولية وهي: ميثاق تسهيل النقل البحري العالمي لعام 1967، الميثاق العالمي لمنع تلوث البحر بالنفط لعام 1945.

وتتمثّل أهداف المنظمة فيما يلي:¹

- دعم التعاون وتبادل المعلومات بين الحكومات في المسائل المتعلقة بالشحن في مجال التجارة الدولية.
- اتخاذ أفضل الوسائل العلمية الكفيلة لتأمين سلامة الملاحة في البحار، وضمان كفاءتها.
- توحيد الأنظمة في مجال الملاحة البحرية.
- العمل على إزالة صور التمييز في المعاملة و مختلف القيود التي تعوق الملاحة البحرية.
- العمل على تحسين الأمان في البحر.
- إرساء نظام لتعويض الأشخاص الذين يتكبدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري.
- تأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث و الإنقاذ.
- إعداد مشروعات الاتفاقيات و اللوائح وعقد المؤتمرات الدولية في شؤون الملاحة.
- بحث كل الأمور المتعلقة بالملاحة البحرية التي تحملها إليها الأمم المتحدة أو وكالاتها المتخصصة.²
- العمل على اتخاذ أعلى المعايير الممكنة لضمان السلامة و الأمن في الملاحة البحرية و تحقيق كفايته وكذا في مختلف المسائل الفنية المتعلقة بالملاحة البحرية.

.673

1

² لعبت المنظمة دورا هاما في إعداد وتعديل الاتفاقية الدولية المتعلقة بتأمين الملاحة البحرية ومنع تلوث البحار.

- الحدّ من التغيّرات المناخية عبر خفض انبعاثات السفن من الغازات الدفيئة.¹
- ولكون المنظمة البحرية الدولية المؤسسة الأساسية للأمم المتحدة لتطوير القانون البحري الدولي تلعب دورا رئيسيا في إنشاء إطار تنظيمي للنقل البحري من خلال تجارة عادلة وفعّالة ومعتمدة عالميا.²
- تهيئة جهاز للتعاون وتبادل المعلومات بين الحكومات فيما يتصل بالمسائل الفنية الخاصة بالسفن التي تعمل في نطاق التجارة الدولية.³
- و بالحملة تختص المنظمة بتقديم التوصيات و الاستثمارات للدول في مختلف المسائل البحرية واقتراح الاتفاقيات الخاصة بالملاحة البحرية و الدعوة إلى المؤتمرات البحرية التي تنافس فيها هذه الاتفاقيات.
- وتباشر المنظمة اختصاصاتها تحقيقا لأهداف السابقة، بصفة استشارية ودون أن تملك إصدار قرارات ملزمة، بل أن كثير من الموضوعات الهامة في نطاق الملاحة البحرية مثل: تحديد الرسوم وعقود النقل البحري و التأمين ، لا تدخل في اختصاص المنظمة أصلا.³

¹ De. Aljazeera.net. proposé par Go. المنظمة البحرية الدولية...هيئة اممية همها الامن البحري.
² https : // www.un.org. المنظمة البحرية الدولية ،انظر على الرابط، اطلع عليه بتاريخ: 2021/05/06

23:15:

³ د. جعفر عبد السلام، المرجع السابق، ص 520.

المطلب الثالث: دور المنظمة البحرية الدولية.

ونظرا لكون المنظمة البحرية الدولية (IMO)، السّطة العالمية المكلفة بوضع المعايير للسلامة و الأمن والأداء البيئي و صناعة النقل البحري، يكون عادلا و فعالا ومعتمدا عالميا لخلق مجال متكافئ حتى لا تتني القضايا المالية عن تعزيز السلامة و الأمن البيئي بالتطبيق و التعاضي عن بعض الأساسيات والتنازل عن الركائز الأساسية التي أنشأت لأجلها ألا وهي خلق بيئة آمنة ومأمونة وفعالة ويتم ذلك من خلال:¹

- ✓ الإطار التنظيمي الذي طورته المنظمة البحرية الدولية حيث تغطي تدابيرها جميع جوانب الشحن الدولي.
- ✓ تصميم السفن و البناء و المعدات والتشغيل و التخلص لضمان بقاء هذا القطاع الحيوي آمن وسليما بيئيا وذي كفاءة وأمان في استخدام الطاقة.
- ✓ توفير الإطار المؤسسي الضروري لنظام النقل البحري العالمي الأخضر و المستدام في مجالات كفاءة الطاقة و التكنولوجيا الجديدة و الابتكار و التعليم و التدريب البحري و الأمن البحري، وإدارة المرور البحري وتطوير البيئة التحتية البحرية.²
- ✓ النظر في أية مسألة تتعلق بالملاحة يحيلها إليها جهاز أو وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة.

¹ [https:// www.ITF_global.org](https://www.ITF_global.org)، اطلع عليه بتاريخ 2021/04/12 18:30

² [https:// www.imo.org](https://www.imo.org)، اطلع عليه بتاريخ 2021/04/17، على الساعة 22:10

✓ العمل على سلامة النقل البحري: وضعت الاتفاقية المنشأة للمنظمة في مقدمة أهدافها العمل على اتخاذ أعلى المعايير الممكنة لضمان السلامة و الأمن في الملاحة البحرية، وتحقيق كفايته وكذا في مختلف المسائل الفنية المتصلة بالملاحة البحرية.

✓ ونجد أنّ المنظمة قد أخذت على عاتقها مسؤولية عقد المؤتمرات، لهذه الأخيرة التي أنتجت بدورها اتفاقية دولية هامة في هذا المجال، كالاتفاقية الخاصة بتأمين السلامة في البحار عام 1960.

وبالحملة تختص المنظمة بتقديم التوصيات و الاستثمارات للدول في مختلف المسائل البحرية واقتراح الاتفاقيات الخاصة بالملاحة البحرية و الدعوة إلى المؤتمرات البحرية التي تناقش فيها هذه الاتفاقيات.¹

استخلاصا لما تم ذكره عن دور المنظمة البحرية الدولية فإن المهنة التي أقيمت على عاتقها تجسدت من خلال شعارها: "سلامة الأمن البحري و أمنه وفعاليتها" في محيطات نظيفة، فطالما عملت المنظمة على تحقيقه من خلال مراقبة و تطوير إطار شامل من الاتفاقيات و السياسات الخاصة بصناعة النقل البحري و أنشطتها الأخرى كالأمن البحري، السلامة البحرية، التعاون التقني، المخاوف البيئية والمسائل القانونية.

وقد نجحت (IMO) بالقيام بهذه المهمة منذ نشأتها بالتعاون مع اللجان المتخصصة و اللجان الفرعية في المنظمة، وكان يحضر جلسات هذه اللجان العديد من الوفود و الخبراء من الدول الأعضاء و المنظمات الحكومية وغير الحكومية.²

المبحث الثاني: التنظيم الهيكلي للمنظمة البحرية الدولية.

إنّ الحديث عن المنظمة البحرية الدولية كإحدى الوكالات الدولية المتخصصة، سيجرنا حتماً إلى بيان وتعداد أجهزة المنظمة و فروعها كمطلب أول، ثم إلى كيفية التمثيل داخل أجهزتها ابتداءً بجمعيتها العامة، مروراً بمجلسها التنفيذي و انتهاءً بلجانها الأساسية، وهذا ما ضمناه المطلب الثاني، أمّا في المطلب الثالث فقد انتابنا التساؤل عن سبب تعدد الأجهزة وكثرة اللجان المساعدة داخل المنظمة وهو ما ضمناه المطلب الثالث.

المطلب الأول: أجهزة المنظمة البحرية الدولية

وبغرض مباشرة المنظمة لاختصاصاتها، و تحقيقاً للأهداف المنشودة التي أنشأت من أجلها، ألا وهي السلامة البحرية و المحافظة على البيئة البحرية بشكل عام، و إن كانت آراءها هذه استشارية محظى دون أن تملك في ذلك إصدار قرارات ملزمة، بل أن كثيراً من الموضوعات الهامة في نطاق الملاحة البحرية كتحديد الرسوم وعقود النقل البحري و التأمين لا تدخل في اختصاص المنظمة أصلاً.

وبغرض تسهيل مهام المنظمة في إطار اختصاصها في مجال حماية البيئة البحرية أحدثت الهياكل و الأجهزة التالية:

الفرع الأول: الجمعية العامة.

وهي أعلى سلطة إدارية في المنظمة وتمثل هيئتها التوجيهية، تختص برسم السياسة العامة للمنظمة وتقر ميزانياتها العامة، كما تختار أعضاء المجلس، وأعضاء لجنة تأمين الملاحة.¹

تجتمع مرة كل سنتين في الدورات العادية من أجل دراسة القضايا المهمة المعروضة عليها، كما يجوز لها أن تجتمع في دورة استثنائية إذا لزم الأمر، وفي كل ذلك تسعى إلى تحقيق برامجها.²

الفرع الثاني: المجلس التنفيذي .

يتم انتخاب مجلس المنظمة من قبل الجمعية العامة لمدة سنتين، و يقوم مقام الهيئة التوجيهية للمنظمة في الفترة ما بين الدورات العادية للجمعية³، فهو بذلك يمثل الجهاز التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية، و ينفذ جميع مهام الجمعية باستثناء مهمة تقديم التوصيات للحكومات بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث الذي يعتبر من الاختصاصات الأصلية للجمعية العامة وحدها دون غيرها.⁴

✓ كما يوكل للمجلس مهام: تنسيق النشاطات بين أجهزة المنظمة.

¹ [https:// studylib.net/doc/25284955/imo-arabic#](https://studylib.net/doc/25284955/imo-arabic#)

imo arabic

² جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي (النظرية العامة و المنظمات العامة المتخصصة)، دار العلوم للنشر والتوزيع، عناية، 2006 .434

³ مغيث محمود شهاب، المنظمة الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة 4 1978 .584

⁴ عبد المؤمن بن صغير، حماية البيئة على ضوء الوكالات الدولية المتخصصة، دار الأيام للنشر و التوزيع، عمان،

.73 2017 1

✓ دراسات تقديرات مشروع برنامج العمل ووضع ميزانية المنظمة وتقديمها إلى الجمعية العامة.

✓ تلقي التقارير و المقترحات المقدمة من اللجان و الأجهزة الأخرى وتقديمها إلى الجمعية العامة و الدول الأعضاء مع التعليقات و التوصيات كلما اقتضت الحاجة ذلك.

✓ تعيين الأمين العام بموافقة الجمعية العامة.

✓ إبرام الاتفاقيات والتفاهات الخاصة بتنظيم العلاقة بين المنظمة البحرية العالمية و المنظمات الأخرى، وكل ذلك بعد أخذ رأي الجمعية العامة.¹

الفرع الثالث: الأمانة العامة.

ويرأسها الأمين العام للمنظمة و يساعده في تسيير شؤون الوكالة الأمين العام المساعد، و أمين لجنة الملاحة البحرية، و عدد من الموظفين، تتكون من عدة أقسام يختص كل قسم بجانب من مهام المنظمة كل على حسب اختصاصه.²

يقع مقرها في لندن، تضم 300 موظف دولي يرأسهم ويشرف على عملهم الأمين العام الذي يعينه المجلس بعد موافقة الجمعية، يتم انتخابه من طرف هذه الأخيرة ويحتفظ بمنصبه لمدة 4 سنوات قابلة للتجديد دورتين عاديتين.

¹ [https:// studylib. Net/doc/25284955/](https://studylib.Net/doc/25284955/)

imo- arabic#.

² د.محمد المجذوب، التنظيم الدولي، النظرية العامة و المنظمات العالمية و الإقليمية المتخصصة، منشورات الحلبي الحقوقية، حلب، سوريا، 8 2006 599.

الفرع الرابع: اللجان.

و لأجل تحقيق المقاصد و الأهداف التي أنشأت من أجلها المنظمة البحرية كان لزاما عليها تنصيب عدد من اللجان المتخصصة كون أن المنظمة عمليا هي منظمة تقنية يضطلع بأعمالها عدد من اللجان.

🚩 اللجنة القانونية: Légal committee

والتي تم إنشاؤها عام 1967 من طرف المجلس، تختص بدراسة المسائل القانونية التي تهم المنظمة، وإعداد مشاريع الاتفاقيات و المعاهدات الدولية المتعلقة بالملاحة البحرية و عضويتها مفتوحة لكل الدول الأعضاء في المنظمة.

وقد شكلت اللجنة في الأصل لمعالجة المشاكل القانونية التي استتبعها كارثة Terry canyon ، و التي وقعت سنة 1967 و أصبحت فيما بعد لجنة دائمة.

🚩 لجنة السلامة البحرية: the marine safety committee.(MSC)

وتتكون من 18 عضو، من بينهم 8 أعضاء من الدول العشر الكبرى المالكة للسفن و التي لها أكبر مصلحة في التجارة البحرية الدولية، و 4 يمثلون كلا من قارة إفريقيا، آسيا، أوروبا و الأمريكيتين، و 4 الآخرين من الدول التي تهتم بسلامة الملاحة البحرية، و تختص وظيفتها في وضع التعليمات في ذلك.¹

وتكمن مهام لجنة تأمين الملاحة في إصدار التوصيات إلى الدول الأعضاء في المنظمة في حدود اختصاص الوكالة، و بمفهوم أدق فإن دور اللجنة يكمن في النظر في أية مسألة

¹ دراجع عبد السلام صالح عرفة، المنظمات الدولية و الإقليمية، دار الجماهيرية للنشر و التوزيع و الإعلان، د. 1999 .273

تدخل في نطاق عمل المنظمة، ويتعلق الأمر بالمساعدات الملاحية وبناء السفن وتجهيزها، ومراجعة السفن من زاوية السلامة و وضع قواعد لمنع التصادم ونقل البضائع الخطر¹، كما تسهر المنظمة وتعمل جاهدة على وضع الإجراءات الكفيلة بالسلامة البحرية ومتطلباتها، وتبيان المعلومات المتعلقة بالمساحة البحرية إلى جانب وضع سجلان للسفن، و القيام بالتحقيق في الحوادث البحرية، وعمليات الإنقاذ و أية مسائل أخرى تؤثر بشكل مباشر في السلامة البحرية.

وعلى اعتبار أن لجنة السلامة البحرية هي أعلى هيئة تقنية في المنظمة وأبرز أجهزتها ونظرا للمهام الملقاة على عاتقها وجب عليها توفير الآليات لتنفيذ المهام المسندة إليها بموجب اتفاقية المنظمة البحرية الدولية، أو أية أعمال أخرى توكل إليها بناء على صك دولي بعد موافقة المنظمة، كما يقع على عاتقها مسؤولية النظر في قواعد السلامة وتقييم التوصيات و المبادئ التوجيهية لاعتمادها من قبل الجمعية.

أما لجنة السلامة البحرية الموسعة، فهي التي تتبنى التعديلات على الاتفاقيات كاتفاقية حماية الأرواح في البحر (solas) مثلا وتشمل إضافة إلى جميع الدول الأعضاء البلدان التي هي أطراف في الاتفاقيات، كالاتفاقية السالفة الذكر حتى لو لم تكن هذه البلدان أعضاء في المنظمة البحرية الدولية.²

لجنة حماية البيئة البحرية: the marine Environment protection committee (MEPC)

¹ د. أحمد اسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، 1994.

² [https:// studylib. Net/doc/25284955/ imo- arabic#](https://studylib.Net/doc/25284955/imo-arabic#).

وتتألف من جميع الدول الأعضاء، أنشأت لأول مرة كهيئة فرعية تابعة للجمعية العامة في تشرين الثاني (نوفمبر) 1973، ثم رفعت إلى الوضع الدستوري الكامل في عام 1985 .

وتختص بالنظر في أية مسألة تدخل في نطاق أهداف المنظمة ويتعلق الأمر بمنع

التلوث البحري الناجم عن السفن ولاسيما:

أداء الوظائف التي تحال إلى المنظمة بموجب او بمتقضى اتفاقية دولية لمنع التلوث الناجم عن السفن ومكافحته

- العمل من أجل الحصول على المعلومات العلمية و التقنية، أو أية معلومات علمية أخرى بشأن منع التلوث البحري الناجم عن السفن ومكافحته، وذلك بغرض نشرها على الدول ولا سيما البلدان النامية، وتقديم التوصيات ووضع خطوط توجيهية كلما كان ذلك ملائماً.

- اتخاذ جميع التدابير و الإجراءات الكفيلة بوضع الاتفاقيات موضع النفاذ.

- تعزيز التعاون وتكثيفه مع المنظمات الإقليمية المعنية، بمنع التلوث البحري الناجم عن السفن و مكافحته.

- بالإضافة إلى ما سبق يقع على عاتق اللجنة السعي مع المنظمات الدولية الأخرى من أجل خلق مناخ للتعاون في مجال حماية البيئة.

ومن هنا تبقى اللجنة مسؤولة عن تنسيق أنشطة المنظمة في مجالي منع ومكافحة تلوث البيئة الناتج عن السفن، وتُعنى على وجه الخصوص باعتماد وتعديل الاتفاقيات وغيرها من الأنظمة و التدابير اللازمة لمنع ومكافحة التلوث و تحرص على ضمان تنفيذها.¹

¹ [https:// studylib. Net/doc/25284955/ imo- arabic#](https://studylib.Net/doc/25284955/imo-arabic#)

🚩 لجنة التعاون التقني: Technical coopération committee

وهي اللجنة المسؤولة عن تنسيق أنشطة المساعدة التقنية التي تضطلع بها المنظمة في ميدان البحري، ويُحال إليها النظر في أية مسألة تدخل ضمن نطاق تنفيذ مشاريع التعاون التقني التي تقوم بها المنظمة كجهة منفذة أو متعاونة، بالإضافة إلى أية مسائل أخرى تتعلق بأنشطة المنظمة في هذا المجال ولاسيما تلك الأنشطة التي تنفذ لصالح البلدان النامية.

وتتألف لجنة التعاون الفني من جميع الدول الأعضاء، تم تأسيسها عام 1969 كهيئة فرعية تابعة للمجلس، ثم أخذت الطابع المؤسسي عن طريق إجراء تعديل على اتفاقية المنظمة البحرية الدولية، ودخل هذا التعديل حيز التنفيذ في عام 1984.

🚩 لجنة التسهيلات: Facilitation committee

وهي اللجنة المسؤولة عن عمل المنظمة وذلك بغية تسهيل حركة التنقل البحري الدولي، والغرض من هذه الأنشطة و المهام التي تقوم بها اللجنة هو تقليص المعاملات الرسمية وتبسيط الوثائق المطلوبة من السفن عند دخول المرافئ وسائر الموانئ البحرية أو عند مغادرتها.

وقد تأسست اللجنة كهيئة فرعية تابعة للمجلس في مايو 1972 و أخذت الطابع المؤسسي في ديسمبر 2008 إثر تعديل اتفاقية المنظمة البحرية الدولية. وهي تتألف من جميع الدول الأعضاء في المنظمة وتتناول عمل المنظمة البحرية في التخلص من الشكليات غير الضرورية في الشحن الدولي و ذلك بتنفيذ جميع جوانب الاتفاقية لتسهيل الملاحة البحرية الدولية 1965. بالإضافة إلى أية مسألة معنية بتسهيل حركة النقل البحري الدولي

وداخله في نطاق عمل المنظمة وبناء على رغبة الجمعية، ولا سيما في السنوات الأخيرة عملت اللجنة على ضمان التوفيق بين الأمن البحري وتسهيل التجارة البحرية الدولية.¹

الفرع الخامس: اللجان الفرعية Sub committee

وعددها سبع لجان تقتصر مهامها على مساعدة اللجان الرئيسية في إتمام عملها وهي:

✓ اللّجنة الفرعية للعنصر البشري، التدريب و المراقبة HTW .

Sub-committee on human element, training and watchkeeping.

✓ اللّجنة الفرعية لانقاد صكوك المنظمة البحرية الدولية. III.

Sub-committee on implementation of imo instruments.

✓ اللّجنة الفرعية للملاحة، الاتصالات و البحث و الإنقاذ NCSR.

Sub-committee on navigation communications and search and rescue.

✓ اللّجنة الفرعية لمنع التلوث و الاستجابة PPR.

Sub-committee on pollution prevention and response.

✓ اللّجنة الفرعية لتصميم و إنشاء السفن SDC.

Sub-committee on ship design and construction.

✓ اللّجنة الفرعية لنظم و معدات السفن SSE.

¹ [https:// studylib. Net/doc/25284955/ imo- arabic#](https://studylib.Net/doc/25284955/imo-arabic#)

Sub-committee on ship systems and Equipment.

✓ اللجنة الفرعية لنقل البضائع والحاويات CCC.

Sub-committee on carriage of cargoes and container.

لقد واكب عمل المنظمة البحرية الزيادة في عدد وحجم السفن وكذلك حجم الشحنات التي تم نقلها خلال العقود الخمسة الماضية، و ذلك نظرا للزيادة في عضوية دول المنظمة الذين بلغ عددهم 174 دولة، أين تم إنشاء إطار قانوني وفني أصبح الشحن من خلاله أكثر نظافة وأكثر أمنا بشكل متصاعد إلا أنه مازال هناك بالطبع أعمال ينبغي القيام بها تسعى المنظمة جاهدة بمعية الدول الأعضاء فيها وغيرها من المنظمات لدعم وتنفيذ لوائحها. والجدير بالذكر هنا أن باب المشاركة في أعمال اللجان مفتوح أمام الدول الأعضاء على قدم المساواة.¹

المطلب الثاني: التمثيل في أجهزة المنظمة البحرية الدولية.

إن من المهام الأساسية التي أخذتها المنظمة على عاتقها هي تحسين سلامة و أمن النقل البحري الدولي و مكافحة التلوث البحري من السفن، ومن هنا يمكن القول أن المنظمة البحرية الدولية، هي السلطة العالمية التي تضع المعايير للسلامة و الأداء البيئي للشحن الدولي، وتحقيقا لهذه الأهداف التي أنشأت المنظمة لأجلها عمدت على بناء هياكل داخلها كما تفضلنا سابقا إلى أن التمثيل داخل هذه الأجهزة يختلف من جهاز لآخر.

¹ [https:// studylib. Net/doc/25284955/ imo- arabic#](https://studylib.Net/doc/25284955/imo-arabic#)

الفرع الأول: التمثيل بالجمعية العامة.

ولكونها أعلى هيئة إدارية بالمنظمة و تمثل هيئتها التوجيهية فإن العضوية فيها مفتوحة أمام جميع الدول الأعضاء فيها دون استثناء، وهذا إقرار لمبدأ المساواة أمام جميع الدول الصناعية منها و التجارية ، النامية منها و المتقدمة.

الفرع الثاني: التمثيل بالمجلس التنفيذي للمنظمة.

ولكونه جهاز المنظمة التنفيذي، و المسؤول أمام الجمعية العامة عن الإشراف على أعمال المنظمة، ونظرا لتزايد الاهتمام الدولي بالمجالات البحرية، ازدادت عضويته لتصل إلى 40 دولة عضوة يؤدي انتخابهم إلى كفالة تمثيل كل المناطق الجغرافية الكبرى في العالم¹ و لكن انتخاب هذه الأعضاء يتم على ثلاث فئات:

الفئة A: وهي الدول العشر التي لديها مصلحة كبرى في توفير خدمات النقل الدولي.

الفئة B: الدول العشر الأخرى التي لها مصلحة كبرى في التجارة البحرية الدولية.

الفئة C: العشرون دولة، و هي الدول التي لم يجر انتخابها إلا في الفئة A ولا B والتي لها مصلحة خاصة في مجال النقل البحري أو الملاحة ، و يتم انتخابهم لعضوية المجلس بشكل يضمن تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم.

و الجزائر التي كانت عضوا بمجلس المنظمة التنفيذي، خسرت عضويتها لتفقد المجال أمام جمهورية مصر العربية التي حصلت على التصنيف (C)، و الإمارات العربية المتحدة على التصنيف (B)، بأغلبية كبيرة من أصوات أعضاء المجلس، أين حصلت مصر على

133 صوتا من إجمالي 160 صوتا و حققت المركز السادس من 20 في ترتيب المجلس التنفيذي، و فازت تركيا بصعوبة بالمقعد الأخير ب 95 صوتا.

و جاءت نتائج اختيار أعضاء المكتب التنفيذي للمنظمة خلال سنة 2019/2018 كالتالي:

المستوى A: الولايات المتحدة الأمريكية، روسيا، اليونان، إيطاليا، اليابان، النرويج، باناما، كوريا الجنوبية، المملكة المتحدة.

المستوى B : ألمانيا، النمسا، البرازيل، كندا، الإمارات، إسبانيا، فرنسا، الهند، هولندا، السويد. المستوى C: جنوب إفريقيا، أستراليا، البهاماس، بلجيكا، الشيلي، قبرص، الدنمارك، مصر، أندونيسيا، جاميكا، كينيا، ليبيريا، ماليزيا، مالطا، المغرب، المكسيك، البيرو، الفلبين، سنغافورة، تايلندا، تركيا.¹

الفرع الثالث: التمثيل بلجنة السلامة البحرية.

و لكونها أعلى هيئة تقنية بالمنظمة فإن مجال العضوية فيها مفتوح لجميع الدول الأعضاء على قدم المساواة، إن مجال اللجنة التقني هو الذي سمح لها بتقديم المساعدات لكافة الدول في المنظمة في هذا الجانب و ذلك بغرض تحقيق هدف المنظمة و المتعلق أساسا بالملاحة البحرية.²

¹ الجزائر تخسر عضوية المجلس التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية ، أنظر على الرابط ، أطلع عليه M.elbilad.net. بتاريخ: 2021/05/08 18:30:

² [https:// studylib. Net/doc/25284955/ imo- arabic#](https://studylib.Net/doc/25284955/imo-arabic#).

المطلب الثالث: أسباب تعدد الأجهزة داخل المنظمة البحرية الدولية.

يرجع الباحثون تعداد الأجهزة داخل المنظمة وبوجه عام إلى الاهتمام الكبير للقائمين على تسييرها، و ذلك من أجل تحقيق الأهداف التي أنشأت من أجلها ألا و هي الحفاظ على البيئة البحرية كأصل عام وتحسين الملاحة البحرية في قاع البحار على وجه خاص.

و إن كان البعض الآخر يُرجع ذلك إلى الأسباب التالية:¹

الفرع الأول: قاعدة التخصص .

و هي القاعدة التي أصبحت تميز مختلف أوجه النشاط البشري في أي مجال من مجالات الحياة، ومرد ذلك هو تعقد الظواهر و الحاجة إلى إتقانها.

ويرجع المهتمون إلى ظهور الاهتمام البالغ بهذه القاعدة إلى عصابة الأمم التي قامت آنذاك قامت بتشكيل لجنة عام 1939 لدراسة النشاط الوظيفي للعصابة، وهو أعظم إسهام قدمته العصابة إلى عالمنا المعاصر قدر له البقاء و الدوام.

وإذا ما قمنا بترجمة هذه القاعدة بالنظر إلى التعداد الهائل للجان داخل المنظمة البحرية الدولية انطلاقاً من اللجنة القانونية التي أوكل لها مهام النظر في كل المسائل القانونية، كما ذكرنا آنفاً مروراً بلجنة السلامة البحرية و التي كان لها الفضل الكبير في تسهيل التجارة البحرية مع تحقيق السلامة البحرية.

¹ . عبد العزيز سرحان، المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة مصر، بدون طبعة، 1967، 24.

ضف إلى ذلك اللجان الأخرى المساعدة التي عكفت اللجنة على تنصيبها ومنها لجنة التعاون الفني، وهي اللجنة التي تأخذ على عاتقها تحقيق التعاون بين أعضاء المنظمة في المجال الفني من حيث التكوين وتوفير التكنولوجيات.

كما أسند للجنة حماية البيئة البحرية مهمة مدى تحقيق الدول للالتزامات حيال البيئة البحرية إلى غير ذلك من اللجان.

الفرع الثاني: اعتبارات سياسية .

وعلى اعتبار أن المنظمة البحرية الدولية وكباقي المنظمات العالمية الأخرى يدخل في نشاطها وظائف ذات طبيعة متباينة، اقتصادية، اجتماعية، سياسية كان لزاما عليها إنشاء لجان مختصة حتى لا تغطي المسائل الكبرى في المنظمة على مسائل الثانوية وتنقص بالقدر الذي تستحقه.

ومن الاعتبارات التي تراعى في هذا الشأن تحقيق رغبة الدول الكبرى في إنشاء فروع يكون لها السيطرة عليها من احتفاظ الدول الأخرى مع تمتعها بالتساوي في مجلس المنظمة وجمعيتها العامة¹.

الفرع الثالث: ديمقراطية الإدارة.

وتحقيقا لهذا المبدأ ضمن أجهزة المنظمة البحرية الدولية، سعت هذه الأخيرة إلى توزيع عادل للسلطات بين الدول الأعضاء فيها، ونظرا لصعوبة اشتراك الجميع في الإدارة الفعلية في المنظمة، فإنه لا مناص من إنشاء أكثر من فرع يختص بالمناقشة و إقرار التوصيات،

وذلك بدلا من إنشاء جهاز واحد تسيطر عليه طائفة من الدول الكبرى وتقف فيه الأخرى وقوف المتفرج وهذا راجع إلى اتساع رقعة البيئة البحرية التي أسست اللجنة من أجله².

المبحث الثالث: علاقة المنظمة البحرية الدولية بغيرها من المنظمات الأخرى.

وفي سبيل إنجاز المهمة التي أنشئت من أجلها المنظمة البحرية الدولية كان لزاما عليها إقامة علاقات مع غيرها من المنظمات حكومية كانت أو غير حكومية و كذا مع نظيراتها من المنظمات المتخصصة.

ومن هنا ارتأينا دراسة مختلف العلاقات التي تربط المنظمة ابتداء بهيئة الأمم المتحدة باعتبارها المنظمة الأم، ثم إلى العلاقات التي كانت بحاجة إليها في سبيل تحقيق التعاون المنشود معها لحماية البيئة البحرية ثم دراسة هذه العلاقات مع المنظمات غير الحكومية.

المطلب الأول: علاقة المنظمة البحرية الدولية بمنظمة الأمم المتحدة

إن المنظمة البحرية الدولية وكغيرها من الوكالات الدولية المتخصصة، ارتبطت ولازالت ترتبط ارتباطا وثيقا بالمنظمة العالمية للأمم المتحدة، وهو ما اصطلح على تسميته باسم أسرة الأمم المتحدة ليشمل الهيئة بما تضم من منظمات متخصصة¹.

ومن هذا المنطلق تبقى المنظمة البحرية الدولية متممة ومكملة لنشاط منظمة الأمم المتحدة في مجال حماية البيئة البحرية بما في ذلك إعدادها لمشاريع الاتفاقيات، و إصدار القرارات في إطار اختصاصها فكانت المنظمة البحرية (IMO) من بين المنظمات التي

¹ بن عامر تونسي، قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، 6 2005 .235

أنشأت تطبيقاً لنص المادة 59¹ من ميثاق الهيئة، والتي ارتبطت كما سبق ذكره بالمنظمة الأمم بموجب الاتفاقية التي عقدت مع المجلس الاقتصادي والاجتماعي والتي أصبحت نافذة بعد موافقة الجمعية العامة عليها.

إن اتفاقية الوصل هذه تضمنت أصول العلاقة بين الوكالة الدولية البحرية و الهيئة منها تبادل ممثلي المنظمين الذين يملكون حق حضور الاجتماعات والمناقشات، وتبادل الآراء و المعلومات ناهيك عن تقديم المقترحات، كما يحق للمجلس الاقتصادي و الاجتماعي توجيه توصياته إلى الوكالة بشأن مجالات نشاطها وكيفية عملها و اللوائح التي تصدرها في إطار اختصاصها و في إطار تسهيل عمل المنظمة البحرية و تحقيق مقاصدها و أهدافها التي أنشأت من أجلها وكباقي المنظمات الأخرى يقوم المجلس الاقتصادي و الاجتماعي بالتنسيق مع المنظمة.

كما يشرف هذا الأخير على أنظمة الوكالة و اتخاذ جملة التدابير للحصول على بيانات بالإجراءات المتخذة لتنفيذ توصياته وتوصيات الجمعية العامة، كما تلتزم الوكالة بعرض ميزانيتها على الجمعية العامة دراستها وإبداء ملاحظاتها بشأنها.

و يقع على عاتق الوكالة تقديم تقارير دورية إلى مجلس بشأن نشاطها و الخطوات التي اتبعتها لتنفيذ توصياته، وتوصيات الجمعية العامة و هذا تطبيقاً لما نصت عليه المادة 64 ميثاق هيئة الأمم.²

¹ 59 من ميثاق الأمم المتحدة " عو الهيئة عند المناسبة إلى إجراء مفاوضات بين الدول ذات الشأن بقصد إنشاء أية وكالة جديدة يتطلبها تحقيق المقاصد البيئية في المادة 59".

² 64 من ميثاق الأمم المتحدة: " جلس الاقتصادي و الاجتماعي أن يتخذ الخطوات المناسبة للحصول بانتظام على تقارير من الوكالات الدولية المتخصصة وله أن يضع مع أعضاء الأمم المتحدة و الوكالات المتخصصة ما يلزم من الترتيبات كما تمده بتقارير عخطوات التي اتخذها لتنفيذ توصيات الجمعية العامة في شأن المسائل الداخلة في اختصاصه.

كما تلزم المنظمة باعتبارها أحد الوكالات المتخصصة و بالتعاون مع مجلس الأمن على تنفيذ العقوبات الاقتصادية و الاجتماعية والثقافية التي يمكن أن يقرها المجلس في حالات السلم أو الحرب.

وتعتبر المنظمة البحرية في نظر هيئة الأمم المتحدة الساهر على حفظ السلم و الأمن البحريين ، ومن هنا كان موضوع الدورة الثامنة و الستون في بندها 70 في جدول أعمالها، أين أوكلت للجمعية مهام قضايا المحيطات وقانون البحار، وهو هدف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDG) رقم 14 وهو الحفاظ بشكل مستدام على البحار و المحيطات والموارد البحرية لتحقيق التنمية المستدامة.¹

المطلب الثاني: علاقة المنظمة بنظيراتها من الوكالات الدولية المتخصصة.

وعلى اعتبار أن المنظمة البحرية، هي إحدى الوكالات الدولية المتخصصة التابعة لهيئة الأمم و نظرا للدور المنوط بها ألا و هو حماية البيئة البحرية، هذه البيئة التي ظلت إرثا مشتركا للبشرية جمعاء لما لها من فوائد عظيمة، جعلت المنظمات وعلى غرار الدول تسهم بكل جهودها في حمايتها من كل تهديد قد يمس بأحد عناصرها، وهو ما حتمّ عليها إقامة جسور تواصل بينها وبين المنظمة باعتبارها أولى المنظمات المهمة بهذا الفرع من البيئات تحقيقا للنّجاعة وتكثيفا للجهود وكذا تجسيدا للمقاصد، وقد بلغ عددها حتى عام 2019 حوالي 64 منظمة حكومية دولية من بين 145 منظمة مراقبة من هذه المنظمات نجد:

وله أن يبلغ الجمعية العامة ملاحظته على هذه التقارير".

الفرع الأول: مجال تعاون المنظمة البحرية للأرصاء الجوية و المنظمة البحرية الدولية.

وعلى نحو وثيق تعاونت منظمة (WMO) المنظمة البحرية للأرصاء الجوية مع المنظمة البحرية (IMO) لضمان توفير أفضل للخدمات وأكثر اكتمالا من أجل تلبية احتياجات البحارة أينما وجدوا أنفسهم في عرض محيطات العالم خاصة و أن الاتفاقية الخاصة بتحسين عمل البحارة وسلامة الأرواح في البحار هي التي جعلت المنظمة (WMO) تبقى دائما على نحو وثيق مع المنظمة (IMO) وهذا حسبما تسلم به الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)¹.

ومن هنا ظلت المنظمة (WMO)² تعزز حماية البيئة البحرية وإدارة الموارد البحرية بكفاءة، استنادا إلى جميع بيانات الأرصاد الجوية البحرية و الأوقيانوغرافية وتوزيعها في الوقت المناسب، وظلت تقدم المساعدة إلى عديد المنظمات ومنها المنظمة البحرية في إنشاء نظم وطنية منشقة إقليميا لكفالة التقليل إلى أدنى حد من الخسائر في الأرواح و الأضرار التي تتسبب فيها الأعاصير المدارية.

الفرع الثاني: مجال تعاون منظمة الأمم المتحدة للتغذية و الزراعة (F.A.O) مع المنظمة البحرية الدولية.

¹ [http:// public.wmo.int](http://public.wmo.int)، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية، أنظر على الرابط: اطلع عليه بتاريخ 2021/05/19: 22:10

² للعلم يرجع أصل المنظمة الدولية للأرصاد الجوية (WMO) إلى مؤتمر فيينا الدولي للأرصاد الجوية عام 1973، الذي كلف لجنة دائمة للأرصاد الجوية بصياغة القواعد و النظام الأساسي للمنظمة الدولية للأرصاد الجوية لتسيير تبادل معلومات الطقس عبر الحدود الوطنية و أنجزت المهمة في أوتريش عام 1878، وهي من أظهرت منظمة (IMO) إلى النور.

ولكون المنظمة (F.A.O) أول وكالة متخصصة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة والتي تم إنشاؤها في 16 أكتوبر 1945، اتخذت من واشنطن مقراً لها بعدما تم الاتفاق على أن تكون روما مقراً دائماً لها ، فإنّ البيئة البحرية تعتبر من صميم اهتمامات المنظمة و التي يرجع لها الفضل في دق ناقوس خطر التلوث البحري بعد أن وصل إلى مستويات حرجة، ساهمت المنظمة رفقة (IMO) في وضع عديد اتفاقيات كاتفاقية برشلونة لعام 1976 وكذا اتفاقية روتردام لعام 1998 والتي جاءت تطبيقاً لتوجيهات عمل المنظمة والمتعلقة بتبادل المعلومات حول الأضرار الناجمة عن التلوث بفعل المواد الكيماوية المنقولة بحراً.¹

كما شاركت المنظمة (IMO) ولازالت منظمة الأمم المتحدة للأغذية و الزراعة في إدارة مصادر القمامة البحرية والتي يديرها برنامج الأمم المتحدة للبيئة.²

الفرع الثالث: مجال تعاون المنظمة البحرية ومنظمة الصحة العالمية WHO .

أنشأت المنظمة عام 1948 وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لهيئة هيئة الأمم المتحدة، وكم ارتبط مجال عملها بحماية البيئة و المحافظة عليها كون أن عنصر الصحة مشروط بعنصر البيئة.

وفي إطار تعاون المنظمات وتكامل عملها تقوم المنظمة بإعداد البحوث و الدراسات الخاصة بتحسين مياه الشرب ومعالجتها حيث تقوم بالإشراف على إنشاء المشاريع لحماية

¹ طاوسي فاطنة، الحق في البيئة السليمة في التشريع الدولي و الوطني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2014/2015 .75

² لمزيد من المعلومات، أنظر على الرابط: <http://www.un.org/ar/chronic/Le/article/20003> بتاريخ 2021/05/28 21:25

المياه وتحسينها في البلدان النامية بالإضافة إلى تحسين الظروف الصحية والبيئية طبقاً للمادة 19 من دستور المنظمة.¹

وفي سياق آخر أصدرت منظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية بياناً مشتركاً بشأن تفشي فيروس كورونا (COVID-19) في 13 فبراير 2020 من أجل مساعدة الدول على ضمان تنفيذ التدابير الصحية بطرق نقل تقلل إلى أدنى حد ممكن من العرقلة غير الضرورية لحركة السفن و التجارة على الصعيد الدولي، فكان للمنظمتين هاهنا سوى دعوة الدول إلى احترام متطلبات حرية الحركة للسفن، ومبادئ تقديم الرعاية الملائمة لجميع المسافرين ومنع أي تأخير غير ضروري للسفن والأشخاص والممتلكات على متن السفن مع التسليم في الوقت نفسه بالحاجة إلى منع وصول المرض أو انتشاره.²

الفرع الرابع: مجال تعاون المنظمة البحرية الدولية و المنظمة الدولية للطاقة الذرية

لقد ساهمت الوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA) في حماية البيئة بشكل عام و البيئة البحرية بشكل خاص من التلوث الناتج عن استخدام الطاقة الذرية بالتعاون مع المنظمات الدولية المتخصصة بما فيها المنظمة البحرية الدولية وذلك للحد من الآثار الضارة على البيئة من خلال من أقرته من لوائح متعلقة بسلامة نقل المواد المشعة،³ إضافة إلى وضعها للخطوط العريضة لرصد ومنع التلوث الإشعاعي الذي يصيب الأفراد و البيئة و المعالجة

¹ عكروم عادل، حماية البيئة في إطار المنظمات الدولية، مجلة البحوث و الدراسات القانونية و السياسية، العدد الثاني عشر، جامعة البليدة 2، ص 74.

² بيان مشترك صادر عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية بشأن مواجهة تفشي فيروس كورونا (COVID-19) 13 فبراير 2020.

³ . بدرية العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي للبيئة الكويت، 1985.

الآمنة للنفايات الإشعاعية و التخلص منها وكان ذلك سنة 1973 وأخيرا أكدت على منع تلوث المحيطات بالمخلفات النووية.

ففي عام 1971 عقدت المنظمة بالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية، و الوكالة الأوروبية للطاقة النووية التابعة لمنظمة التعاون و التنمية في الميدان الاقتصادي مؤتمرا اعتمدت فيه الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في ميدان النقل البحري للمواد النووية.¹ كما تشتهر منظمة السلام الأخضر بأنها من أبرز المنظمات المدافعة عن البيئة والتي عرفت بموقفها التاريخي في تلك المواجهات مع السلطات الفرنسية لوقف تجاريتها النووية المقامة في عرض البحار و المحيطات والتي نتج عنها دمار كبير للبيئة البحرية، أدى إلى عدم توازنها الايكولوجي.

وانطلاقا من كل هذا عمدت المنظمة على جعل منظمة السلام الأخضر ضمن القائمة الاستشارية للمنظمات غير الحكومية لديها، وذلك من خلال الاستفادة من أبحاثها العلمية التي تقوم بها بالشراكة مع الجامعات و المعاهد وكذا المؤسسات المسؤولة للتصدي للمشاكل البيئية والحد منها.²

تجدر الإشارة إلى أن قائمة المنظمات غير الحكومية الدولية تخضع للمراجعة الدورية من طرف المنظمة البحرية وكثيرا ما طرأت تعديلات على نظام الداخلي للجمعية العامة للمنظمة وعلى الخطوط التوجيهية بشأن منح المنظمات غير الحكومية الصفة الاستشارية لدى

¹ المنظمة البحرية الدولية imo، المنظمة البحرية الدولية ماهيتها، أنظر على الرابط: اطلع عليه بتاريخ 2021/05/21، على الساعة: 18:37 www.imo.org.

² زرقان وليد، محاضرات في القانون الدولي للبيئة، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة سطيف 2 2017/2016 .76

المنظمة (imo) ومنه ما جاء في المجلس الأول، طبعة 20/8، ملحق ، نيسان/ أبريل 2020. أين منح هذه المنظمات نماذج من تقارير تملأ من طرفها على أن يتم اختيارها بناء على ما ورد في تقاريرها.

المطلب الثالث: علاقة المنظمة البحرية بالمنظمات الدولية غير الحكومية.

لقد أضحت قضية البيئة الشغل الشاغل للرأي العام العالمي جنبا إلى جنب مع موجة الاهتمام بقضايا حقوق الإنسان، و باتت المنظمات الدولية غير الحكومية ذات حضور قوي في الشؤون البيئية.

ونتيجة لكل هذا قامت العديد من المنظمات الدولية غير الحكومية بمجهودات جبارة ذات أهمية سعيا منها للحفاظ على البيئة وحمايتها في ظل الشهور الخطر الذي مسها في مختلف عناصرها ومكوناتها.

وقد تم تعريفها في المادة الأولى في فقرتها الثانية من القرار الصادر عن المجلس الإتحاد الأوروبي بتاريخ 16/12/1997 المنظمات غير الحكومية للدفاع على البيئة بأنها " تلك المنظمات المستقلة لغرض غير مريح والتي تمارس نشاطاتها في إطار الدفاع عن البيئة و يكون هدفها بيئيا ذا منفعة عامة"¹.

¹ سقاش، الجمعيات البيئية في الجزائر ودورها في حماية البيئة، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق، جامعة منثوري، قسنطينة، الجزائر، 2000، 21.

و وفقا لإحصائيات 2019 ضمت المنظمة (imo) 81 منظمة غير حكومية ناشطة في المجال البيئي البحري بغرض الاستشارات و الاستفادة من بحوثها وما تقدمها من خبرات لصالح المنظمة منها:¹

الفرع الأول: علاقة الإتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) بالمنظمة البحرية (IMO) .

تشارك المنظمة غير الحكومية بصفتها وفودا رقابية لدى المنظمة البحرية الدولية في الأنشطة التي ترتبط ارتباطا وثيقا ومباشرا بأهداف المنظمة، وتمنح العضوية عندما يشهد للكيان بطبيعته الدولية الحقيقية وقدرته على تقديم مساهمة كبيرة في عمل المنظمة البحرية الدولية الحقيقية وقدرته على تقديم مساهمة كبيرة في عمل المنظمة البحرية الدولية من خلال تقديم الخبرة الفنية و المشورة.

ومن هنا يحظى (ITF) بصفته شريكا اجتماعيا بالتقدير من قبل وكالات الأمم المتحدة المتنوعة ومن جانب المنظمة البحرية الدولية والتي هي هيئة تنظيمية في المجال البحري حصل (ITF) على مركزه الاستشاري في عام 1961، كون أن صوت العاملين به يمثل أكثر من مليون عامل في القطاع البحري على المستوى الدولي.

يدافع القائمون على (ITF) على سلامة العاملين بالقطاع بغض النظر عن موقعهم الجغرافي إدراكا منه بالأدوار و المستويات العميقة الموكلة إليه ويسعى جاهدا للتفوق لضمان سلامة و أمن العاملين في القطاع البحري كامل على مستوى تنظيم عال.

مندوبي (ITF) لدى المنظمة البحرية يأتون من جميع أنحاء العالم، و لديهم خلفيات مختلفة ومن كلا الجنسيات ومن مختلف الفئات العمرية، إن هذه الصفات ما تبثه سوى

¹ [http:// studylib. Net/doc/25284955/ imo- arabic#](http://studylib.Net/doc/25284955/imo-arabic#)

الدولية و الديمقراطية، لتمثيل العمالة البحرية العالمية وتثبيت تكريس أصواتهم في التشريعات رفيعة المستوى.

يثبت (ITF) حضوره لدى الهيئات المنظمة ويشترك لجانها الخمسة الرئيسية و السبع اللجان الفرعية على مدار العام، ووفقا لخبرة كل مندوب يتم تغطية لجان العمل و الصياغة و المجموعات الفنية التابعة لكل لجنة فرعية ليشمل العمل الشاق لمندوبي ال (ITF) أيضا المساهمة المستمرة في مجموعات المراسلة و مجموعات الخبراء و المجموعات التحريرية و الفنية.¹

كما ساهمت لجنة السلامة البحرية في (ITF) وهي هيئة فنية تابعة لقسم البحارة. والتي أنشأت تمثيل مصالح التجارة في المنتديات البحرية ذات الصلة لتعزيز سياسات ال (ITF) و تأمين حماية وتعزيز حقوق البحارة وبيئة العمل و المعينة في نطاق المنظمة البحرية الدولية و المحافل الأخرى ذات الصلة.

وللإشارة أن اللجنة تعطي الأولوية للمشاريع لتبسيط رؤى (ITF) وتعزيز سلامة البحارة و حقوقهم، ومن المبادئ التوجيهية لتفعيل تمثيل اللجنة:

- ✓ حقوق البحارة و التجريم.
- ✓ توفير العمالة و التدريب.
- ✓ الصحة و السلامة المهنية.
- ✓ ظروف العمل و المعيشة.
- ✓ سلامة السفن.

¹ <https://www.itfglobal.org>:

✓ أمن البحار.

✓ عواقب الاتفاقيات البيئية.

ويتم تفويض صلاحيات اتخاذ القرار للمجموعة التوجيهية للجنة السلامة البحرية من قبل اللجنة، وقد أنشأت المجموعة للتعامل مع التوجيهات و القرارات المؤقتة مع ممثل (ITF) المعتمدة لدى المنظمة البحرية الدولية لصياغة الاستراتيجيات وتقديم التوصيات إلى اللجنة ليتم اعتمادها من قبل قسم التجارة بشأن جميع القضايا بموجب المبادئ التوجيهية المذكورة أعلاه.¹

الفرع الثاني: الاتحاد العالمي لحماية الطبيعة (U.I.C.N)

أنشئ الإتحاد الدولي لحماية الطبيعة عام 1948 بفونتن بلو بفرنسا بمبادرة من الحكومة الفرنسية، يضم في عضويته أكثر من 450 عضو من منظمات غير الحكومية في أكثر من 100 بلد وتضم لجانها الست أكثر من 800 خبير في مجالات البيئة ومهدداتها بصفة عامة، ويتمتع الاتحاد العالمي لحماية البيئة بالاستقلال المالي و الإداري عن الحكومة الفرنسية منذ نشأته، اتخذ من سويسرا مقرا له أين ارتبط بمنظمات غير حكومية، وخبراء وعلماء في حماية البيئة، بهدف تنمية موارد البيئة الحية و استخدامها المعزز، و ترشيد استغلال عناصرها المتجددة وغير المتجددة.²

كما يعمل الاتحاد على تقدير حالة الموارد البحرية الحية المتجددة و تطورها كما يعمل على تشجيع وضع مقاييس لحفظ هذه الثروات البحرية من الاستغلال العشوائي واستقرار

¹ [https:// www. ifglobal.org](https://www.ifglobal.org):

² شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية 2014/2013 331.

الأرصدة البحرية، كما يعمل الاتحاد على التعبئة الدولية حول المشاكل البيئية التي تتعرض لها الأوساط البيئية الحية، بإشعار الدول الأعضاء و مختلف الشبكات الدولية بما فيها المنظمة الدولية البحرية و التنسيق معها حول خطورة استنفاد الموارد الحية بفعل التلوث، كون أن الاتحاد يقوم بدور استشاري لدى المنظمة (imo) في المسائل المرتبطة بحماية الأوساط الطبيعية، كما قام الاتحاد منذ سنة 1980 بطبع قائمة تحت اسم "القائمة الحمراء"، و التي تضمنت كل الأحياء الطبيعية البحرية المعرضة للانقراض أو المهددة بمخاطر، دون أن ننسى ها هنا الدور الأساسي للاتحاد في صياغة العديد الاتفاقيات و الموثيق والتي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية و الجمعية العامة للأمم المتحدة في أكتوبر 1982 من أهمها الميثاق العالمي للطبيعة.¹

الفرع الثالث: الصندوق العالمي لحماية الطبيعة (W.W.F)

أنشأ الصندوق العالمي لحماية البيئة رسميا في سبتمبر عام 1961 بسويسرا حيث اعتبر كهيئة خاصة في ظل القانون السويسري، وقد قام الصندوق بعدة نشاطات وتدخلات لصالح الطبيعة وحمايتها في أكثر من 120 دولة ولعل أهمها قيامه بدعم وتحويل العمليات الكفيلة بالمحافظة على الأوساط الطبيعية في العالم.

لقد عمل الصندوق مع عديد المنظمات منها المنظمة البحرية الدولية من أجل تحقيق أهدافها كهيئة استشارية بهدف الاستفادة من التقارير و البرامج التوعوية الوثائقية، وبهدف وضع اتفاقيات المنظمة موضع التطبيق تدخل المجلس في مختلف المحطات من أجل فرض

كلية الحقوق والعلوم السياسية

¹ واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث ()

احترام الدول و الهيئات للقواعد الدولية الخاصة بحماية الطبيعة بمواردها الحية بما في ذلك البيئة البحرية.¹

الفرع الرابع: علاقة المنظمة البحرية الدولية بمنظمة أصدقاء الأرض (F.O.E)

هي شبكة بيئية عالمية تأسست عام 1969 مكونة من 77 دولة وهي عبارة عن تجمع المنظمات محلية صغيرة، تتخذ المنظمة من أمستردام مكتبها الرئيسي الذي يؤمن بدوره الداعم للشبكة وحماتها، والتي تعمل على مواجهة المشاكل البيئية الحالية و العاجلة وكذا الوطنية و العالمية على حد سواء، وتستمد المنظمة قوتها من خلال العمل مع الشركاء و المجتمعات المحلية من أجل وضع البرامج دولية مستدامة، من أجل الحفاظ على البيئة وصونها من جميع أشكال التلوث المؤدي لتغيير المناخ.²

لقد أسهمت المنظمة في تقديم المساعدة للمنظمة البحرية في مجال التوعية في تقديم الخبرات وكذا التدريب على كيفية التخلص من المواد المسببة للتلوث البيئي البحري خاصة، كما عملت المنظمة على نقل هذه الخبرات من الدول المتقدمة إلى الدول النامية، من أجل تقديم وتعزيز السيطرة على المواد الضارة والمستنفدة للبيئة و التخلص منها واعتماد البدائل الصديقة لها.³

¹ زرقان وليد، 25 .

² كموخ إيمان، الهيئات الدولية و الوطنية لحماية البيئة، رسالة ماستر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ورقلة، 2014/2013، ص 10

³ جعيرن عيسى، الجهود الدولية لحماية طبقة الأوزون من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2017/2016، 112

الفرع الخامس: علاقة المنظمة البحرية الدولية بمنظمة السلام الأخضر.

أنشأت المنظمة سنة 1971 في فانكوفر بكندا، و تدعى أيضا بجماعة السلام الأخضر ومقرها الرئيسي بأمستردام بهولندا ومكاتب محلية وإقليمية حول العالم، وهي ممثلة في أزيد من 44 دولة في أوروبا و أمريكا و إفريقيا و آسيا، وحرصا منها على استقلالية قراراتها ترفض المنظمة المساهمات المالية من الحكومات و الشركات و المؤسسات الملحقة بها حيث تعتمد على المساهمات الفردية وهبات وجمعيات مانحة خيرية.¹

¹ شعشوع قويدر، مرجع السابق، ص 313.

الفصل الثاني:

إسهامات المنظمة البحرية

الدولية في مجال حماية البيئة

تعتبر البيئة البحرية من أهم وسائل توطيد العلاقات بين الدول، كونها تشكل مركزا اقتصاديا هاما في مجال تبادل السلع بواسطة السفن التي تمر عبر بحار العالم¹، بالإضافة إلى ذلك فإنها تزخر بقيمة بيولوجية كبيرة، إلا أنه وفي خضم التطور التكنولوجي الحاصل وجراء الحركة المتزايدة للناقلات، أصبحت تسبب اضطرابا واضحا للبيئة البحرية وتهديدا حقيقيا لها. مما استدعى تدخل المنظمة البحرية الدولية للحد من التلوث الذي طال هذه البيئة بجميع مكوناتها، وذلك بسن العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات والقرارات وتحرير التوصيات التي تمخضت عن المؤتمرات الدولية، لا لشيء إلا لأن البيئة البحرية أصبحت تشكل تراثا مشتركا للإنسانية اوجب تكثيف الجهود الدولية لمواجهة خطر ذلك التلوث، وهذا ما سنتناوله في المبحث الأول تحت عنوان الإسهامات القانونية للمنظمة البحرية الدولية.

وفي إطار تواجدنا الميداني على المستوى الدولي و القاري كان للمنظمة الفضل في تقديم المساعدات الفنية والقيام بورشات عمل وتطوير المنظومة القانونية الخاصة بالملاحة البحرية، وهو ما كان مضمون المبحث الثاني من هذا الفصل.

كما كان للمنظمة الدور الكبير في مجال توعية الأفراد والجماعات بالخطر الذي أصبح يهدد بيئتهم أين كان لها الفضل بمدّ الجميع بما قامت به من بحوث علمية لحماية الثروة السمكية المهددة بالانقراض، ضف إلى ذلك إنشائها للعديد من مراكز البحوث فكان ذلك ما تناولناه كمبحث ثالث تحت عنوان الدور التوعوي للمنظمة البحرية الدولية في مجال حماية البيئة.

¹ أفوجيل ليديا، عبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2015/2014، ص 2 .

المبحث الأول: الإسهامات القانونية للمنظمة البحرية الدولية في مجال حماية البيئة .

أدت المنظمة دورا حيويا بارزا تمثل في اعتمادها زهاء 50 اتفاقية وبروتوكولا، واعتمدت ما يزيد عن 1000 مدونة وتوصية تتعلق بالسلامة البحرية و الأمن البحري ومنع التلوث ومسائل أخرى ذات الصلة.

ومن منطلق ما قامت به المنظمة البحرية الدولية من أعمال سوف نتناول الجانب القانوني لها في ثلاث مطالب أساسية:

المطلب الاول: اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث.

المطلب الثاني: اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بإقامة المسؤولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

المطلب الثالث: اتفاقية المنظمة البحرية الدولية الخاصة بالتعويض عن الأضرار البيئية.

المطلب الأول: اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث .

باعتبار الاتفاقيات الدولية العالمية مصدرا من مصادر القانون الدولي لحماية البيئة بصفة عامة و البيئة البحرية بصفة خاصة، تعمل على تكريس مبدأ الحماية للبيئة البحرية من التلوث على الصعيد العالمي. ومن هنا تدخلت المنظمة البحرية الدولية بصفقتها الجهاز التنفيذي لأغلب الاتفاقيات الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية من أجل إيجاد حلول لمشكل التلوث الذي ألقى بظلاله على بحار العالم ومحيطاته.

تجدر الإشارة إلى أن الاهتمام بظاهرة تلوث البحر تعود إلى مطلع القرن 19، حيث انعقد أول مؤتمر في واشنطن عام 1926 لوضع اتفاقية دولية لحظر تصريف المواد البترولية

ومشتقاتها في البحار¹، ولكن هذه الاتفاقية لم ترى النور إذ لم تصادق عليها أية دولة، وفي محاولة أخرى وفي إطار عصبة الأمم تم إعداد اتفاقية سنة 1935 تضمنت أحكاما مشابهة لاتفاقية واشنطن غير أنها لقيت مصير سابقتها.

الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي .

البيئة البحرية هي أكثر أنواع البيئات التي عالجتها الاتفاقيات الدولية، وذلك نظرا للحوادث البحرية للسفن والناقلات التي باتت تجوب البحار والمحيطات بين موانئ الشحن و التفريغ، الأمر الذي أدى إلى إبرام الكثير من الاتفاقيات الدولية بغرض مكافحة التلوث النفطي للبيئة البحرية²، إن إلقاء المخلفات الذرية في مياه البحار بطريقة تؤدي إلى تلويثها وإلحاق الضرر بمصالح الدول الأخرى يعتبر عملا غير مشروع دوليا، وخرقا لمبادئ القانون الدولي العام، كمبدأ حرية استخدام البحر، ومبدأ المحافظة على الثروة البحرية، ومبدأ حسن الجوار، وكلها مبادئ تقليدية استقر عليها العرف الدولي³.

• اتفاقية لندن الدولية لمنع التلوث بزيوت البترول في البحار عام 1954م

ويعود الفضل في إقرار وتكريس هذه الاتفاقية إلى المنظمة البحرية الدولية، فعلى الرغم من أن مشروع واشنطن لم تكن له أي قيمة قانونية، إلا أنه وضع على بساط البحث في

¹ صلاح عامر، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في القانون الدولي العام، بحث مقدم في ندوة عن التلوث مياه البحار والمحيطات المصرية والحماية القانونية للبيئة البحرية، الجمعية المصرية للطب والقانون، جامعة الاسكندرية 1983، ص 140.

² أحمد نجيب الرشددي، قواعد مكافحة التلوث البحري، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 22، 1977، ص 189.

³ المرجع نفسه، ص 190.

مؤتمر لندن 1954 والذي يعتبر أول خطوة حقيقية على درب الجهود الدولية و الإقليمية لمكافحة البيئة البحرية.

في الفترة ما بين 26 أبريل و 12 ماي من سنة 1954، وبناء على مناقشات المجلس الاقتصادي و الاجتماعي التابع لهيئة الأمم المتحدة لسنة 1950 حول تزايد حالات التلوث البحري الناشئ عن تفرغ البترول في البحر من السفن وغيرها، انعقد في لندن مؤتمر دولي بغرض إيجاد حلول لمشكل التلوث البحري بالبترول، وقد حضر المؤتمر 31 دولة تمخض عنه إبرام اتفاقية لندن الدولية في 12 ماي 1954، ولقد أصبحت هذه الاتفاقية سارية المفعول في 26 ماي 1954، وتعتبر الاتفاقية الركيزة الأساسية للجهود التي بذلت على المستوى العالمي لمنع تلوث البيئة البحرية بالمحروقات¹.

طراً على الاتفاقية عدة تعديلات في السنوات 1962، 1969، 1971، وذلك بناء على اقتراح المنظمة البحرية الدولية² من أجل مواكبة التطور الحاصل في مجريات الحوادث البحرية³.

وتهدف هذه الاتفاقية وتعديلاتها المتلاحقة إلى مكافحة التلوث البحري بزيوت البترول وذلك بتحديد مناطق معينة يُحظر التصريف العمدي فيها للزيت ومشتقاته، وبالرجوع إلى أحكام نص المادة الثانية من الاتفاقية، نجدها تسري على السفن المسجلة في إقليم الحكومات الموقعة على الاتفاقية، وكذا السفن التي تحمل أعلام وجنسيات تلك الحكومات، واستثنت من

¹ أحمد إسكندري، مرجع سابق، ص 69.

² أحمد نجيب الرشدي، مرجع السابق، ص 186.

³ صفاي العيا، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01 2015/2014، ص 136. 138.

ذلك السفن الحربية، كما تسري كذلك على سفن الحكومات غير الأطراف شريطة ألا تقل حمولتها عن 150 طن¹.

وقد وضعت هذه الاتفاقية قواعد موضوعية بخصوص تفريغ البترول في مياه البحر وشروطه، وقررت أن أي تفريغ على خلاف أحكامها، يعد غير مشروع ومحظور، بل ويعد جريمة يعاقب عليها وفقا لقانون دولة الإقليم الذي حدث فيه التفريغ (وذلك وفقا للمادة 6 من الاتفاقية)، أو قانون دولة العلم².

إن ما يؤخذ على هذه الاتفاقية وبالرغم من نجاعتها تبقى ضعيفة الأثر، من حيث أنها :

- لم تشمل في مضمونها كل السفن والناقلات وكذا المناطق البحرية³.
- علاجها لمصدر واحد من مصادر التلوث البحري وعدم تطرقها إلى مصادر التلوث الأخرى.
- منح السلطة المطلقة للدول المتعاقدة في تنفيذ أحكامها، الشيء الذي أفقدها صفة العمومية بالإضافة إلى ضعف الرقابة الدولية عليها.
- إن ما ورد في الاتفاقيات من استثناءات جاء لخدمة أغراض الشركات الملاحية، فهي لا تسر على السفن التي تقل حمولتها عن 200 طن، و السفن التي تعمل في صيد الحيتان.

¹ قانة يحيى، الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في النزاعات المسلحة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق جامعة قسنطينة 01، الجزائر، 2014/2013، ص 3.

² أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، النشر العلمي والمطابع، الطبعة الأولى، 1414هـ/1997م، ص 97.

³ أفو جيل ليديا، وعبد المؤمن حياة، مرجع سابق، ص 54.

والسفن التي تبحر في بعض الأجزاء المعينة من البحيرات العظمى بأمريكا الشمالية وفروعها ومياهاها المتصلة والسفن البترولية التي تقل حمولتها عن 150 طن.

• اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث التلوث بالنفط

بروكسل 1969

في أعقاب كارثة الناقله الليبيرية توري كانيون ماي 1967 وما ألحقته من أضرار بالبيئة البحرية¹، أمام السواحل الجنوبية لإنجلترا، اضطرت الحكومة البريطانية إلى تدمير الناقله بسلاح الطيران، ومن ثم إحراق النفط الذي كان سببا في حطامها، الشيء الذي كان موضوع تساؤل حول مدى شرعية الإجراء الذي قامت به الحكومة، وإلى أي من مبادئ القانون الدولي استمد حق تدمير السفينة. خاصة وأن السفينة تعتبر ملكا لدولة أجنبية، وخارج مياهما الإقليمية (أعالي البحار)، وهو ما دفع بليبيريا إلى الاحتجاج على هذا الإجراء، وقابله الرد من طرف الحكومة البريطانية بعقد دورة استثنائية للمنظمة الاستشارية البحرية سابقا في 4 و5 ماي 1967 لتوضيح أن ما يقع في أعالي البحار من حوادث له تأثير على السواحل الدول التي تطل عليها، وأنه يتعين على المنظمة من خلال اتفاقية دولية وضع تدابير تحد من هذا النوع من التلوث².

وهو ما أقرته الجمعية العامة للمنظمة في 28 نوفمبر 1968 من خلال الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي لتبني الاتفاقية في هذا المجال، فكانت الدعوة من طرف الحكومة البلجيكية أين انعقد في بروكسل مؤتمرا دوليا في الفترة مابين 10 إلى 20 نوفمبر من العام 1969 وقد تمخض عن المؤتمر اتفاقيتان دوليتان:

¹ دخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 6 مايو 1975.

² د، أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول، المفهوم والمصادر، المرجع السابق، ص 72.

الأولى: حول التدخل في أعالي البحار عند وقوع حادث تلوث بالنفط والتي دخلت حيز النفاذ في 19 جوان 1975.

الثانية: أقرت المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط.

كما تبني المؤتمر ثلاث توصيات:

الأولى: خاصة بالتعاون الدولي في مجال التلوث الناتج عن مواد من غير النفط.

أما الثانية والثالثة: فتتعلق بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط.

إن ما يؤخذ على هذه الاتفاقية وإن كانت تعترف للدولة الساحلية بحق التدخل مع أو بوجود ظروف استثنائية، وذلك من أجل حماية شواطئها من الأخطار الناجمة عن الحوادث البحرية والتي ينجم عنها تلويث البحار والسواحل بالنفط فقط.

يرى الكثير من فقهاء القانون الدولي، أن الاتفاقية هذه تخالف القاعدة التقليدية والمتمثلة في حرية أعالي البحار، غير أن هذا الحق لا يُعطى إلا في الظروف الاستثنائية وفي الحدود التي وضعتها هذه الاتفاقية، ومن هذه الشروط¹:

1 . أن حق التدخل في أعالي البحار لمكافحة خطر التلوث لا يكون مسموحا للدولة الساحلية إلا إذا تعلق الأمر بتلوث غير مقصود ناتج عن حادث بحري، وأن يكون هذا الأخير قد تسببت فيه باخرة خاصة، وبذلك فإن الاتفاقية تُبعد عن التطبيق السفن العامة.

¹ عبد الهادي العشري، المرجع السابق، ص 09.

- 2 . فضلا على أن التدخل لن يتم إلا إذا كان التلوث أو تهديدا يمثل خطرا كبيرا و وشيكا، وهنا يرجع تحديد مفهوم الخطر الوشيك إلى الدولة المعنية، مع ترك جانب كبير للواقعية.
- 3 . الاتفاقية لم تحدد أي حدود جغرافية في مجال حق التدخل، وهذا ترك المجال مفتوحا لتقرير الدولة الساحلية فقد تكون دولتين أو أكثر معينة بهذا الحق، في حين أن تجاوز الدولة لحقها بالتدخل يلزمها تعويض بالقدر الذي تتجاوز فيه الحد المعقول واللازم لتحقيق حماية بيئتها البحرية، ومن ثم تكون الدولة المتدخلة قد احترمت الأحكام المقررة بالاتفاقية.

• الاتفاقية الخاصة بمنع التلوث الناجم عن السفن.

تعتبر هذه الاتفاقية من بين أبرز الاتفاقيات التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية لمنع التلوث البحري الناجم عن السفن في 1973/11/2 والتي تم تعديلها ببروتوكول 1978/02/17 بحيث تعتبر هاتان الاتفاقيتان أداة قانونية واحدة، و هي الاتفاقية التي تُعرف باسم ماريول 78/73، والتي تهدف إلى المنع والتحكم في التلوث الملاحي من النفط والمواد السائلة الضارة و المجاري والقمامة، غير أنها استثنت من ذلك التخلص من النفايات بإلقائها في البحر.

كما وضعت الاتفاقية شروطا للتحكم والتي خصت بها مناطق معينة، وذلك بتوفير حماية أكبر من مناطق البحر الأخرى والتي تشمل البحر الأبيض المتوسط، و بحر البلطيق، والبحر الأسود، وخليج عدن، ومنطقة أنتاركتيكا، و بحر الشمال، غرب أوربا، البحر الشمالي، منطقة البحر الكاريبي، أما مناطق البحر الخاصة، فتقوم منظمة (IMO) بتنسيق أنشطتها مع منظمات دولية معينة مثل ال (UNEP)¹.

¹ خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث، في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2011، ص 278.

وتضمنت الاتفاقية سن ملاحق، خمسة منها تُعنى بملونات البيئة البحرية، وسنوردها على النحو التالي¹:

الملحق الأول: دخل حيز النفاذ في 2/أكتوبر/1983 حيث جاء بالأحكام الخاصة بمنع التلوث بالنفط².

الملحق الثاني: ودخل حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983 وجاء بالأحكام الخاصة بمكافحة التلوث بكميات كبيرة من المواد السائلة الضارة³.

الملحق الثالث: ودخل حيز النفاذ في 1 جويلية 1992 وجاء بأحكام منع التلوث بالمواد الضارة المغلقة المنقولة بحرا⁴.

الملحق الرابع: ودخل حيز النفاذ في 27 سبتمبر 2003 حيث جاء بأحكام منع التلوث الناجم عن مياه الصرف الصحي من السفن⁵.

الملحق الخامس: ودخل حيز النفاذ في 31 ديسمبر 1988 وتضمن منع التلوث الناجم عن النفايات (القمامة) من السفن.

¹ سيدي عيسى عبد الرحمان، بو نفيسة منال، الحماية القانونية الدولية للبيئة، مذكرة ماستر، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية، قسم الحقوق، جامعة عين تموشنت، 2016/2017، ص 60

² أحمد أسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، المرجع السابق، ص 73.

³ أحمد إسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، نفس المرجع، ص 74.

⁴ عياشي يوسف، حماية البيئة البحرية من التلوث عن طريق السفن، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر، 2015/2016، ص 61.

⁵ عياشي يوسف، نفس المرجع، ص 62.

• الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث النفطي بالتأهب والاستجابة والتعاون

1990/11/30.

لقد تم التصديق على هذه الاتفاقية في 30 / 11 / 1990 والهدف منها هو تسهيل التعاون الدولي والمساعدة المشتركة للاستعداد والاستجابة لحالات التلوث النفطي الكبرى التي لحقت بالبيئة الملاحية والسواحل، وتشجيع الدول للتطوير و الحفاظ على إمكانية الاستجابة السريعة لحالات الطوارئ الناتجة عن التلوث النفطي، أما فيما يتعلق بالسفن والبنائيات بمحاذاة الشواطئ والموانئ البحرية والمنشآت التي تعمل في مجال النفط فقد ألزمتها الاتفاقية بالتبليغ عن حالات التلوث و القيام بتطوير خطط الطوارئ لحالات التلوث، وقد ألزمتها كذلك بوضع أنظمة وطنية للاستجابة لحالات التلوث النفطي، وأن تتعاون في المسائل التقنية الخاصة بنقل التكنولوجيا.

وفي مارس 2000 تم العمل بمقتضى البروتوكول الخاص بالاستعدادات والاستجابة والتعاون في حالات التلوث الناتجة عن المواد الخطرة والضرارة¹.

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مختلف أشكال التلوث البحري. الاتفاقية الخاصة بحماية واستخدام مجاري المياه عبر حدود والبحيرات الدولية، والبروتوكول الخاص بالمياه والصحة.

تم التصديق على هذه الاتفاقية في 17 / 03 / 1992، والهدف منها هو دعم التعاون الدولي والمساعدة المتبادلة لحماية المياه السطحية والجوفية عبر الحدود و الأنظمة الحيوية المتعلقة بها بما فيها البيئة البحرية من انبعاثات المواد الخطرة أو التي تسبب الحمضية¹.

¹ خالد مصطفى فهمي، مرجع السابق، ص 279.

وعن المياه الموجودة عبر الحدود فقد ألزمت الاتفاقية الدول الأطراف بمنع التلوث والتحكم فيه وخفضه، وممارسة الاقتصاد والإدارة الحكيمة وإدارة المصادر المحددة والمنتشرة وتجنب انتقال التلوث بين المواقع والتصرف بطريقة تمتاز بالحيلة لمنع التلوث والتعاون للتحكم في التلوث وتتضمن كذلك بعض الإرشادات لتطوير أفضل ممارسة بيئية وأهداف ومعايير خاصة بنقاء المياه.

وقد صودق على البروتوكول الخاص بالمياه و الصحة في 17 / 06 / 1999 وكان الهدف منه هو حماية صحة الإنسان ورفاهيته بتحسين إدارة المياه، وحماية الأنظمة الحيوية لها ومنع الأمراض المتعلقة بها والتحكم فيها وتقليلها².

وقد ألزم الدول الأطراف بضمان خلو المياه من الكائنات الميكروبية الدقيقة و الطفيليات والمواد الكيماوية والسامة، والتأكد من أن الأنظمة الصحية كافية لحماية الصحة والبيئة وحماية مصادر مياه الشرب الخام من التلوث وضمان عدم وجود مخاطر على الصحة من استخدام المياه والرّي أو استخدام مياه الصرف في الزراعة، و وضع أنظمة للرصد الاستجابة الفورية لحالات تفشي الأمراض بسبب المياه ووضع أهداف لتوفير مياه شرب نقية وصحية لسكانها، وإعلام العامة بأهداف البروتوكول والتزاماته³.

• بروتوكول لندن 1996 لاتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات

1972

¹ الاتفاقية الخاصة بحماية واستخدام مجاري المياه عبر الحدود والبحيرات الدولية المادة 03.

² علواني أمبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دراسة مقارنة أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2016/2017، ص69.

³ البروتوكول الخاص بالمياه والصحة، المواد 02، 03، 04، 05.

اتفقت الأطراف المتعاقدة في ديباجة هذا البروتوكول، على ضرورة حماية البيئة البحرية وتعزيز الاستخدام المستدام والحفاظ على الموارد البحرية مع الأخذ بعين الاعتبار الانجازات التي تمت في إطار اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى 1972 وخصوصا التطور نحو استخدام الأساليب القائمة على الحيطة والوقاية، وأكدوا على أهمية استمرار التعاون والتنسيق بين الأطراف المتعاقدة في تنفيذ الاتفاقية والبروتوكول، واتخاذ تدابير أكثر صرامة فيما يتعلق بالوقاية و القضاء على تلوث البيئة البحرية¹.

تبنى البروتوكول النهج التحوطي طبقا لنص المادة الثالثة، حيث ألزم الأطراف المتعاقدة بتطبيق هذا النهج في حماية البيئة البحرية من النفايات، وبالتالي على الأطراف المتعاقدة اتخاذ التدابير الوقائية المناسبة عندما يكون هناك سبب للاعتقاد بأن النفايات أو المواد الأخرى التي أُدخلت على البيئة البحرية من المحتمل أن تسبب ضررا للبيئة².

ويمثل بروتوكول لندن 1996 تحولا كبيرا في كيفية تنظيم استخدام البحر كمستودع للمواد الخطرة والنفايات، حيث يحظر البروتوكول الإغراق، فيما عدا المواد على القائمة المعتمدة، وهذا ما يتناقض مع اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات عام 1972 والتي كانت تسمح بإلقاء النفايات في البحر، فيما عدا تلك المواد على القائمة المحظورة.

¹ دخلت اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى لعام 1972 سنة 2006.

² [https:// www.imo.org/ about-convention l'ste of convention-on- use- prevention-of marine. Pollution-by- dumping of wastes- and- other- Matter, aspx.](https://www.imo.org/about-convention/l%27ste-of-convention-on-use-prevention-of-marine-pollution-by-dumping-of-wastes-and-other-matter.aspx)

إن الدارس بروتوكول لندن 1996 يجده قد حظر جميع أنواع الإغراق إلا القوائم المعتمدة التي تتطلب تصاريح حيث نصت المادة الرابعة منه على ما يلي¹:

1. يحظر على الأطراف المتعاقدة إلقاء النفايات أو أي مواد أخرى باستثناء المواد المذكورة في الملحق الأول.
 2. يجب في حالة إلقاء النفايات المدرجة في الملحق الأول الحصول على تصريح وعلى الأطراف المتعاقدة اتخاذ تدابير إدارية أو تشريعية لضمان إصدار التصاريح وشروط ترخيص الامتثال لأحكام الملحق².
 - ويحظر على الأطراف المتعاقدة السماح بتصدير النفايات أو المواد الأخرى إلى بلدان أخرى لدفنها أو حرقها في البحر طبقاً للمادة السادسة من البروتوكول.
- كما أكد البروتوكول على أهمية التعاون بين الأطراف في الاتفاقية وذلك للحد والقضاء على التلوث الناجم عن إغراق النفايات في البحر وأوجب عليهم القيام بما يلي³:

1. تدريب الكوادر العلمية والتقنية بهدف تعزيز القدرات الوطنية.
2. تبادل المشورة بشأن تنفيذ هذا البروتوكول.
3. تبادل المعلومات والتعاون التقني المتعلق بتقليل النفايات وعمليات الإنتاج النظيفة.

¹ See article 3, 1996 protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping in implementing this protocol, contracting parties shall apply a precautionary approach to environmental protection from dumping of wastes or other matter where by appropriate preventative measures are taken where is reason to believe that waster or other matter introduced into the marine environment are likely to cause harm even when there is no conclusive evidence to prove a causal relation between inputs and their effects.

² See article 4, 1996 protocol to the convention on the prevention of marine pollution by dumping of wastes and other matter of 29 Decembre 1972 (London, 7 November 1996). Contracting parties shall prohibit the dumping of any wastes 1. Or other mutterer us the exception of those listed in annex 1.

³ See article3 "contracting parties shall....1 training of scientific and technical personnel for research, monitoring and en for cement, including as appropriate the supply of necessary Equipment and facilities with a view to.

4. تبادل المعلومات والتعاون التقني المتعلقة بتخلص من النفايات ومعالجتها وغيرها من التدابير.

5. نقل التكنولوجيات السليمة بيئياً وما يقابلها من المعرفة.

وعلى الرغم من أن بروتوكول لندن عمل على وضع مبادئ توجيهية محددة لتقييم الآثار المحتملة للنفايات وخيارات التخلص منها، واختيار موقع التخلص وإجراء الرصد و الترخيص، إلا أن الامتثال الكامل لا يزال مشكلة كبيرة لكثير من الأطراف وذلك بسبب القضايا التقنية والإدارية¹.

المطلب الثاني: اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بإقامة المسؤولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية.

تعتبر المسؤولية الدولية وسيلة من أهم الوسائل القانونية التي تعمل على حل المنازعات بين أشخاص القانون الدولي، و المسؤولية الدولية كفكرة ونظام توجد في كل الأنظمة القانونية دون استثناء كونها تكفل الحقوق وتقر بالواجبات، غير أنها لا زالت تثير العديد من المشكلات الفقهية وكذا القضائية وبالرغم من كل ذلك كان لابد من تبني فكرة المسؤولية من طرف المنظمة البحرية، من أجل حماية البيئة البحرية وجبر الأضرار وإعادة الوضع لما كان عليه. ومن هنا ارتأينا دراسة هذا المطلب من خلال فرعين:

الأول: يتعلق بالاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

¹ Strengthening national capabilities ; 2 advice on implementation of this protocol ; 3 information and technical cooperation relating to waste minimization and clean production processes; 4 information and technical cooperation relating to the disposal and treatment of waste and other measures to prevent, reduce and where practicable eliminate pollution caused by dumping; and. 5 access to and transfer of environmentally sound technologies and corresponding knowhow.

الثاني: يتعلق بالاتفاقيات الخاصة بالمسؤولية المدنية لنقل المواد النووية بحرا.

الفرع الأول: الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.

يتعلق الأمر هنا بالاتفاقيتين المتعلقتين بالمسؤولية المدنية عن التلوث بالنفط، فنظرا للأضرار الجسيمة التي لحقت بالبيئة البحرية عقب غرق ناقلة البترول الليبيرية توري كانيون في ماي 1967 أمام السواحل الجنوبية لانجلترا ، دعت المنظمة البحرية الدولية إلى عقد مؤتمر دولي في العاصمة البلجيكية بروكسل في الفترة ما بين 10 إلى 28 نوفمبر 1969، وهذا من أجل تدارك نقائص اتفاقية لندن 1954 فضلا عن قصورها في التصدي لحالات التلوث الناتج عن كوارث السفن في أعالي البحار، حيث تمخض عن مؤتمر إقرار اتفاقيتين دولتين¹: الاتفاقية الدولية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في حالات التلوث بالبترول لعام 1969 والتي سبق ذكرها، والثانية متعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 وسيتم توضيحها فيما يلي:

• الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث

بالزيت لعام 1969

إن الدارس لفحوى الاتفاقية لما لها من أهمية بالغة باعتبارها وسيلة للتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث، بالنظر إلى أنها وثيقة دولية اعتمدت على مبدأ المسؤولية الموضوعية في مجال التعويض عن تلوث البيئة البحرية، وما تبعها من وثائق قانونية

¹ طيبي هدى، حماية الحق في البيئة وفقا لأحكام القانون الدولي، مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، 2017/2018، ص 60.

أخرى، كالاتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض والبروتوكولات الملحقة بهذه الاتفاقية لعام 1976 و 1984 و 1992 والتي سيتم الحديث عنها لاحقاً¹.

ولكون الاتفاقية اقتصرت على الأضرار التي تلحق بإقليم الدولة المتعاقدة بما في ذلك البحر الإقليمي، إلا أن بروتوكول عام 1992 جاء موسعا لتعريف السفينة وأيضاً لنطاق التطبيق على ناقلات النفط الفارغة، كما تبني تعريف جديد للنطاق الجغرافي للضرر الصادر عن التلوث، إلى جانب وضع حدود جديدة لمبالغ التعويض كما أحل الخطأ العمدي مكان الخطأ الشخصي.

واعتبرت الاتفاقية وأقرت بمسؤولية مشغل السفينة عن الأضرار التي توقعها السفينة، وفي الوقت ذاته لم تأخذ بفكرة الإعفاء على أساس القضاء والقدر، مسايرة في ذلك الدول الشيوعية، والدول التي لا تؤمن بالأديان، كما أن إعفاء مالك السفينة من المسؤولية في حالة نسبة الضرر إلى فعل الغير لن يكون مؤسسا إلا إذا أثبت المالك أن الغير قد تعمد إحداث الضرر، أما إذا كان السبب في الضرر إهمال الغير، أو مالك السفينة نفسه، فإن هذا الأخير هو من يتحمل وحده دون سواه المسؤولية الكاملة. ومن هنا انقسم الفقه بين مؤيد ومعارض:

أما الاتجاه الأول: وهو الاتجاه المؤيد لقيام المسؤولية على أساس الخطأ والذي استند على عدة أسباب²:

¹ أحمد أسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، المرجع السابق، ص72.

² علي عبد الكريم، تقرير عن مشكلة تسرب الزيت من خلال اجتماعات اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الاستشارية البحرية للحكومات، عام 1969، مصلحة الموانئ، ص3.

1. أن الأفضل، الأخذ بنظرية الخطأ كأساس المسؤولية، عن الأخذ بالمسؤولية المطلقة أين كان الفرق واضحا حينما طلب من شركات التأمين تغطية المسؤولية بناء على فكرة المسؤولية المطلقة، فقبل القليل منها تغطيتها، وانخفض حد التغطية من 40 مليون دولار إلى 9.6 مليون دولار.
 2. أن الأخذ بمبدأ المسؤولية المطلقة على ضوء التجربة السابقة قد يحمل الدولة نفقات باهضة.
 3. فضلا على أن الاتجاه العام في القوانين البحرية يأخذ بمبدأ المسؤولية على أساس الخطأ، وأن مالك السفينة يصبح مسؤولا فقط عن الضرر الذي يحدث نتيجة لإهماله أو عدم يقظته أو سوء تصرفه المعتمد.
- أما الاتجاه الثاني: والمؤيد للمسؤولية المطلقة، ذهب إلى حد الاقتناع أن حمل كميات من الزيت عن طريق البحر هو أمر يشكل في حد ذاته خطورة، وأن الشخص الذي يستفيد من عملية النقل يعدُّ مسؤولا عن الضرر الذي ينجم من خلال عملية النقل هذه ونظرا لما تقتضيه العدالة من فرض سلطان الحق أن يتحمل مالك السفينة المسؤولية عن جميع الأضرار المترتبة على عملية النقل¹.
- ولم يكتفِ الاتجاه باقتراح تلك الصيغتين لتوقيع المسؤولية وتقديم التعويض للمضرور عما لحقه من ضرر، بل راحت اللجنة القانونية إلى اقتراح صيغة ثالثة أين أوقعت المسؤولية المطلقة على الشحنة ذاتها، وصيغة رابعة أخرى تحمل فيها مشغل السفينة المسؤولية كاملة أكثر من إلقاءها على عاتق المالك.

¹ د عبد السلام منصور، عبد العزيز الشوي، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، مصر، القاهرة، 2001، ص82.

وبالإضافة إلى هذه الصيغ الأربع، تقدّمت كل من كندا واليونان وبلجيكا وإيرلندا، بصيغ أخرى رغبة منهم في الوصول إلى حل يرضي جميع الأطراف، وفي النهاية مكنّ الاتفاق من إيجاد حل وسط وذلك بناء على اقتراح مقدم من بريطانيا والذي يركز على نقطتين أساسيتين:

أ. الاتفاق على أن تقوم الاتفاقية على مبدأ المسؤولية المطلقة للسفينة الخاضعة للتأمين الإجباري.

ب. قناعة العديد من الدول بأنّ هذا التأمين يوفر الحماية المناسبة للضحايا الذين أصيبوا بأضرار جراء التلوث بالزيت، وهو ما دفع بالمؤتمرين تبني قرارين بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض، وهو ما سيتم التفصيل فيه لاحقاً¹.

ما يمكن ملاحظته أنّ الاتفاقية حققت كثيراً من المزايا في مجال التعويض باعتمادها على مبدأ المسؤولية المطلقة، الأمر الذي دفع بكاهل المتضرر عبء إثبات توافر الخطأ أو الإهمال في حق مالك السفينة أو تابعيه، في حين يؤخذ عليها قصورها كون أن الحدود المقررة للتعويض أصبحت لا تساير التطور الهائل في أوجه النشاط للنقل البحري، فضلاً عن أنها لم تشمل على الناقلات الصغيرة وكذلك سفن البضائع العامة، واقتصر تطبيق تلك الاتفاقية على الأضرار التي تقع داخل المياه الإقليمية للدول التي أصابها الضرر².

• الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط وقود

السفن 2001

¹ د. لمياء علي أحمد النجار، المسؤولية الدولية عن التلوث في إطار التعويض عن الأضرار البيئية في ضوء الاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، ص 28.

² محمود إمام عبد ربه، تقرير أعمال اللجنة القانونية بالمنظمة الاستشارية البحرية للحكومات، مصلحة الموانئ و المنائز، ص 07.

إنّ الحديث عن أركان المسؤولية المدنية عن التلوث بالوقود الزيتي للسفن، يؤدي بنا حتماً إلى التساؤل حول المسؤول عن أضرار التلوث بالوقود الزيتي للسفن، فهل يتحملها المالك المسجل للسفينة؟ أم من الممكن أن يتحملها الغير؟ وهل ركزت المسؤولية على المالك المسجل؟ أم أنها امتدت إلى غير المالك المسجل؟ وما أساس تلك المسؤولية؟ وهل هي قائمة على أساس الضرر أم الخطأ؟

إنّ ثبوت المسؤولية المدنية عن التلوث بوقود السفن الزيتي، لا يحقق أثراً إيجابياً فعالاً في حماية المضرورين من التلوث إذا كان المسؤول عن هذه الأضرار غير قادر على سداد مبالغ التعويضات المحكوم بها عليه، فاحتماله للإعسار أمر وارد، ومن هنا كان من اللازم توفير حماية للمضرور تكون أكثر فعالية لحصوله على المبالغ المحكوم بها، ثم أنه من الضروري تعويض المتضررين تعويضاً عادلاً. لقد حددت الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001 المسؤول عن تلك الأضرار في "مالك السفينة" وقت وقوع حادث التلوث، والذي عرفته في مادتها 1/3¹.

وعليه يبدو أن الاتفاقية تبنت مفهوماً واسعاً للمسؤول عن التلوث، فلم تقتصر على مالك السفينة فقط، بل امتد نطاقها إلى مستأجرها، ومشغلها، والقائم على إدارتها، وهذا يعني أن الاتفاقية لم تتبنّ مبدأ تركيز المسؤولية الذي يقضي بمسؤولية مالك السفينة المسجل دون غيره، وإنما تركت إمكانية الرجوع على المستغل والمستأجر والقائم بالإدارة عند إعسار

¹ المادة 03 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، لعام، 2001: "مالك السفينة: المالك وتشمل هذه الصفة المالك المسجل، ومستأجر السفينة غير المطقمة، والقائم على إدارة السفينة ومشغلها.

المالك، وسواء أكان هذا الأخير شخصا طبيعيا، أو معنويا كالدولة مثلا طبقا لنص المادة 4/4 من ذات الاتفاقية¹.

وقد تكون السفينة محلا للإيجار، فقد يقع الإيجار على السفينة غير مُجهزة ليتولى المستأجر تجهيزها، أو قد تُؤجر السفينة مجهزة ليقوم المستأجر بنقل البضاعة عليها، وهنا يرى الكثيرون أن تطبيق عدم تركيز المسؤولية سوف يواجه مشاكل عملية وخاصة في حالة تعدد مؤمني الأشخاص الذين يجوز مساءلتهم عن أضرار التلوث بالوقود الزيتي للسفن.

وهناك من يرى عكس ذلك، فحتى لو تعدد المسؤولون، إلا أن ذلك لا يعني التزامهم جميعا بالتأمين الإجباري للمسؤولية، كونهم غير ملزمين بأن يكون لديهم شهادات التأمين الإجباري، فالأمر سوف يقتصر هنا على مالك السفينة المسجل.

وهنا اختلفت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن لسنة 2001. عن اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالنفط لسنة 1969 التي تبنت مبدأ تركيز المسؤولية على مالك السفينة.

أما عن أساس هذه المسؤولية فقد أقامها واضعوها على أساس الخطأ، أي أن عماد الخطأ هو أساس تلك المسؤولية، فإذا انتفى ركن الخطأ انتفت هي أيضا، وهو ما يستحيل على المضرور الذي يقع عليه عبء الإثبات إثباته، كون أن أنشطة السفن غالبيتها مشروعة².

¹ المادة 04/04 من الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام، 2001: "فيما يتعلق بالسفن التي تملكها دولة طرف وتستخدمها في الأغراض التجارية، تخضع كل دولة للمقاضاة في الولاية القضائية المبينة في المادة 09 وتتخلى عن جميع الدفوع المشددة إلى مركزها كدولة ذات سيادة".

² د. نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2005، ص 71.

غير أنه ما يؤخذ على هذه المسؤولية القائمة على أساس الخطأ المفترض أنها غير كافية لتغطية الأضرار الناتجة عن التلوث بالوقود الزيتي للسفن، لأن اعتماد هذا الأساس يسمح للمسؤول عن الضرر إثبات السبب الأجنبي لتخلص من المسؤولية حتى لو نجح المضرور في إثبات الضرر الذي وقع عليه، ومن جانب آخر يكون من الصعوبة على المضرور إثبات الخطأ خاصة وإن كان نشاط السفينة مشروعاً، وبالتالي سوف يجد المضرور نفسه مجرداً من الحماية¹.

وعلى هذا الأساس يذهب الكثير إلى حدّ القناعة، ضرورة إقامة المسؤولية عن أضرار التلوث الزيتي للسفن على أساس الضرر دون الخطأ، والابتعاد عن المشاكل التي تثيرها مسألة إثبات الخطأ من جانب المسؤول عنه، خاصة في الأحوال التي يكون فيها النشاط مشروعاً، فالذي يستغل سفينة ويمارس نشاطاً في مياه البحر يكون ملزماً بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بوقود السفن دون حاجة إلى البحث إلى وجود الخطأ من عدمه، وهو القول الذي تدعمه الاتفاقية لسنة 2001².

ومن جانب آخر يثار التساؤل حول ما إذا كان التلوث بوقود السفن الزيتي من الحوادث التي يكون فيها مالك السفينة مجبراً على تغطية الأضرار الناجمة عنها؟

إنّ حوادث التلوث بالوقود الزيتي للسفن من الحوادث التي يغلب عليها أن تكون جسيمة وهذا ما ينعكس على مبالغ التعويض التي يحكم بها، كما أن إعسار مالك السفينة أمر محتمل الوقوع الأمر الذي يؤدي إلى ضياع حق المضرور في الحصول على التعويض،

¹ د. نادر محمد، إبراهيم، مرجع سابق، ص 75.

² د. أحمد محمود سعيد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، بدون سنة طبع، ص 130.

فالتغطية الإجبارية في مجال التلوث الزيتي لها أهمية كبيرة في استرداد تكاليف إزالة الوقود الزيتي¹.

ومن هنا أوجبت الاتفاقية في مادتها 7/1 على المالك المسجل لسفينة مسجلة في دولة طرف في الاتفاقية إذا كانت حمولة السفينة تزيد عن 1000 طن أن يكتسب تأمين أو ضمان مالي آخر، فالاتفاقية من جهة لم تنشئ صندوقاً جديداً للتعويضات، رغم أن عدداً من الدول كان يميل لإنشاء صندوق خاص بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالوقود الزيتي للسفن، يتم تمويله من قبل ملاك السفن، وهو ما عارضه هؤلاء ومن جهة أخرى حددت الاتفاقية السفن التي تلتزم بالتغطية الإجبارية من خلال تحديد حمولتها البالغة 1000 طن.

كما سمحت الاتفاقية لمالك السفينة أن يقدم ضماناً مالياً بدل التأمين وهذا ما يستشف من نص المادة 7/1، وذلك عندما أوجبت على مالك السفينة المؤمن أو الضامن المالي الذي قد يكون شهادة من صندوق تعويض دولي وهذا ما يفهم من عبارة ".... أو مؤسسة مالية...." فضلاً على أنها ألزمت مالك السفينة التي تزيد حمولتها عن 1000 طن فقط للتغطية الإجبارية، وهو ما يستبعد السفن التي تكون حمولتها 1000 طن، وكذا السفن التي تقل حمولتها عن 1000 طن².

¹ د. جمال محمود الكردي، المحكمة المختصة والقانون الواجب تطبيقه بشأن دعاوي المسؤولية و التعويض عن مزار التلوث البيئي العابر للحدود، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 134.

² المادة 7/1 الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة 2001، متوفرة على الموقع الإلكتروني www.environnement.gov.

وتتندد الاتفاقية في تبنيها سقف التغطية الإلزامية، لأن التلوث الصادر من السفن التي نقل حمولتها عن الحد الذي قرره، لا تقل خطورة عن السفن التي تزيد حمولتها عن 1000 طن.

الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لنقل المواد النووية بحرا.

• **اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن.**

أدى التطور العلمي و التكنولوجيا إلى استخدام الطاقة النووية في تشغيل العديد من وسائل النقل ومنها السفن. وبخصوص هذه الأخيرة فقد بدأ الوقود النووي أكثر فعالية، من الناحية الفنية، كما أنه مفيد اقتصاديا بالنسبة لمستغلي السفن، حيث لا تكون هناك حاجة إلى تحميل السفينة بعشرات الأطنان من البترول الذي تستخدمه كوقود، واستغلال حيز تلك الأطنان ووزنها في زيادة حمولة السفينة بالمواد المنقولة.

وقد أدركت المنظمة البحرية الدولية IMO أن تزايد السفن النووية ships Nuclear، أي التي تسير بالوقود النووي، بحمل مخاطر وقوع أضرار نووية، تكون فادحة في مداها، كون أن السفينة النووية هي مصدر خطر متحرك، وتصاحبها تلك الأخطار أينما أبحرت، وأنه من اللازم تأمين تعويض ضحايا تلك الأضرار¹.

وبالتعاون مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية، عكفت المنظمة البحرية منذ عام 1959، على دراسة مشكلات المسؤولية المدنية والتعويض عن أضرار تشغيل السفن النووية بالنسبة للبيئة البحرية، وانتهت إلى تقديم مشروع الاتفاقية إلى المؤتمر الدبلوماسي الذي دعت إليه بلجيكا، والوكالة الدولية للطاقة الذرية التي أقرها، وتم توقيعها في 25 ماي 1962.¹

¹ معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، ص215.

وتعتبر أحكام تلك الاتفاقية، القانون الموضوعي الموحد الواجب التطبيق على دعاوى المسؤولية فيما بين الدول الموقعة عليها.¹

1 / نطاق تطبيق أحكام اتفاقية:

من ناحية النطاق الإقليمي *loci ratione*، نصت الاتفاقية على أن أحكامها تكون واجبة التطبيق على الأضرار النووية، التي تنتج عن الحوادث النووية التي تقع في أي مكان في العالم بسبب الوقود النووي، أو البقايا أو النفايات المشعة المتعلقة بسفينة نووية ترفع علم دولة متعاقدة. إن هذا الحكم يتماشى من ناحية مع طبيعة التلوث النووي الناتج عن تشغيل السفن النووية، حيث إن تلك السفن تجوب البحار كافة ومخاطر التلوث تصاحبها في تحركها، ومن ناحية أخرى فإنه يتماشى، مع طبيعة الاتفاقية، فهي من اتفاقيات القانون الخاص العامة التي يجوز الانضمام إليها من قبل كل الدول الأعضاء سواء في منظمة الأمم المتحدة، أو المنظمة البحرية، أو الوكالة الدولية للطاقة الذرية.²

كما تسري أحكام الاتفاقية على السفن النووية للدول الأعضاء من تاريخ عملها، ويعتبر مالكا مشغلا لها من بدء عملها حتى رفع العلم، كما أنها ترفع علم الدولة التي صنعت فيها.³

أما عن الاستثناء الذي قرره الاتفاقية فيمكن في عدم سريان أحكامها على السفن الحربية، أو السفن التي تمتلكها الدول وتشغلها لأغراض غير تجارية⁴، وإن كان المقصود

¹ المادة 13، من اتفاقية بروكسل لعام 1962 المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية.

² المادة 1/25، من نفس الاتفاقية.

³ المادة 16، من نفس الاتفاقية.

⁴ المادة 3/10، من نفس الاتفاقية.

بالسفن الحربية، هي أي سفينة تنتمي للأسطول الحربي للدولة، وتحت قيادة قائد بحري مسؤول من حكومة الدولة مقيد اسمه في كشف البحرية، ويعمل عليها بحارة من القوات البحرية النظامية¹. وهذه السفن لا يجوز التعرض لها أو حجزها، أو ضمها، أو الاستيلاء عليها أو عرضها على محاكم مختصة في دول أجنبية.

وفي هذا المقام يمكننا القول أنه: إذا كانت مبادئ القانون الدولي تبرر مثل هذا الاستثناء بالنظر إلى حصانة الدولة وسيادتها، إلا أنه غير مبرر من ناحية الملائمة والعدالة، ذلك أن أكثر حوادث التلوث البحري بالمواد النووية، تنشأ من حوادث السفن الحربية، خصوصا الغواصات وغيرها من القطع البحرية الإستراتيجية³.

2 / المسؤول عن الأضرار:

تيسيرا على المضرور في التعرف على المدعى عليه، فقد حصرت الاتفاقية المسؤولية في شخص واحد، "هو مشغل السفينة النووية" سواء أكان مالكاها أو مستغلا لها².

ذلك أن الحكمة من تركيز المسؤولية على مشغل السفينة ظاهرة، إذ أن المنفعة التي يستفيد منها المشغلون يجب أن يقابلها تحميلهم مسؤولية أي طرف ثالث، لأن إلزام طرف ثالث بالمسؤولية سوف يؤدي إلى تعقيد الإجراءات الخاصة بالتأمين وإعادة التأمين، وكل ذلك ليس في صالح من يصيبه الضرر.

¹ الفقرة 11 من المادة الأولى، من نفس الاتفاقية.

² معلم يوسف، المرجع السابق، ص 217.

3 / أساس المسؤولية والإعفاء منها:

سبق القول عند دراستنا للأساس القانوني للمسؤولية عن الأضرار البيئية، أن هناك بعض الأنشطة الضارة بالبيئة ينبغي أن يسأل من قام بها عن الأضرار الناتجة عنها، بغض النظر عن وجود الخطأ من عدمه، وهذه هي المسؤولية المطلقة أو تحمل المخاطر، ومن بين تلك الأنشطة الأنشطة النووية بالنظر إلى خطورتها الاستثنائية¹.

وهو ما أخذت به الاتفاقية في مادتها 1/2²، و على هذا الأساس فإن الضرورة تكفي كي يكسب دعواه، أن يثبت علاقة السببية بين الضرر الذي أصابه وبين الحادثة النووية التي وقعت من السفينة، دون النظر إلى خطأ المشغل من عدمه.

4 / حدود المسؤولية و ضماناتها:

حددت الاتفاقية مسؤولية مشغل السفينة، بالنسبة للسفينة الواحدة ب 1500 مليون فرنك³ لكل حادثة نووية، و ضمانا لتوفير المبلغ، عند الحكم به لصالح المضرور، فعلى مشغل السفينة أن يقوم بالتأمين أو عمل ضمانات مالية أخرى تغطي مسؤوليته عن الأضرار النووية، بالمقدار ونوع العملة، وحسب الطريقة التي تحددها الدولة المسجلة، على أن تضمن هذه الدولة دفع تعويضات عن الأضرار النووية التي يلزم بها مشغل السفينة⁴.

¹ البند 759 وما بعد من الاتفاقية.

² المادة 1/2 من الاتفاقية " يعتبر مشغل السفينة مسؤولا مسؤولية مطلقة عن جميع الأضرار النووية، عندما يثبت أن هذه الأضرار وقعت نتيجة كارثة نووية، مسببة عن وقود نووي، أو الفضلات أو النفايات المشعة التي تتعلق بهذه السفينة".

³ يعادل الفرنك ما مقداره 65 ونصف ملي غرام من الذهب عيار 900، ويحول التعويض المقدر إلى عملات الوطنية في أعداد صحيحة، ويخضع التحويل إلى العملات الوطنية غير الذهب الذي تسند عليه العملة عند تاريخ الدفع (م4/3).

⁴ المادة 2/3 من ذات الاتفاقية.

• اتفاقية بروكسل لعام 1971 المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية.

لا تترتب الأضرار النووية فقط بسبب الحوادث التي تقع للسفن التي تعمل بالوقود النووي وتؤدي إلى تلويث البيئة البحرية، بل إن هذا التلوث يجد مصدره، فيما تنقله السفن بأنواعها كافة.

وقد رأت المنظمة البحرية (IMO) والوكالة الدولية للطاقة الذرية (IAEA)، والوكالة الأوروبية للطاقة الذرية EURATOM، أن اتفاقية بروكسل لعام 1962 تعجز عن مواجهة حالات التلوث النووي كافة للبيئة البحرية، وتحقيق حماية كافية للأشخاص والممتلكات التي يلحقها الضرر، خصوصا وأن مشغلي السفن، وبالنظر إلى الأخطار التي يتعرضون لها، ومبالغ التعويض الباهضة التي يطالبون بها مقابل الأضرار النووية، قد بدؤوا يمتنعون عن قبول نقل المواد النووية، وهو ما يهدد بتوقف المشروعات، والمنشآت النووية، ومن هنا كان ومن هنا كان لابد من وضع اتفاقية تخفف المسؤولية، أو ترفعها عن كامل الناقل البحري تحملها على المنشآت النووية والمشروعات ذاتها¹.

ومن هذا المنطلق انعقد المؤتمر الدولي بمدينة بروكسل في الفترة 29 نوفمبر إلى 17 ديسمبر 1971 للنهوض بتلك المهمة، وانتهى إلى إقرار اتفاقية دولية عامة، وهي الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية² وذلك في 17 ديسمبر

¹ معلم يوسف، المرجع السابق، ص 222.

² المواد النووية: تعني: 1- الوقود النووي: و هو أي مادة غير اليورانيوم الطبيعي المستهلك يمكن أ تنتج طاقة بطريق الانشطار التلقائي المتسلل خارج المفاعل، سواء كان ذلك بمفردها، أو بعد خلطها بمادة أخرى، 2- النواتج والنفايات المشعة

1971، وبدأ سريانها في 12 نوفمبر 1977، بعد إتمام إيداع وثائق التصديق من 5 أعضاء¹ ومن أهم أحكامها:

1. إعفاء الناقل البحري من المسؤولية:

ولمّا كان الغرض من الاتفاقية محل البحث هو تخفيف عبء المسؤولية المدنية من على عاتق الناقل البحري الذي بدأ ينوء بالمبالغ الطائلة التي يدفعها تعويضاً عما يلحق الغير من أضرار نتيجة للحوادث النووية التي قد تسببها السفينة، قررت الاتفاقية في مادتها الأولى أن أي شخص يعتبر مسؤولاً تطبيقاً لاتفاقية دولية، أو قانون وطني في ميدان النقل البحري، عن ضرر ناجم عن حادثة نووية يُعفى من هذه المسؤولية:

أ. إذا كان القائم بتشغيل منشأة نووية² مسؤولاً عن هذا الضرر بمقتضى اتفاقية باريس واتفاقية فيينا³.

ب. إذا كان القائم بتشغيل منشأة نووية مسؤولاً عن هذا الضرر طبقاً لقانون وطني بحكم المسؤولية عن هذا الضرر، شريطة أن يكون هذا القانون، في جميع الأحوال ملائماً للشخص الذي يقع عليه الضرر، كما هو الشأن في كل من اتفاقيتي باريس وفيينا⁴. وإن كان النص يتكلم عن "أي شخص" قد يُعتبر مسؤولاً يتم إعفاؤه من المسؤولية، فهو يقصد في المقام الأول مشغلي السفن، الناقلين أو الملاك على أن يمنع من مد الإعفاء من

¹ راجع النص في: P، 277، (1972)، 11، ILM، وكذلك في IMO, London 1972, doc.deg./conf

² المادة 1 من اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية لعام 1963

³ راجع البند 883 وما بعده من اتفاقيتي باريس وفيينا.

⁴ المادة الأولى من اتفاقية بروكسل لعام 1971.

المسؤولية إلى أشخاص آخرين يمكن أن يتحملوا المسؤولية عن الأضرار الناجمة عن الحوادث النووية.

وعليه إذا كان مشغل السفينة مسؤولاً، وفق الاتفاقية بروكسل لعام 1962، عن أضرار الحوادث التي يسببها الوقود النووي أو الفضلات المشعة فإنه يعفى من المسؤولية عن أضرار الحوادث الناتجة عن المواد النووية التي يقوم بنقلها لحساب منشأة أو مشروع نووي، ويقع عبء تلك المسؤولية على عاتق المنشأة أو المشروع، ومسؤولية هذا الأخير مطلقة، وهو ما تضمنته ديباجة الاتفاقية والتي جاءت "مؤكدّة على ضمان مسؤولية مشغل المنشأة النووية وحده دون سواه عن الأضرار التي تسببها الحادثة النووية أثناء النقل البحري للمواد النووية"¹.

وما يمكن قوله في هذا المقام أن الاتفاقية جاءت مكتملة لكل من اتفاقيتي باريس 29 يوليو 1960 المتعلقة بالمسؤولية المدنية قبل الغير في مجال الطاقة النووية، واتفاقية فينا 21 مايو 1963، الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الأضرار النووية، وهذا الطابع التكميلي لاتفاقية بروكسل لعام 1971 يبدوا واضحا في مادته الأولى والتي أقرت كما أسلفنا سابقا بإعفاء الناقل البحري أو مالك السفينة من المسؤولية، إذا كان القائم بتشغيل المنشأة النووية مسؤولاً عن الضرر بموجب اتفاقيتي باريس وفيينا²

2. نطاق الإعفاء من المسؤولية:

لما أقرت المادة الأولى من ذات الاتفاقية محل الدراسة إعفاء الناقل البحري من المسؤولية الناجمة عن الحوادث التي تتم أثناء النقل البحري للمواد النووية، وتحميلها لمشغل المنشأة النووية، باعتباره المسؤول الوحيد، إلا أن هذا الإعفاء لا يقتصر على الحوادث المذكورة وحسب، بل يمتد هذا الإعفاء إلى:

- أ. الأضرار الناشئة عن حادثة نووية، والتي تلحق بالمنشأة النووية ذاتها أو الممتلكات في مكان المنشأة، والتي تستخدم أو يمكن استخدامها بالتبعية لتلك المنشأة.
- ب. الأضرار الناشئة عن حادثة نووية وتلحق بوسائل النقل التي كانت عليها المواد النووية أثناء الحادثة¹.

هذا وقد أبانت الاتفاقية عن أن أحكامها لا تؤثر على مسؤولية مشغلي السفن النووية عن الأضرار الناتجة عن حادثة نووية تقع بسبب الوقود النووي أو النفايات المشعة لتلك السفينة (المادة 3) و ذلك عملاً بأحكام اتفاقية بروكسل لعام 1962 بشأن مسؤولية مشغلي السفن النووية.

كما أن أحكام الإعفاء التي أقرتها الاتفاقية لا تؤثر على مسؤولية أي شخص يتسبب في وقوع ضرر بعمل أو الامتناع عنه بقصد إحداث الضرر².

¹ المادة 2 من نفس الاتفاقية.

² المادة 2/2 الاتفاقية أعلاه.

المطلب الثالث: ترتيب المنظمة البحرية الدولية للتعويض على الأضرار الملحقة بالبيئة البحرية. نظرا لما آلت إليه البيئة البحرية وما لحقها من أضرار جراء السفن، وحاملات النفط والمواد الخطرة و المشعة وبعد الجهود التي عكفت عليها المنظمة البحرية الدولية من خلال عديد الاتفاقيات، والتي استطاعت من خلالها توحيد جهود المجموعة الدولية حيال مشاكل البيئة البحرية العويصة، مروراً بإقرار مبدأ المسؤولية عن الضرر البيئي البحري، كان لزاماً عليها ولمواجهة الوضع القائم ترتيب مبدأ التعويض بعد ثبوت المسؤولية عن الأضرار الملحقة بالبيئة البحرية.

ومن هنا سنتناول الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء الصندوق الدولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط لعام 1971.

الفرع الأول: ظروف إبرام الاتفاقية الدولية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار البيئية. من بين الوثائق القانونية، وكذا من جملة القرارات التي اعتمدها اتفاقية المسؤولية المدنية، إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالنفط وبالفعل دعت الحكومة البلجيكية المنظمة البحرية الدولية لعقد مؤتمر في بروكسل من 29 نوفمبر إلى 18 ديسمبر 1971 تم التوصل لاتفاقية دولية بغرض إنشاء هذا الصندوق، الذي دخل حيز النفاذ في 16 أكتوبر 1978 والذي جرت عليه تعديلات من خلال بروتوكولان، الأول في لندن في 19 نوفمبر 1976، بدأ نفاذه في 8 أبريل 1981، والثاني في 25 ماي 1984، وكانت رغبة الدول في إنشاء هذا الصندوق تتجه إلى تقديم تعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث إلى الحد الذي تكون فيه الحماية المقدمة من اتفاقية المسؤولية لعام 1969 غير كافية¹.

¹ أحمد أسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية، المرجع السابق، ص 213.

ويعترف بالصندوق في كل دولة متعاقدة كشخص قانوني باستطاعته ووفقا لقوانين تلك الدولة الاضطلاع بالحقوق والواجبات ويكون طرفا في الإجراءات القانونية أمام المحاكم التابعة لتلك الدولة.

الفرع الثاني: مضمون الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض

لقد تظمنت الاتفاقية أساس مسؤولية ملاك السفن عن خسائر التلوث البحري التي تحدث داخل إقليم الدولة بما في ذلك المياه الإقليمية لدولة متعاقدة كونها طرف في الاتفاقية، كما تظمنت الاتفاقية مقدار التعويض الذي يدفعه مالك السفينة محسوب على أساس الحمولة الطنية للسفينة مع الخضوع لحد أعلى مقداره 210 مليون فرنك ذهب، وقد وضع بروتوكول لتلك الاتفاقية غير حقوق سحب تعادل حد أقصى مقداره 14 ونصف مليون دولار أمريكي كما وضع حالات الإعفاء من المسؤولية إذا أثبت أن الفعل نتج عن فعل خارج عن إرادته أو سبب فعل أو إهمال متعمد من طرف ثالث أو بسبب إهمال من جانب سلطة تقدم المساعدات الملاحية¹.

كما تنص الاتفاقية على تمويل الصندوق لتعويض الأفراد الذين يتلقون وقود النفط أو زيت النفط الثقيل وهو نفط الاشتراك داخل الإقليم للدولة المتعاقدة وهناك نوعان من الاشتراكات²:

أولاً: اشتراكات مبدئية تدفع لصالح كل دولة متعاقدة على أساس مبلغ محدد لكل طن

يرد.

¹ لمياء علي أحمد النجار، المرجع السابق، ص 29.

² Convention international partent k créations D. un fonda international. D indemnisation pour les dommages dus a' la pollution par les hydro carbure.

ثانياً: اشتراكات سنوية تحصل على سبيل مصروفات التعويض والمصروفات الإدارية المقدرة للسنة التالية لهذا التقرير، ويتم التعويض عن خسائر التلوث بموجب هذه الاتفاقية في المكان الذي وقع فيه الحادث داخل الإقليم بما في ذلك المياه الإقليمية للدولة المتعاقدة.

الفرع الثالث: لماذا عمدت الاتفاقية إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض؟

إنّ التساؤل الذي يطرح نفسه في هذا المقام هو: لماذا عمدت الاتفاقية على إنشاء صندوق دولي للتعويض؟ يرى البعض من تبنى واضعي الاتفاقية رغبتهم في إنشاء صندوق دولي للتعويض بجملة من الأغراض نجملها فيما يلي:

1. تأمين التعويض عن أضرار التلوث في الحالات التي تعجز عن تغطيتها الضمانات الواردة في اتفاقية المسؤولية¹.

2. إعفاء مالك السفينة من الالتزامات المالية الإضافية التي تفرضها عليه اتفاقية المسؤولية المدنية، طالما أن هذا الإعفاء قد أُخضع لشروط تهدف إلى تأمين احترام الاتفاقيات الخاصة بالسلامة البحرية وغيرها من الاتفاقيات.

لم تنحصر المسؤولية فقط على حالات التلوث بالزيت فقط وإنما امتدت حسب الاتفاقية لتشمل حوادث الزيت بأنواعه منها زيت الوقود سواء في الناقلات حتى وهي فارغة، أو في سفن البضائع العامة².

¹ ويقصد بها: " الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 للتذكير أن الاتفاقية وضعت لتحديد المسؤولية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالزيت، وفيها تم النص على التعويض عن الأضرار الناتجة عن ذلك التلوث بالزيت .

² لمياء علي أحمد النجار، المرجع السابق، ص 29.

الفرع الرابع: دور الاتفاقية في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

لقد استطاعت الاتفاقية المنشئة لصندوق التعويض عام 1971، أن تلعب دوراً مهماً في حماية البيئة البحرية من الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط، بحيث يلتزم الصندوق بتعويض كل شخص يعاني من الضرر الناجم عن التلوث إذا لم يستطع ذلك الشخص الحصول على تعويض كامل وكاف عن الضرر عملاً بشروط اتفاقية المسؤولية، في حين تجرد مسؤولية الصندوق كلياً من أيّ التزام بالتعويض إذا ما كان الضرر قد وقع نتيجة لعمل من أعمال الحرب أو أي عمل عدواني أو حرب أهلية أو ثورة أو تسرب نفط من سفينة حربية. أو إذا كانت الأضرار تتجاوز الحدود القصوى للمسؤولية في اتفاقية بروكسل لعام 1969¹ في حين يحق للمضرور رفع دعوى للمطالبة بالتعويض وذلك في أجل لا يتجاوز 3 سنوات تبدأ من تاريخ حدوث الضرر، كما لا يقبل بالدعوى المرفوعة بعد ست سنوات من تاريخ الحادثة التي سببت الضرر².

¹ مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري) دار الجامعة الجديدة، للنشر، بدون طبعة، 1995، ص 127.

² المرجع نفسه، ص 161.

المبحث الثاني: الإسهامات الميدانية للمنظمة البحرية الدولية في مجال حماية البيئة

سبق القول أن المنظمة البحرية الدولية هي الهيئة العالمية المختصة بوضع المعايير المتعلقة بالسلامة و الأمن والأداء البيئيين للشحن الدولي، ومن هنا كان لزاماً عليها إنشاء إطار تنظيمي لصناعة الشحن العالمية يكون عادلاً وفعالاً ومعتمداً عالمياً، من أجل خلق مجال متكافئ وذلك حتى لا تنثني القضايا المالية عن تعزيز السلامة والأمن البيئي بالتطبيق والتغاضي عن بعض الأساسيات، والتنازل عن الركائز الأساسية.

ومن هنا تجلت الإسهامات الميدانية للمنظمة (IMO)، وهي بصدد حماية البيئة في

النقاط التالية والتي سنتناولها بشيء من التفصيل:

- تقديم خدمات فنية، ومساعدة الحكومات باستخدام الوثائق وأفلام الفيديو المتعلقة بالملاحة البحرية.
- القيام بمناقشات و ورشات عمل وتحسين تدريب الملاحين.
- تقديم المساعدة العملية والمشورة إلى الدول التي هي في حاجة إلى المعرفة الفنية، والموارد اللازمة لتشغيل صناعة السفن بنجاح.

المطلب الأول: العمل على تقديم الخدمات الفنية و التقنية للدول الأعضاء

منذ إنشاء المنظمة البحرية الدولية عام 1948، وهي تعمل جاهدة على تقديم المشورة لجميع الدول الأطراف، في كل ما يتعلق بشؤون الملاحة البحرية، تحقيق للهدف المنشود الذي تأسست من أجله والمتمثل في سلامة النقل البحري وأمنه وفعاليتيه في محيطات نظيفة، وهو ما عمدت على تحقيقه من خلال عديد اللجان الفرعية التقنية والتي تعمل تحت سلطتها. وتتمثل الخدمات الفنية للمنظمة في المساعدة التقنية للدول، وكذا تطوير القوانين والمعايير الخاصة بالملاحة البحرية.

الفرع الأول: العمل على تقديم المساعدة التقنية للدول الأعضاء في المنظمة

ويكمن الغرض من برنامج المساعدة التقنية، الذي تنفذه المنظمة البحرية الدولية في مساعدة الدول النامية في التصديق على اتفاقيات المنظمة، وفي استيفاء المعايير التي تنص عليها الاتفاقيات البحرية الدولية كاتفاقيتي سولاس وماربول، إذ تستعين المنظمة في إطار هذا البرنامج بعدد من المستشارين والاستشاريين بغية تقديم المشورة إلى الحكومات، وهذا ما تجلّى في عديد الندوات، وحلقات العمل، ولقاءات أخرى، تهدف إلى مساعدة البلدان على تنفيذ التدابير التي تعتمدها المنظمة وتشارك فيها، وينظم بعض هذه الفعاليات في مقر المنظمة البحرية ذاتها، وعدد كبير منها من البلدان النامية نفسها¹.

كما أن للمنظمة البحرية الدولية حضور متواضع في بعض المناطق النامية بغية تسهيل مساهماتها في السياسات الإنمائية الوطنية والإقليمية وضمان مشاركتها الفاعلة في الميدان في استحداث برنامج التعاون التقني المتكامل وتنفيذه².

¹ المنظمة البحرية الدولية - ماهيتها ص، 17 انظر على الرابط: اطلع عليه بتاريخ: 2021/05/21، على الساعة: 18:45 WWW.imo.org.

² لمزيد من المعلومات أنظر IMO arabic على الرابط [https:// studylib. net](https://studylib.net)

وللمنظمة حالياً مستشار بحري إقليمي معني بمنطقة الكاريبي، وأربعة منسقين إقليميين، منسق في أبيجان (كوت ديفوار) مسؤول عن غرب ووسط إفريقيا (البلدان المتحدثة باللغة الفرنسية)، ومنسق في أوكرا (غانا) مسؤول عن غرب ووسط أفريقيا (البلدان المتحدثة باللغة الإنجليزية)، ومنسق في نيروبي (كينيا) مسؤول عن شرق أفريقيا والجنوب الإفريقي، ومنسق في مانابلا (الفلبين) مسؤول عن شرق آسيا¹.

كذلك طورت المنظمة برنامج عمل تقني يساعد الحكومات التي تفتقر إلى المعرفة التقنية والموارد الضرورية لصناعة السفن، وتحسين الملاحة البحرية والأمن، وكذا التدريب وأصدرت المنظمة عام 1998 القانون الدولي للسلامة الإدارية الذي طبق أول الأمر على سفن الركاب وناقلات النفط وصهاريج المواد الكيماوية وحاملات القطع الضخمة والمراكب العالية السرعة التي يزيد وزنها الإجمالي عن 500 طن، ثم طبق بعد ذلك على سفن الشحن الأخرى، وعلى وحدات الحفر في أعالي البحار التي تزيد عن 500 طن².

الفرع الثاني: الحرص على بناء القدرات والخبرات في المجال التشريعي

ونظراً لعمل المنظمة (IMO) مع العديد من أصحاب المصلحة والشركاء، بهدف بناء القدرات والخبرات فيما بين الدول الأعضاء فيها من أجل صياغة معايير المنظمة في تشريعاتها البحرية الوطنية من أجل تنفيذ وتطبيق هذا التشريع بفعالية، ثم تنفيذ عدد ضخم من المشروعات البيئية البحرية بدعم عدد من المنظمات الإقليمية نذكر منها المركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري الطارئة في البحر الأبيض المتوسط. والمنظمة الإقليمية لحفظ الطبيعة وبيئة البحر الأحمر وخليج عدن، ولجنة حماية البحر الأسود من التلوث³.

¹ كيتاك ليم، دور المنظمة البحرية الدولية في الحيلولة دون تلوث محيطات العالم الناجم عن السفن والشحن البحري، 19:07، 5 جوان 2021، ص 6، أنظر على الرابط: <https://www.un.org>

² لمزيد من المعلومات أنظر الموقع: <https://studylib.net/doc/25284955/imo.arabic#>

³ كيتاك ليم، المرجع نفسه، ص 7.

إذ تبوأ المنظمة البحرية الدولية مركز الصدارة في سلسلة المشروعات القائمة على نموذج عالمي للشراكة، المعروف بـ غلو إكس (GLO-X) والذي يتم استخدامه بهدف التعجيل بالإصلاحات القانونية والمنهجية والمؤسسية خاصة في الدول النامية لتنفيذ الاتفاقيات الدولية، وكذا مشروع جلو بالاست Partner ships projet Glo ballast خلال الفترة ما بين 2007 و 2017 وهو مبادرة مشتركة بين مرفق البيئة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والمنظمة البحرية الدولية الذي حقق هو الآخر نجاحا في مساعدة الدول النامية على حد من نقل الكائنات المائية ومسببات الأمراض الضارة المحتملة في مياه صابورة السفن وكذا في تنفيذ إدارة مياه الصابورة التابعة للمنظمة البحرية الدولية¹.

ومن الشركات العالمية أيضا هناك مشروع آخر، ألا وهو مشروع الشراكة العالمية لفعالية الطاقة البحرية (GLOMEEP) التابع لكل من مرفق البيئة العالمية، وبرنامج الأمم المتحدة الألماني، والمنظمة البحرية الدولية، والذي يعمل في عشر (10) دول أساسية رائدة (الأرجنتين والصين وجورجيا والهند وجمايكا وماليزيا والمغرب وبانما والفلبين وجنوب إفريقيا)، ويهدف هذا المشروع إلى إقامة شراكات عالمية وإقليمية ووطنية لبناء القدرة على التعامل مع كفاءة الطاقة البحرية، والمقصود به هو معالجة انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن، من أجل أن تضع الدول هذا المبدأ في الإطار الأساسي للسياسات و البرامج و الحوارات التنموية لديها².

كما تعتبر مجموعة الخبراء المشتركة للجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP)، والتي تشارك فيها المنظمة البحرية الدولية كطرف وأمانة عامة، أحد الشراكات الأخرى المتعلقة بالمحيطات، تتحصر مهمتها في تقديم المشورة لنظام الأمم

¹ وليد الصكر، المنظمة البحرية IMO، اطلع عليه بتاريخ: 11 جوان 2021 على الساعة: 18:50.

² كيناك ليم، المرجع السابق، ص 11.

المتحدة بشأن المكونات العلمية لحماية البيئة البحرية، وكذا تقييم المخاطر البيئية للمواد الضارة المحمولة بواسطة السفن، واستعراض استخدامات المواد الفعالة في نظم إدارة مياه الصابورة، وهو ما يوفي معطيات للعملية الرقابية في المنظمة البحرية الدولية¹. إن المتتبع لمسيرة المنظمة، ليجد أن سجل أعمالهم في الحد من التلوث الناجم عن السفن، سواء في البحار والمحيطات، أو في الغلاف الجوي غني عن كل تحليل، وظلت (IMO) منذ نشأتها تلتزم التزاماً تاماً بالعمل من العمل من خلال الدول الأعضاء فيها، ومع شركائها، على مواصلة وضع اللوائح العالمية والمحافظة عليها وتنفيذها لضمان الاستخدام المستدام للبحار والمحيطات.

المطلب الثاني: حضور الورشات والقيام بالمناقشات والاهتمام بتدريب الملاحين

بالإضافة إلى ما قامت به منظمة (IMO) من إعداد لجملة الاتفاقيات التي بلغن حوالي خمسون اتفاقية وبروتوكول، وأكثر من 700 كواد ومعايير وإرشادات وتوصيات تتعلق بالسلامة البحرية، كان لزاماً عليها أن يكون لها تواجد ميداني على مستوى الدول والقارات من خلال إقامة الورشات، وإجراء المناقشات، وكذا تدريب الملاحين من خلال إنشاء الجامعة العالمية البحرية وكذا المعهد القانون البحري و بناء المراكز.

الفرع الأول: ورشات عمل المنظمات البحرية الدولية

لقد كان للمنظمة البحرية تواجدها الميداني في مختلف دول العالم نذكر منها:

• ورشة عمل المنظمة البحرية الدولية بجامعة طرابلس الدولية

واستجابة للدعوة التي وجهها قسم الهندسة البحرية والمنصات العائمة بجامعة طرابلس لإقامة ورشة عمل بعنوان "المنظمة البحرية الدولية (IMO)" بمقر جامعة طرابلس قسم الهندسة البحرية والمنصات العائمة، قام كلا من المهندس عبد الرحمان الموزوعي، والكابتن

¹ كيناك ليم، المرجع نفسه، ص 12.

عصام القروي بإلقاء محاضرة، وكان ذلك يوم الاثنين 2014/12/29 عن المنظمة، أين تم تبادل الأسئلة والاستفسارات حول المنظمة ودورها الإقليمي وعلاقاتها المختلفة سواء بالدول أو المنظمات والمجتمع الدولي ككل، وكذا الاتفاقيات التي قامت بإبرامها منذ تأسيسها، أين كانت حصيلة هذه الورشة هي الاستفادة الواضحة لطلبة الكلية¹.

* ورشة عمل المنظمة البحرية الدولية لمسؤولي موانئ ليبيا بدولة تونس

نشر موقع Marinelink في أخبار التجارة البحرية تقريراً حول ورشة العمل المقامة بتونس، والتي أشرفت عليها المنظمة البحرية الدولية لضباط أمن الموانئ في ليبيا لتطويع آدائهم.

ولهدف ورشة العمل هذه والتي قدمت باللغتين الإنجليزية والعربية إلى مساعدة الحكومة الليبية في تعزيز تقييمات المخاطر الأمنية والضوابط على التنقل البحري عبر أراضيها. واستهدفت الورشة خمسة عشر ضابطاً تابعين لأمن الموانئ من مختلف الموانئ الليبية، بينهم خمس موظفين من لجنة الأمن البحري الوطنية، حيث يتم تدريب المشاركين على كيفية أداء واجباتهم بما يتماشى مع الفصل الحادي عشر من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (Solass)، والقانون الدولي لأمن مرفق السفن والموانئ (isps code) والتوجيهات ذات الصلة.

وقد سمحت ورشة العمل هذه لفريق المنظمة البحرية الدولية، بتقييم مستوى المعرفة والمهارات الحالية لدى مسؤولي أمن الموانئ الليبية، بهدف وضع خطط مستقبلية لتدريبهم وإفادتهم².

¹ لمزيد من المعلومات عن ورشة العمل عن المنظمة البحرية الدولية، أنظر الرابط: www.lma.ly

² لمزيد من المعلومات حول "البحرية الدولية" تنظم ورشة عمل لمسؤولي موانئ، أنظر الرابط <https://www.218tv.net> ليبين، اطلع عليه بتاريخ: 2021/05/22، على الساعة 12:48.

* ورشة العمل الإقليمية للمنظمة البحرية الدولية الخاصة بتطبيق أنظمة مكافحة القاذورات لدول أمريكا الجنوبية.

تهدف ورشة العمل الإقليمية للمنظمة البحرية الدولية في بورن أوف سبين، ترينيداد وتوباغو، والتي جرت ما بين 20 و 22 يونيو إلى تزويد المشاركين بفهم أكبر للمتطلبات والآثار المترتبة عن التصديق على الاتفاقية والخاصة بمراقبة النظم الضارة المانعة للقاذورات على السفن (AFS) وكذا أنظمة مكافحة القاذورات وتنفيذها، وكذا تنفيذ المبادئ التوجيهية للغاز الحيوي¹.

تنظم اتفاقية (AFS) الأنظمة المانعة للقاذورات من أجل منع الآثار الضارة الناجمة عن استخدامها، ومن المبيدات التي قد تحتوي عليها، وتركز المبادئ التوجيهية على الوقود الحيوي، وكيفية التحكم فيه وإدارته للحد من نقل الأنواع المائية الغازية.

حضر الورشة 45 مشاركا من 13 بلدا وهي (أنتيغوا وبربودا، البهاما، بربادوس، كوبا الجمهورية الدومينيكية، غرينادا هايتي، جامايكا، سانتا كيتس ونيفيس، سانت لوسيا، سانت فنسنت وجزر عرينادين، سورينام، ترينيداد وتوباغو) يتم تمويل هذه الورشة من طرق صندوق التعاون التقني التابع للمنظمة، والذي تتولى قيادته المنظمة الدولية للأخلاقيات Megan Jensen و Theofanis karayannis، وتمثل حلقة العمل هذه مثالا جيدا لدور المنظمة imo في دعم أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (14) (SDG) بشأن المحيطات والمساعدة في معالجة ضياع التنوع البيولوجي من خلال لوائح وتوصيات الشحن الخاصة به².

¹ لمزيد من المعلومات حول ورشة عمل المنظمة البحرية، 20-22 يونيو 2020 بيورت أوف سبين، أنظر الرابط: ar Mari lenik. com ، أطلع عليه بتاريخ: 2021/06/06، على الساعة: 19:30 .

² لمزيد من المعلومات حول ورشة عمل المنظمة البحرية، 20-22 يونيو 2020 بيورت أوف سبين. ar. Mari lenik. com ، أطلع عليه بتاريخ: 2021/06/06، على الساعة: 19:30 .

الورشة شهدت عرض مقطع فيديو جديد من إنتاج المنظمة (IMO) يبرز إستراتيجيتها في تعبئة الموارد لأنشطة التعاون التقني، وفوائد التعاون معها، وكذا تشجيع التواصل النشط مع المانحين والمستفيدين المحتملين.

الحدث جمع مسؤولين حكوميين، ومسؤوليين عن الشؤون البحرية، والمساعدة الانمائية

الرسمية، فضلا عن المسؤولين من بنوك التنمية متعددة الأطراف، والمنظمات الحكومية الدولية والمنظمات غير الحكومية، حيث تمّ اطلاع المشاركين على القضايا البحرية وأهمية تحديد أولويتها في خطط التنمية الوطنية، كما استفاد المشاركون من الاتصالات متعددة الاتجاهات والتي مكنتهم من إقامة علاقات جديدة مع نظرائهم في المنطقة.

كما شاركت في الورشة منظمات، شملت رابطة الدول الكاريبية، المركز الإقليمي للتدريب

ونقل التكنولوجيا لاتفاقية بازل لمنطقة البحر الكاريبي، وأمانة بلدان الكومنولث، ومصرف

التنمية للبلدان الأمريكية، والرابطة الدولية لأنظمة الإشارات، المنظمة الهيدوغرافية الدولية،

بنك التنمية الكاريبي، المقر الإقليمي الفرعي للجنة الاقتصادية لأمريكا اللاتينية، ومنظمة

البحر الكاريبي التابعة للأمم المتحدة¹.

• ورشة العمل الإقليمية للمنظمة البحرية الدولية الخاصة بالسلامة والأمن بصنعاء.

في السابع من شهر أبريل من العام 2005 بصفاء اليمن بدأت أعمال الورشة الإقليمية

للسلامة والأمن البحري من تنظيم المنظمة البحرية الدولية (IMO)، بالتعاون مع الهيئة العامة

للشؤون البحرية، واستمرت الورشة التي انعقدت تحت عنوان "صنع القرصنة البحرية والسطو

المسلح ضد السفن خلال الفترة ما بين 9 و 13 أبريل.

¹ لمزيد من المعلومات حول المنظمة البحرية الدولية، ورشة حول شراكات المعرفة في منطقة البحر الكاريبي 28-01-

2020، أنظر الرابط: <https://marobleu.com>، اطلع عليه بتاريخ: 2021/06/07، على الساعة: 10:30.

وفي تصريح له في المؤتمر، أوضح الرئيس التنفيذي للهيئة العامة للشؤون البحرية أن الورشة جاءت نتيجة بجهود بذلها رئيس الجمهورية أثناء لقائه بالأمين العام للمنظمة البحرية على السفن، مطالباً المنظمة اتخاذ الإجراءات الكفيلة للقضاء على هذه الظاهرة. وقد تمحورت أهداف الورشة، حول القضاء على القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن، ودعم الأمن البحري ووسائل التنسيق، ومناقشة الوسائل القانونية المرتبطة بأعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، شاركت الورشة كلا من، مصر، الأردن، السعودية، عمان، السودان، جيبوتي، الصومال، إثيوبيا إريتريا، إضافة إلى مشاركة عدد من الخبراء المختصين في المجال السلامة والأمن البحري من المنظمة البحرية الدولية بلندن¹.

الفرع الثاني: العمل على تحسين وتدريب الملاحين

تظهر إحصائيات المنظمة البحرية الدولية، أن 80% من الحوادث البحرية تحدث نتيجة خطأ مباشرة من العنصر البشري، وتعود أسباب غالبية هذه الحوادث إلى سوء تعليم الكوادر البحرية، أو بسبب تجاهل تطبيق القواعد من قبل العاملين على متن السفن. وقد أولت المنظمة البحرية الدولية اهتماماً كبيراً بالنهوض بمستويات تعليم وتدريب أفراد تلك الصناعة. من خلال:

- ✓ سن العديد من المعاهدات والمدونات الدولية: ابتداء من معاهدة سلامة الأرواح بالبحار 1974، وما قامت به المنظمة عام 1995 من مراجعة شاملة لمعاهدة تدريب الكوادر 78stcw ومدونتها الخاصة بالمستويات الدولية للتدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبة للعاملين في البواخر، والتي كانت تعاني من ضعف وفقد للمصداقية ويرجع هذا الضعف لأسباب تقنية وسياسية².

¹ عماد محمد عبد الله، السلامة و الأمن البحري في ورشة عمل إقليمية بصنعاء، تاريخ الاطلاع: 2021/06/03، على الساعة: 19:20، <https://www.alomotamar.net>.

² ولمزيد من المعلومات أنظر مجلة البحارة، على الرابط: <http://www.itf-global.org> ، أطلع عليه بتاريخ 2021/06/11، على الساعة: 14:05.

إن تكرار الحوادث البحرية جعل المجتمع البحري بمختلف اهتماماتها يطالب بالتغيير وإيجاد الحلول المناسبة، ليس بتعديل ومراجعة تلك المعاهدة فقط، وإنما بمراجعة المعاهدات الرئيسية المتحكمة بكفاءة عمل هذه الصناعة وإلزام الدول للعمل بمضامينها.

ومن هنا جاءت تعديلات سنة 1995 لمعاهدة STCW وأعقب ذلك العديد من القرارات والتعديلات لذات المعاهدة، كان آخرها عام 2010 في الفلبين -مانيلا- مع إصدار عدد من المدونات ذات العلاقة بإدارة السلامة وتأهيل الأفراد مثل مدونة إدارة السلامة الدولية (ISMCode) التابعة لمعاهدة سلامة الأرواح بالبحار SOLAS، بالإضافة إلى العديد من القرارات التي تصدر بشكل دوري بالتعاون مع منظمة العمل الدولية (ILO) ومنظمة الصحة العالمية وغيرها من المنظمات والهيئات الدولية، ولعل آخر الإصدارات هو قرار المنظمة الخاص بمستويات ومصطلحات اللغة الإنجليزية للعاملين بالبحر.

وقد أوضحت معاهدة (STCW) المعدلة، الحد الأدنى لمستويات تعليم وتأهيل وتدريب الكوادر البحرية العاملة على متن السفن التجارية بحمولاتها المختلفة و التي يتوجب على كافة الدول الأعضاء فيها تحقيقها عند تأهيل وتدريب كوادرها البحرية.

✓ إنشاء الجامعة البحرية العالمية عام 1983 بمدينة "مالمو" بالسويد، وذلك بغرض توفير تدريب رفيع المستوى لرعايا البلدان النامية الذين سبق لهم وأن اكتسبوا قدرا عاليا من المعارف في بلدانهم، ولغرض تنمية معارفهم، كان لزاما عليهم أن يتلقوا تدريبا إضافيا مكثفا. يمكن للجامعة استيعاب حوالي 200 طالب في الدفعة الواحدة، وذلك بغرض متابعة دورات تدريبية في مدة سنة إلى سنتين¹.

¹ لمزيد من المعلومات حول الجامعة البحرية العالمية، أنظر الرابط : <https://ar.kcugenu.com>، اطلع عليه بتاريخ: 2021/06/11، على الساعة: 16:30.

بالإضافة أيضا إلى إنشاء معهد القانون البحري الدولي في مالطا، لضمان توفر العدد الكافي من الخبراء في القانون البحري الذين يمتلكون المعارف والكفاءات اللازمة للمساعدة في تنفيذ القانون البحري الدولي والتقيده به.

يقدم المعهد دورة أكاديمية مصممة لتغطية مجموعة كاملة من القانون البحري الدولي بما في ذلك، القانون الدولي وقانون البحار ، قانون الشحن وصياغة التشريعات ويركز التدريب في المعهد على ثلاثة مجالات:

- ❖ تطوير الخبرة لتقديم المشورة بشأن التشريعات البحرية الوطنية وتطويرها.
 - ❖ تطوير مهارات الصياغة التشريعية لضمان تمتع الدول بالخبرة اللازمة لدمج القواعد الدولية في التشريع المحلي¹.
 - ❖ إعداد المحامين للمشاركة والمساهمة في مداورات المنتديات البحرية الدولية.
- مدة الدورة عام دراسي واحد، يتم من خلاله منح الطلاب الناجحين درجة ماجيستر في القانون البحري الدولي.

المطلب الثالث: الإطار التنظيمي لصناعة السفن ورقابة المنظمة البحرية الدولية عليها

تعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) السلطة العالمية لوضع المعايير للسلامة والأمن والأداء البيئي لصناعة النقل البحري، ولكونها أحد الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، كان لزاما عليها إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون عادلا وفعالاً ومعتمدا عالميا، كونها المنتدى الذي يتم فيه الاتفاق على اللوائح والمعايير واعتمادها وتنفيذها على أساس دولي.

ونظرا لاعتماد العالم على صناعة نقل بحري دولية آمنة ومأمونة وفعالة، كان لابد من تبني إطار تنظيمي، والذي سعت المنظمة (IMO) على تطويره، منذ إنشائها، وأصبح يغطي

¹ ولمزيد من المعلومات حول المعهد الدولي للقانون البحري، أنظر الرابط: <https://ar.kcugenu.com>، اطلع عليه بتاريخ: 2021/06/15، على الساعة: 17:10.

جوانب الشحن الدولي بما في ذلك تصميم السفن، والبناء والمعدات، والتشغيل، وذلك من أجل بناء هذا القطاع الحيوي آمنة وسليما بيئيا وذي كفاءة وأمان في استخدام الطاقة، ذلك أن دور القانون محدود، فهو لا يملك تحديد القواعد والحسابات ولا وضع العتبات، كون أن دوره محدود يتجلى في كتابه القواعد وتحريرها في قالب قانوني جامع بتماشي ومتطلبات الوضع القائم.

ومن هنا ارتأينا التطرق إلى أهم المعاهدات التي تبنتها المنظمة والتي تعني بمختلف القواعد التقنية الواجبة لحماية السفن، ثم إلى شركاء المنظمة (IMO) من الشركات المتخصصة في مجال صناعة السفن، أو تلك المتخصصة في مدى احترام القواعد البحرية.

الفرع الأول: الإطار التنظيمي لصناعة السفن

من الممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموما والتي تحكم بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار تلك المشار إليها في اتفاقية الأمم المتحد لقانون البحار، وهو ما أوردته المنظمة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار، وكذا الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل، بالإضافة إلى ما لحقها من تعديلات.

• اتفاقية حماية الأرواح Solas

هناك عدد من القواعد المهنية تمت صياغتها في إطار عديد الاتفاقيات الدولية أو من خلال القرارات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية و إن كانت تهدف في الأصل إلى ضمان سلامة السفن، فإنها في الوقت نفسه تساهم بشكل غير مباشر في المحافظة على سلامة الركاب.

غداة غرق السفينة تيتانيك (TITANIC) عام 1912، انعقد أول مؤتمر بلندن بغرض إعداد معايير سلامة الأرواح البشرية في البحر Safety of life At sea وما تقتضيه السلامة

البحرية، أين تم اعتماد اتفاقية (solas)¹ التي تتضمن معايير السلامة الواجب احترامها ومراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها² ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم، أو دولة الميناء³.

وموضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح الذي أوردته معاهدة سولاس، شهد هو الآخر تعديلات جمة، سواء بإضافة أحكام أخرى على المعاهدة نفسها، وهو ما جاء في ملحقين هما، الملحق المعتمد في لندن في 17/02/1978، وكذا الملحق الموقع هو الآخر بالعاصمة لندن بتاريخ 11/11/1988. بالإضافة إلى جملة الاتفاقيات التي عززت بدورها اتفاقية سولاس، نذكر منها: الاتفاقيات الدولية المؤرخة في 27 فيفري 1979 الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر والموقعة بها همبورغ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية (immarsat)، الموقعة في لندن بتاريخ 3 سبتمبر 1976، الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلقة بالبحث والإنقاذ في البحر (sarsat/cospas) الموقع بباريس بتاريخ 01 جويلية 1988، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما بتاريخ

¹ تم اعتماد الاتفاقية سنة 1914، وتعديلها عام 1948 سنة 1960، في عام 1974 .

تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 من القائمة الأولية A/56/58، 9 مارس، ص 24-26.

www.un.org/ convention agreement.

² Remond-Gouill oud Martin, droit maritime, 2^e, éd.A. pedone, paris, p216.

³ ميراد إبراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 216.

10 مارس 1988 وبرتوكولاتها لعام 2005 المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005¹، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997².

كما عقدة المنظمة (IMO) في الفترة ما بين 9 و13 ديسمبر 2002 مؤتمرا دوليا توصلت من خلاله إلى إقرار بعض التعديلات على معاهدة سولاس 1974، و إدراج توصيات بلغ عددها 11 توصية، وقد بدأ العمل بها ابتداء من جويلية 2004³.

ومن أكبر الانجازات التي حققتها المنظمة البحرية الدولية من خلال مؤتمرها المنعقد سنة 2002، هو إصدارها للمدونة الدولية لتسيير سلامة السفن والموانئ code ISPS.

➤ الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

ثم اعتماد الاتفاقية بلندن بتاريخ 05 أبريل 1966، ودخلت حيز التنفيذ في 21 أوت 1968⁴، والتي تعتبر من بين الاتفاقات التي تبنتها المنظمة البحرية الدولية، حددت المادة 19 منها في فقرتها (أ) و(ب) معايير لا يمكن للسفينة الإبحار من دون توافرها.

و بالنظر إلى المادة 21 منها تخضع السفن إلى التفقيش من قبل ضباط مؤهلين، حتى وهي متواجدة في موانئ دول أخرى متعاقدة، وإن كان الهدف من هذا التفقيش هو التحقق من

¹ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10. 272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010، ج ر، ج، ج، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010، ع، 69.

² المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000 المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج د، ج، ج، بتاريخ 15 مارس 2000، ع، 13.

³ ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 32.

⁴ المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 أبريل 1966، ج، ر، ج، ج، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001، ع، 03.

أن السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في الشهادة، وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا.

كما نصت نفس المادة بوجوب تناول التفتيش في المسائل و المعايير المذكورة في المادة 19 سألفة الذكر للتأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار.

➤ اتفاقية أخرى

وفي مجال تحسين الملاحة البحرية أيضا نجد بالإضافة إلى ما تقدم الاتفاقيات التالية، وكلها تعتبر من منجزات المنظمة البحرية الدولية (IMO)

- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن MARPOL.
- الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار COLREG.
- الاتفاقية الدولية بشأن القياسات الطنية للسفن TONNAGE.
- مدونة إدارة السلامة الدولية¹ (ISM Code).
- معاهدة العمل البحرية لسنة 2006 .

الفرع الثاني: الرقابة التقنية للمنظمة البحرية الدولية من خلال شركات التصنيف

بالإضافة إلى الرقابة الإدارية التي تخضع لها السفن، فإنها تخضع في لوقت ذاته إلى رقابة تقنية، ولكن عن طريق شركات متخصصة ألا وهي شركات التصنيف.

أضحت شركات التصنيف في زماننا، تلعب دورا محوريا في منع الأخطار البحرية في مجال التصنيف، سواء بإجراء الزيارات والمعاینات التقنية للسفن، أو بإصدار الشهادات اللازمة².

¹ المدونة الدولية لإدارة السلامة الدولية ISM code، اعتمدها المنظمة البحرية الدولية بموجب القرار (41) A741 في صيغتها المعدلة، انظر الرابط: <http://www.supmaritime>، اطلع عليه بتاريخ: 20/06/2021، على الساعة: 18:45.

² اللائحة 06 من اتفاقية سولاس.

ويتجلى العمل الأساسي لهذه الشركات في معاينة السفن الجديدة، بالإضافة إلى السفن الموجودة في الخدمة والمنشآت الساحلية، وذلك لضمان توافقهما والقواعد التي وضعتها بصفتها المستقلة، وفق الاتفاقيات الدولية وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية المتعلقة بالسلامة في البحر ومنع التلوث البحري، وتشمل هذه المعاينات جميع مناحي إنشاء السفن وتشغيلها، وطيلة عمر خدمة السفينة.

تعمل شركات التصنيف بموجب تفويضات (اعتماد) بإجراء معاينات نيابة عن الهيئات الحكومية بدولة العلم¹.

1. تنوع الزيارات والمعاينات التقنية للسفن:

لقد شهدت السنوات الأخيرة ازدياد مستمر في معاينة وفحص السفن، من ناحية التنوع والتعقيد، بالإضافة إلى الخطوات المتسارعة للتقنية البحرية والمعاهدات بشأن السفن الجديدة التي أبرمت من أجل نظافة وأمن البحار، لذا أوجب أن تكون المعاينات على أعلى مستوى من الكفاءة².

تتوفر الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية (IMO) على سبعة أنواع من المعاينات ألا وهي:

المعاينة الأولية، المعاينة الدورية، معاينة التجديد، المعاينة الوسيطة، المعاينة السنوية، المعاينة الإضافية، التفتيش غير المتوقع³.

¹ ولمزيد من التفاصيل عن الاعتماد وشروطه وإجراءاته وكذا التزامات كل طرف انظر:

Boisson Philippe, << Etat du pavillon/ société de classifications >>, In le pavillon, op.cit, pp39,52.

² مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، فرع القانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص49.

³ مخلوق سامية، مرجع سابق، ص50.

2. تحرير شهادات:

هذه الشهادات تدل على استجابة السفن للمعايير الدولية المتعددة في مجال الأمن والسلامة البحريين، والتي يمكن تصنيفها إلى ثلاثة أقسام:

❖ الشهادات الواردة في الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966:

حيث نصت المادة 19 منها على نوعين من الشهادات هي:

- Certificat international de France- borde، مدة صلاحيتها 5 سنوات، والتي لا يمكن تمديدها أكثر من 5 أشهر.
- شهادة الإعفاء certificat d'exemption

❖ شهادات التي تضمنتها اتفاقية سولاس 1978/1974¹:

نصت الاتفاقية على مجموعة من الشهادات:

- شهادة سلامة سفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهرا.
- شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية بالنسبة لسفن البضائع صالحة لمدة 12 شهرا.
- شهادة إنشاء السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 05 سنوات.
- شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 24 شهرا.
- ❖ **الشهادات الواردة في اتفاقية MARPOL:**
- الشهادات الدولية لمنع التلوث بالهيدروكربونات.
- الشهادة الدولية لمنع التلوث الناتج عن نقل المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة، أو شهادة NLC.

- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات.
- مدة صلاحية هذه الوثائق لا تتجاوز 5 سنوات.

هذا بالإضافة إلى وثائق أخرى مخصصة لأنواع معينة من السفن حسب المواد التي تقوم

بنقلها.

¹ اللائحة 12 من البروتوكول 11/11/1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

تمديد نطاق المهام الموكلة لشركات التصنيف:

لقد تعدى دور شركات التصنيف، تطوير وتطبيق القواعد التي يتم وفقها بناء السفن والمنشآت المينائية، وتشغيلها بما يتوافق والتطورات والتعديلات التي تجرى على التعليمات الدولية وتعليمات دولة العلم، فقد فوضتها الدول تطبيق القواعد المتعلقة بأمن الهيئات البحرية (CODEISM)، بالإضافة إلى القواعد الجديدة المتعلقة بالسلامة البحرية (CODE ISPS).

فالمادة السادسة من اتفاقية سولاس خولت للهيئات المعترف بها من طرق الإدارة إمكانية إجراء دورية من أجل التحقق من السير الحسن لنظام تسيير أمن السفن، كما تسمح المادة الرابعة من ذات الاتفاقية تحديد شهادات تسيير أمن للسفن التي تستجيب لمتطلبات (ISM CODE)¹.

كما يخول هذا الأخير لدول المنظمة، إمكانية تفويض شركة معترف بها ببعض المهام المتعلقة بالسلامة.

المبحث الثالث: الإسهامات التوعوية للمنظمة البحرية الدولية

وعن المجال التوعوي، ساهمت المنظمة البحرية الدولية، بإجراء البحوث التطبيقية لغرض حماية الأنواع المهددة بالانقراض، من خلال إنشائها لمراكز بحوث البيئة البحرية، الذي يهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة للموارد البحرية الساحلية وكذا إجراء البحوث والدراسات والمسح الشامل للبيئة البحرية لتحديد العمليات البيئية، ووضع المعلومات اللازمة لبرنامج التوعية البيئية الذي يهدف إلى نشر الوعي البيئي.

نفذ المركز برامج عالمية ناجحة لحماية السلاحف البحرية، فأنشأ منذ شهر يونيو 1999 وحدة متخصصة في تربية السلاحف البحرية، وذلك بإجراء الأبحاث العلمية التطبيقية على

¹ مقدمة CLASS NK، هيئة تيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK)، فيفري 2012.

هذه السّلاحف من أجل التّوصل إلى أفضل الطّرق للمحافظة عليها وإعادة إطلاقها مرّة أخرى.

وبناء على ما تقدم ارتأيت تناول الدور التوعوية المناط بالمنظمة (IMO) من خلال النقاط الأساسية التالية:

- إجراء البحوث والدراسات والمسح الشامل للبيئة البحرية لتحديد العمليات البحرية التي تهدف إلى نشر الوعي البيئي.
- إنشاء مراكز بحوث البيئة البحرية بهدف تحقيق التنمية المستدامة للموارد البحرية الساحلية.
- الوعي بضرورة الحفاظ على التّنوع البيولوجي من خلال حماية الأنواع والموائل المهددة بالانقراض.

المطلب الأول: المسح الشامل للبيئة البحرية الدولية

يعود مصطلح مؤشر الحساسية البيئية، وإعداد الخرائط إلى السبعينات من القرن الماضي، كاستجابة عاجلة لتحديد خطوط السواحل والموارد البيئية والاجتماعية والاقتصادية ذات الحساسية إزاء ظاهرة التلوث المتفاقمة، بالقدر الذي يعين الدول في التّعرف عليها، وحماية المناطق والبيئات شديدة الحساسية، ليستخدّم هذا المؤشر في تحديد درجة الحساسية البيئية وفق مقياس تصاعدي من 1 إلى 10 درجات¹.

ومن هنا ارتأينا دراسة الوعي بالمسح الشامل للبيئة البحرية الدولية، والذي سعت المنظمة (imo) على إنشائه بغية التّحسيس بالمناطق الحساسة ضمن البيئة البحرية ككل، من خلال مايلي:

¹ د سالم اللوزي، الدليل الاسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، بدون طبعة، الخرطوم، 2008، ص12.

الفرع الأول: قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (22) A927 المتعلق بتعريف البيئة البحرية الدولية

حدد القرار رقم (22) A927 الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) تعريف المناطق الحساسة و المعايير التي يمكن أن يتم بموجبها تسمية المناطق الحساسة، واعتمادها لأغراض إحكام تدابير وضوابط حماية هذه المناطق وردع المخالفات المرتكبة في حقها وفق نظم وآليات الملاحة البحرية.

كما أن اتفاقية برشلونة 1976، أفردت بروتوكولا خاصا يتضمن أحكاما تتعلق بكيفية إحداث محميات بحرية وسبل إدارتها وحمايتها¹.

الفرع الثاني: أهم المناطق البحرية الحساسة

لقد سعت المنظمة البحرية الدولية إلى تحديد المناطق البحرية الحساسة (PSSA)، وأخضعتها لإجراءات حماية مرتبطة بها، كالنظم الإلزامية لمسار السفن، وتوجد حاليا 14 منطقة بالإضافة إلى حالات توسع تتمتع بالحماية بموجب القرار السابق، بما يشمل المناطق التي تغطي المواقع البحرية للتراث العالمي لليونسكو، مثل الحاجز المرجاني العظيم (استراليا)، وأرخبيل جالا باجوس (الإكوادور)، والنصب الوطني البحري (بابا هانا) وموكواكيا (بالولايات المتحدة الأمريكية) وبحر وادن، (الدانمارك)، وألمانيا وهولندا. إن هذه العملية المتأصلة منذ القدم لتحديد المناطق الخاصة، وتحديد المناطق البحرية الحساسة بوجه خاص، تدعم بالكامل الهدف 14 من أهداف التنمية المستدامة و المتمثل في تغطية المناطق البحرية المحمية².

¹ د سالم اللوزي، المرجع نفسه، ص13.

² كيتاك ليم، دور المنظمة البحرية الدولية في الحيلولة دون تلوث المحيطات الناجم عن السفن والشحن البحري، اطلع عليه بتاريخ: 30 جوان 2021، على الساعة: 19:05، على الرابط:

وبشهاد وضع وتحديث الخرائط الخاصة بالمناطق الحساسة، في فواصل زمنية معلومة نشاطا في عمليات التخطيط والتنفيذ لأنشطة الطوارئ بغية مكافحة التلوث خاصة بالزيت بحيث توضح بجلاء الموارد الساحلية المختلفة، والمناطق الحساسة¹.

الفرع الثالث: الغرض من تحديد المنظمة البحرية الدولية للمناطق الحساسة

قامت المنظمة (IMO) بإنشاء المناطق الشديدة الحساسية (PSSa) لتوفير حماية أفضل للبيئة البحرية، وإعادة ضبط التوازن بين حرية الملاحة ومصالح الدولة الساحلية واعتمدت تدابير وقائية جديدة مهمة يمكن تنفيذها في أي وقت. وتلتزم الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية، بضمان أن تكون السفن التي ترفع علمها مطابقة لتدابير الحماية الممنوحة من قبل الوكالة، وقد تطوّر النظام ليصل إلى مرحلة القانون العرفي الدولي، ليشمل المناطق ذات الأهمية الإيكولوجية أو الاجتماعية أو الاقتصادية، أو العلمية في أعالي البحار خارج الولاية الوطنية.

يمكن نظام تحديد المناطق شديدة الحساسية (PSSa) من:

- المساهمة في توفير المعلومات البيئية الضرورية المساعدة على اتخاذ القرارات وتحديد الأولويات وأساليب الاستجابة لحوادث التلوث بالزيت.
- استخدام المناطق من قبل الجمهور، مثل مواقع الترفيه، والسباحة، وصيد الأسماك.
- إحصاء الكائنات النادرة والمهددة بالانقراض.
- إبراز المناطق والمواقع ذات القيم التاريخية المهمة.
- الحفاظ على المواقع الحياتية Habitats للحياة البحرية من أجل التوالد أو التغذية أو الهجرا

¹ د سالم اللوزي، المرجع السابق، ص 12.

المطلب الثاني: إنشاء المراكز البحثية التطبيقية لحماية البيئة البحرية من التلوث

تكملة لعمل المنظمة القانوني والتقني، عمدت (IMO) إلى إنشاء مراكز بحث تعنى بالحفاظ على سلامة البحار والمحيطات، ومن ثم تحقيق التنمية المستدامة للموارد البحرية الساحلية.

وقامت المنظمة البحرية الدولية بإنشاء المراكز الخمس بالشراكة مع الاتحاد الأوروبي، ومن هنا سنتناول هذه المراكز وغرض المنظمة البحرية من السعي لإنشائها ثم الفائدة منها.

الفرع الأول: ظروف إنشاء المراكز البحثية التطبيقية لحماية البيئة البحرية

أسس مركز التعاون في مجال التكنولوجيا البحرية (MTCC)، لفكرة إنشاء شبكة عالمية تتكون من خمس مراكز للتعاون التكنولوجي، بإشراف من المنظمة البحرية الدولية في كل من إفريقيا وآسيا، ومنطقة البحر الكاريبي، وأمريكا اللاتينية، ومنطقة المحيط الهادي. إن الهدف من تبني هذا المشروع، هو مساعدة الدول المستفيدة منه في التقليل من انبعاثات الغازات الدفيئة من قطاعات الشحن التابعة لها والحد منها، كما سيشجع على استيعاب تقنيات كفاءة الطاقة من خلال نشر المعلومات التقنية والمعرفة الفنية¹.

الفرع الثاني: غرض المنظمة البحرية الدولية من إنشاء مثل هذه المراكز

لما كانت الدول النامية عاجزة في نظر المنظمة (IMO)، على تحقيق الأهداف التي أنشأت من أجلها، دعت هذه الأخيرة إلى إنشاء هذه شبكة من مراكز التعاون التكنولوجي، على اعتبار أن هذا المشروع سيبيح لهذه الدول في هذه المناطق خصوصا الأقل نمواً والمؤلفة من جزر صغيرة في تنفيذ إجراءات كفاءة الطاقة في مجال النقل البحري بشكل فعال، من خلال المساعدة التقنية وبناء القدرات كما سيدعم الدول الأعضاء في المنظمة

¹ كيتاك ليم، المرجع السابق، ص 08.

البحرية الدولية في التخفيف من آثار تغيير المناخ، وهو الغاية الرئيسية للهدف 13 من أهداف التنمية المستدامة

الفرع الثالث: أهداف المراكز البحثية التطبيقية في حماية البيئة من التلوث

لقد أدت المراكز البحثية خدمات مهمة، من حيث تقديم المعلومة البيئية وخدمة الاتصال البيئي، من أجل الإحاطة بمجمل المشاكل البيئية، عن طريق إعدادها للدراسات حول مدى تأثير الأنشطة الاقتصادية على الأنظمة البيئية، بالإضافة إلى الدراسات الاستشرافية للعلاقة بين النمو الاقتصادي والموارد الطبيعية، كما تختص بإجراء الدراسات والبحوث البيئية، والتقييم البيئي للمشروعات التي قد ينتج عنها تلوث، بالإضافة إلى متابعة الأبحاث والدراسات المحلية والدولية، والمشاركة في حضور اللقاءات العلمية بالداخل والخارج.

كما تقوم هذه المراكز بدورها في توعية الباحثين والمهتمين بالجانب البيئي من خلال فتح أبوابها أمام وسائل الإعلام، وكذا إيجاد حلقات تواصل بين الباحثين البيئيين في المراكز العلمية والإعلامية، بالإضافة إلى توفير المعلومة أمام وسائل الإعلام المختلفة¹.

المطلب الثالث: عناية المنظمة البحرية الدولية بالكائنات البحرية المهددة بالانقراض

تعتبر المنظمة البحرية أحد وكالات منظمة الأمم المتحدة، تعنى خصيصا بالمسائل البحرية، بما في ذلك الحفاظ على التنوع البيولوجي الذي أضحت معظم الأنواع فيه مهددة بالانقراض².

¹ د بوذريع صليحة، دور السياسات البيئية في ردع وتخفيف المؤسسات الاقتصادية على حماية البيئة، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 17، جامعة حسيبة بن بوعلي، شلف، الجزائر، 2017، ص 108.

² د. حمداوي محمد، محاضرات في دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر، ص 186.

وهو ما دفع بالمنظمة إلى دق ناقوس الخطر، من خلال إيلاء الاهتمام وتقوية الوعي البيئي بضرورة الحفاظ على هذا الزخم الإيكولوجي المتنوع، من فكر التنمية المستدامة مقابل البيئة التي لا مفر من الحفاظ عليها، من حيث هي تراث عالمي.

وبناء على ما تقدم إنتابني التساؤل الآتي: أين تجلى دور المنظمة البحرية الدولية في نشر الوعي إزاء حماية الأنواع البحرية خصوصا تلك المهددة بالانقراض؟

الفرع الأول: منبع المنظمة القانوني في الحفاظ على التنوع البيولوجي

يرجع اهتمام المنظمة (IMO) بقضية التنوع البيولوجي إلى اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالتنوع البيولوجي في 29 نوفمبر 1993، هذه الاتفاقية التي تعتبر جهدا دوليا، ينم عن إرادة دولية للتقليل من التأثيرات البيئية، وإن كان ذلك التزاما مثاليا يصعب تحقيقه في الواقع خصوصا في المناطق بعد حدود السّطة الوطنية¹.

وعلى اعتبار أن الاتفاقية تضمنت على العديد من مبادئ القانون الدولي البيئي، ومنها مبدأ التعاون المباشر بين الدول أو عن طريق المنظمات الدولية المتخصصة، وفي قاطرتها المنظمة البحرية الدولية التي أخذت على عاتقها حماية البيئة البحرية، من خلال شعارها سلامة النقل البحري وفعاليتيه في محيطات نظيفة، فكان للمنظمة ذلك من خلال تشجيع الدول على ضرورة التعاون من أجل حماية البيئة البحرية وكذا الحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، والسعي إلى تجسيد روح التضامن، وتقديم المساعدات للدول خاصة النامية والأقل نموا² وذلك لمدى أهمية هذا التنوع في الحياة البشرية والكائنات الحية ككل.

¹ حساني عبد الجليل، الآليات الدولية لحماية التنوع البيولوجي في البحار، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون البيئة، جامعة محمد لمين دباغين، سطيف، 2، 2015/2016، ص32.

² د. حمداوي محمد، المرجع السابق، ص186.

الفرع الثاني: إنشاء وحدة متخصصة في تربية السلاحف البحرية

أسهمت المنظمة البحرية الدولية من خلال، كوكبة من العلماء والخبراء بالاهتمام بالبحث العلمي، الذي أخذ على عاتقه تحقيق التوازن بين التنمية الشاملة وحماية البيئة والحفاظ على الموارد المتجددة وتميبتها، من أجل حفظ حق الأجيال المتعاقبة في التمتع بالحياة في بيئة آمنة وصحية ونظيفة، بهدف ضمان التنوع البيولوجي، من خلال تقديم الاقتراحات، والتوصيات، وإجراء الدراسات، والبحوث اللازمة، بغرض تنمية الحياة الفطرية.

وقد سعت المنظمة (IMO) إلى تحقيق التوعية البيئية، من خلال المشاريع البحثية الجارية، والمتكونة من بحوث أساسية وتطبيقية، تركز على توفير المعلومات الهامة والخاصة بالبيئة البحرية الساحلية من حيث نوعية المياه، ومتابعة التغيرات المناخية، وكذا توفير قاعدة بيانات حول البيئات البحرية والساحلية، ودراسة الأنواع المهددة بالانقراض من الكائنات البحرية كأبقار البحر، والسلاحف البحرية، ومن ثم التمهيد لاستراتيجيات بحرية.

وقد كانت دولة الإمارات من أعضاء المنظمة (IMO) السبّاقة في احتضان الوحدة المتخصصة في تربية السلاحف البحرية في يونيو 1999 تحديداً في جزيرة جرنين والتي تعتبر موطناً لتعشيش السلاحف من منقار الصقر¹، والقمرية الخضراء والمهددة بالانقراض عالمياً، حيث يكثر تواجدها على شواطئ الجزيرة.

تقوم الوحدة بإجراء أبحاث علمية وتطبيقية على هذه السلاحف من أجل التوصل إلى أفضل الطرق للمحافظة عليها، ليتم تكاثرها وإطلاقها في الطبيعة من جديد.

¹ البيان، دور فعال لهيئة أبحاث الحياة الفطرية في الإعداد لمعرض البيئة، انظر على الرابط: <http://albayan.ae,propose par goo>، اطلع عليه بتاريخ: 2021/07/04، على الساعة: 01:30.

الفرع الثالث: دور المنظمة البحرية الدولية في نشر الوعي بضرورة الاهتمام بالشعاب المرجانية

لقد كان لمراكز البحوث التطبيقية التابعة للمنظمة البحرية الدولية، الأثر البارز في الحفاظ على تركيبة التنوع البيولوجي لبحار ومحيطات العالم، من خلال رؤية هذه المراكز المتمثلة في بحار بصحة جيدة وأنظمة إيكولوجية بحرية وساحلية منتجة ومتنوعة بيولوجيا تساهم في تحقيق التنمية المستدامة لصالح الأجيال الحاضرة والقادمة¹.

وتسعى هذه المراكز المنتشرة في جميع قارات العالم، إلى تبادل المعلومات العلمية وتطوير ونشر الوسائل الإعلامية والتربوية والتوعوية في مجال التنوع البيولوجي البحري، بالإضافة إلى تحسين المعرفة حول الأنواع والنظم البيئية مع تحديث قواعد البيانات وإعداد قوائم الموائل ورسم الخرائط لها بغرض تحديد الأنواع المهددة والمواقع الأكثر أهمية للتنوع البيولوجي.

ولقد كانت الشعب المرجانية من بين الأنواع والموائل البحرية المهددة بالانقراض، سواء تلك الواقعة في الولاية الوطنية أو تلك الموجودة في أعالي البحار، ونظرا لأهميتها باعتبارها مناطق لتكاثر العديد من الأنواع وحضانتها² سعت هذه المراكز على إيلاء الاهتمام بتوعية الشعوب خاصة السكان الذين يتواجدون بالقرب من أماكن تواجد هذه الشعب، من أجل التوفيق بين حاجاتهم الاقتصادية، وبين الاعتبارات البيئية، من خلال تمكينهم من معلومات أفضل حول المشاريع التي تقام في مناطقهم بغرض حماية البيئة، ومن ثم إشراك الساكنة في

¹ مركز التنوع البيولوجي البحري في خدمة بلدان المتوسط، تونس.

² الأمم المتحدة، حفظ التنوع البيولوجي البحري في المناطق الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية واستغلاله على نحو مستدام، خلاصة تقنية للتقييم البحري المتكامل العالمي الأول، ص 11.

الأنشطة الرامية إلى الحفاظ على الأنظمة البحرية، وهو ما يمكن السكان من إيجاد إستراتيجية خاصة بهم بالرجوع إلى الخبرة المحلية¹.
ويأتي هذا الاهتمام بالشعاب المرجانية، لما أفادت به التقارير الصادرة عن الأمم المتحدة أنّ 70% من الشعاب المرجانية في العالم معرضة للتهديد، حيث أنّ 20% قد تمّ تدميرها بالفعل دون أمل في نموها من جديد، و24% معرضة لخطر الانهيار الوشيك، و26% معرضة لخطر التهديدات على المدى البعيد.

ولأجل ذلك عمدت الدول مجتمعة إلى، توسيع الحوار والوعي بالقضايا والحلول، بالإضافة إلى جلب وسائل الإعلام، والاهتمام الحكومي، وكذا إشراك حركة رفيعة المستوى تفسخ الطريق أمام التحول في السلوك المجتمعي للحدّ من الآثار السلبية على الشعاب المرجانية، وإتباع أسلوب أكثر استدامة².

صفوة القول: شكّلت ولا زالت البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة لفقهاء القانون الدولي، نظرا لما تتميز به من سمات خاصة، لكونها نظام بيئي متكامل، جعل لها أهمية بالغة في حياة الأفراد واقتصادات بلدانهم، فهي تلك المساحة الشاسعة من الكرة الأرضية، والتي تشغلها البحار والمحيطات ذات المياه المالحة بحوالي 72%.
ونظرا لمستويات التلوث الذي بلغ بهذه البقعة ذروته، وجعل مشاكل البيئة البحرية المعقدة والمتراكمة تطفوا إلى السطح، بات ناقوس الخطر يذق أبواب المجتمع الدولي.

¹ يانا باوليك، نهلة طاهر جهود دولية لإنقاذ الشعب المرجانية، انظر الرابط: اطلع عليه بتاريخ: 2021/07/04، على الساعة: 16:25.

Mp.dw.com.cdm.ampp roject.org.

² كاري مانفريينو، هل بإمكاننا إنقاذ الشعب المرجانية، انظر على الرابط: اطلع عليه بتاريخ: 2021/07/05 على الساعة: 02:05.

<https://www.un.org>.

ذلك أن الله عزّ وجلّ وضع لنا في كتابه العزيز أهمية هذه البيئة بالنسبة للإنسانية جمعاء فقال جلّ شأنه ﴿ وهو الذي سخّر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها، وترى الملك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلمكم تشكرون ﴾ ومن هنا يمكننا القول أن استخدام البحار لما فيه صالح البشرية قديم قدم التاريخ، فهي تشكل مصدرا هاما للغذاء لاحتوائها على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالمية كالأسمك والمحار، وبعض النباتات كالشعاب المرجانية وغيرها.

وإذا ما تحدثنا عن مجال النقل البحري، فهي شريان المواصلات لقطاع التجارة الخارجية، إذ يتمّ من خلالها تبادل كميات كبيرة من السلع بين الدول والقارات، كما يشكلّ قاع البيئة البحرية ثروة حقيقية في عالم المحروقات من النفط والغاز اللذان يعتبران المحرك الأساسي لكل تنمية اقتصادية، إذ تشكّل 30% من الإنتاج العالمي، إلى جانب معادن أخرى يتم استخراجها من عرض البحار والمحيطات مثل كلوريد الصوديوم، ملح الطعام، المانيزيوم، النحاس، والنيكل وغيرها من المعادن، كما تعتبر وجهة الإنسان بغرض الترفيه والسياحة والرياضة المائية، لذا وجب الحفاظ عليها من أيّ تلوث.

وبناء على ما تقدّم، كان لا بد أن تحظى قضية البيئة البحرية انشغال واهتمام المجتمع الدولي برمته من دول ومنظمات، من أجل مجابهة هذه المشاكل والتكفّل بها على كل الأصعدة والمستويات. فكان الإجماع على أن أفضل وسيلة لتحسين سلامة الملاحة في البحار، هي الاتفاق على قواعد دولية تقرّ بها جميع الدول خاصة البحرية منها وتسعى جاهدة لتطبيقها. لذا اتجه عدد من الدول إلى عقد المعاهدات، واقترح البعض الآخر تشكيل هيئة دولية دائمة وفاعلة تعنى بأمن السفن في البحار وسلامة الملاحة، غير أنّ هذه الآمال لم تتحقق إلا بعد تأسيس المنظمة البحرية الدولية خلال مؤتمر عقده الأمم المتحدة في جنيف سنة 1948 تمّ فيه اعتماد المنظمة البحرية الدولية، إلا أنها لم تتطلق رسميا حتى عام 1959 خلال اجتماع تعريفي عقد في لندن، واتخذ من هذه المدينة مقرا دائما لها، والتي

كانت تعرف حتى عام 1982 باسم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية، ثم غير اسمها باسم المنظمة البحرية الدولية، وأصبحت تضم نحو 174 دولة، ناهيك عن المنظمات الدولية المتخصصة وكذا المنظمات غير الحكومية والتي تساهم في التخفيف من مهام المنظمة بصفة استشارية.

ومن أجل حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ على التنوع البيولوجي صدر عن هذه المنظمة عدد هائل من الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات والقرارات وتنظيم عدد كبير من المؤتمرات، وورشات العمل، وإنشاء مراكز البحوث التطبيقية والجامعة البحرية الدولية، والمعهد الدولي البحري، كان الغرض منها الحد من التلوث الذي أصاب بحار ومحيطات العالم، وتحديد المسؤوليات وكذا التعويض عن الأخطار البيئية، وذلك تجسيدا للأهداف التي أسست من أجلها فسايرت التطور العلمي والتكنولوجي والصناعي بغرض الحفاظ على البيئة في إطار التنمية المستدامة، فصاحبت مساهمة المنظمة القانونية إسهامات ميدانية وأخرى توعوية أسست دعائم التنمية المستدامة بين أعضاء المنظمة.

إن موضوع دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة يحتاج من أفرادنا أو مؤسسات، منظمات ودول إلى إجراء دراسات معمقة ومستمرة للبحث عن الأسباب الحقيقية التي أدت إلى عدم احترام البيئية رغم الترسانة الضخمة من الاتفاقيات المنشئة، ذلك أن الأعمال التي قامت بها المنظمة في مجال حماية البيئة لم ترق إلى المكانة المنوط بها مقارنة بالأهداف التي أنشأت لأجلها. وفيما يلي بعض النتائج التي يمكن إدراجها في شاکلة توصيات،

1. إلغاء فكرة التمسك بمبدأ السيادة عند تطبيق الاتفاقيات الدولية، ذلك أن قواعد هذه الاتفاقيات خلقت لحماية المصلحة المشتركة للمجتمعات عامة، وحماية هذه البيئة الشاسعة من التلوث يتطلب تعاوناً دولياً، فهو بهذا المفهوم مطلب إلزامي على كل أشخاص المجتمع الدولي.

2. تمكين الدول خاصة النامية منها والتي تحت النمو من بحوث وتجارب كبريات الدول، وكذا من التكنولوجيات لمجابهة أخطار التلوث حيثما وجد وعدم حبسها والتحجج بفكرة اعتبارها ملكية لا يجوز منحها.
3. توسيع مجال الاستشارات أمام المنظمات الدولية والمحلية وكذا مراكز البحوث والجامعات التي لها خبرة واسعة في المجال البحري، من حيث إيجاد السبل وتسهيل العقبات خصوصا وأن هذه المؤسسات موجودة بالقرب من البيئة البحرية، ومن المشاكل التي لا ربما وقعت حجرة عترة أمام تفعيل هذه الاتفاقيات على المستوى المحلي.
4. تفعيل دور المؤسسات المالية الدولية وإشراكها في مختلف المشاريع البيئية، خاصة تلك التي تأخذ بعين الاعتبار وبالتوازي حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
5. تحميل دول العالم المتقدمة والدول الصناعية مسؤولياتها الكاملة إزاء ما آلت إليه البيئة البحرية، وسلك التي تستثمر في إقامتها للمنصات النفطية سواء في المناطق الخاضعة لسيادتها أو تلك الموجودة في أعالي البحار.
6. إنشاء المزيد من صناديق التعويض بقصد التكفل التام بجميع آثار التلوث البيئي وعدم اختصاره فقط على التلوث بالزيت، فهناك المواد السامة والنووية، وكذا أطنان القمامة التي عادة ما رمى في قاع البحار وما تخلفه الأكياس البلاستيكية من ضرر على مستوى البيئة البحرية في المستويين القريب والبعيد.
7. إجبار الدول على دفع اشتراكاتها بصورة منظمة للمنظمة على حد المساواة فعادة ما تنتصل الدول الكبرى من دفع اشتراكاتها بدافع القوة والتميز.
8. فرض تفعيل الاتفاقيات الدولية التي سنتها المنظمة، ووضعها موضع التنفيذ، وفرض احترامها.
9. المزيد من إبلاء الاهتمام بالجانب التوعوي، خاصة عند الشعوب الفقيرة والنامية، وإعطاء الاهتمام لدور الإعلام العالمي بنشر وتكليف البرامج البيئية الداعية للحفاظ على البيئة البحرية، لإطلاع الأفراد بالمشاكل البيئية التي باتت تهدد بيئتهم.

10. إعادة النظر في صياغة نصوص اتفاقيات المنظمة (IMO) والارتقاء بها من شاكلة التوصيات التي تفقد الاتفاقية قيمتها إلى مصاف الالتزامات الدولية التي يفرض على دول احترامها وتفعيلها في إطار قوانينها الوطنية. دون التخلي عن الجانب الرقابي، لضمان تطبيق قواعد الحماية للبيئة البحرية المقررة فيها.

11. توفير كل المعطيات وبالأرقام ونشرها وجعلها محل تحليل أمام الخبراء والمختصين في الجانب البيئي.

وفي الأخير لا يسعنا إلا أن نقول ما يرضي ربنا، فلك الحمد ربي أنك وفققتي لإتمام هذا البحث المتواضع، الذي أبتغني وجهه سبحانه، وأسألك ربي أن تتفعمني به في دنياي وآخرتي، أنا وكل من استعان به من بعدي، والحمد لله رب العالمين.

الغائمة

صفوة القول: شكّلت ولا زالت البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة لفقهاء القانون الدولي، نظرا لما تتميز به من سمات خاصة، لكونها نظام بيئي متكامل، جعل لها أهمية بالغة في حياة الأفراد واقتصادات بلدانهم، فهي تلك المساحة الشاسعة من الكرة الأرضية، والتي تشغلها البحار والمحيطات ذات المياه المالحة بحوالي 72%.

ونظرا لمستويات التلوث الذي بلغ بهذه البقعة ذروته، وجعل مشاكل البيئة البحرية المعقدة والمتراكمة تطفوا إلى السطح، بات ناقوس الخطر يدق أبواب المجتمع الدولي.

ذلك أن الله عزّ وجلّ وضع لنا في كتابه العزيز أهمية هذه البيئة بالنسبة للإنسانية جمعاء فقال جلّ شأنه ﴿ وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها، وترى الملك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون ﴾ ومن هنا يمكننا القول أن استخدام البحار لما فيه صالح البشرية قديم قدم التاريخ، فهي تشكل مصدرا هاما للغذاء لاحتوائها على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالمية كالأسماك والمحار، وبعض النباتات كالشعاب المرجانية وغيرها.

وإذا ما تحدثنا عن مجال النقل البحري، فهي شريان المواصلات لقطاع التجارة الخارجية، إذ يتم من خلالها تبادل كميات كبيرة من السلع بين الدول والقارات، كما يشكّل قاع البيئة البحرية ثروة حقيقية في عالم المحروقات من النفط والغاز اللذان يعتبران المحرك الأساسي لكل تنمية اقتصادية، إذ تشكّل 30% من الإنتاج العالمي، إلى جانب معادن أخرى يتم استخراجها من عرض البحار والمحيطات مثل كلوريد الصوديوم، ملح الطعام، المانيزيوم، النحاس، والنيكل وغيرها من المعادن، كما تعتبر وجهة الإنسان بغرض الترفيه والسياحة والرياضة المائية، لذا وجب الحفاظ عليها من أيّ تلوث.

أولا: النتائج البحثية: وبناء على ما تقدّم توصلنا إلى النتائج التالية:

كان لا بد أن تحظى قضية البيئة البحرية انشغال واهتمام المجتمع الدولي برمته من دول ومنظمات، من أجل مجابهة هذه المشاكل والتكفل بها على كل الأصعدة والمستويات. فكان الإجماع على أن أفضل وسيلة لتحسين سلامة الملاحة في البحار، هي الاتفاق على قواعد دولية تقرّ بها جميع الدول خاصة البحرية منها وتسعى جاهدة لتطبيقها. لذا اتجه عدد من الدول إلى عقد المعاهدات، واقترح البعض الآخر تشكيل هيئة دولية دائمة وفاعلة تعنى بأمن السفن في البحار وسلامة الملاحة، غير أن هذه الآمال لم تتحقق إلا بعد تأسيس المنظمة البحرية الدولية خلال مؤتمر عقده الأمم المتحدة في جنيف سنة 1948 تمّ فيه اعتماد المنظمة البحرية الدولية، إلا أنها لم تنطلق رسمياً حتى عام 1959 خلال اجتماع تعريفي عقد في لندن، واتخذ من هذه المدينة مقراً دائماً لها، والتي كانت تعرف حتى عام 1982 باسم المنظمة الاستشارية الحكومية الدولية، ثمّ غير اسمها باسم المنظمة البحرية الدولية، وأصبحت تضم نحو 174 دولة، ناهيك عن المنظمات الدولية المتخصصة وكذا المنظمات غير الحكومية والتي تساهم في التخفيف من مهام المنظمة بصفة استشارية.

ومن أجل حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ على التنوع البيولوجي صدر عن هذه المنظمة عدد هائل من الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات والقرارات وتنظيم عدد كبير من المؤتمرات، و ورشات العمل، وإنشاء مراكز البحوث التطبيقية والجامعة البحرية الدولية، والمعهد الدولي البحري، كان الغرض منها الحدّ من التلوث الذي أصاب بحار ومحيطات العالم، وتحديد المسؤوليات وكذا التعويض عن الأخطار البيئية، وذلك تجسيدا للأهداف التي أسست من أجلها فسايرت التطور العلمي والتكنولوجي والصناعي بغرض الحفاظ على البيئة في إطار التنمية المستدامة، فصاحبت مساهمة المنظمة القانونية إسهامات ميدانية وأخرى توعوية أسست دعائم التنمية المستدامة بين أعضاء المنظمة.

إن موضوع دور المنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة يحتاج من أفرادنا أو مؤسسات، منظمات ودول إلى إجراء دراسات معمقة ومستمرة للبحث عن الأسباب الحقيقية التي أدت إلى عدم احترام البيئية رغم الترسانة الضخمة من الاتفاقيات المنشئة، ذلك أن الأعمال التي قامت بها المنظمة في مجال حماية البيئة لم ترق إلى المكانة المنوط بها مقارنة بالأهداف التي أنشأت لأجلها. وفيما يلي بعض النتائج التي يمكن إدراجها في شاکلة توصيات.

ثانيا: التوصيات والإقتراحات:

12. إلغاء فكرة التمسك بمبدأ السيادة عند تطبيق الاتفاقيات الدولية، ذلك أن قواعد هذه الاتفاقيات خلقت لحماية المصلحة المشتركة للمجتمعات عامة، وحماية هذه البيئة الشاسعة من التلوث يتطلب تعاوننا دوليا، فهو بهذا المفهوم مطلب إلزامي على كل أشخاص المجتمع الدولي.
13. تمكين الدول خاصة النامية منها والتي تحت النمو من بحوث وتجارب كبريات الدول، وكذا من التكنولوجيات لمجابهة أخطار التلوث حيثما وجد وعدم حبسها والتحجج بفكرة اعتبارها ملكية لا يجوز منحها.
14. توسيع مجال الاستشارات أمام المنظمات الدولية والمحلية وكذا مراكز البحوث والجامعات التي لها خبرة واسعة في المجال البحري، من حيث إيجاد السبل وتسهيل العقبات خصوصا وأن هذه المؤسسات موجودة بالقرب من البيئة البحرية، ومن المشاكل التي لا ربما وقعت حجرة عثرة أمام تفعيل هذه الاتفاقيات على المستوى المحلي.
15. تفعيل دور المؤسسات المالية الدولية وإشراكها في مختلف المشاريع البيئية، خاصة تلك التي تأخذ بعين الاعتبار وبالتوازي حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

16. تحميل دول العالم المتقدمة والدول الصناعية مسؤولياتها الكاملة إزاء ما آلت إليه البيئة البحرية، وسلك التي تستثمر في إقامتها للمنصات النفطية سواء في المناطق الخاضعة لسيادتها أو تلك الموجودة في أعالي البحار.
17. إنشاء المزيد من صناديق التعويض بقصد التكفل التام بجميع آثار التلوث البيئي وعدم اختصاره فقط على التلوث بالزيت، فهناك المواد السامة والنووية، وكذا أطنان القمامة التي عادة ما رمى في قاع البحار وما تخلفه الأكياس البلاستيكية من ضرر على مستوى البيئة البحرية في المستويين القريب والبعيد.
18. إجبار الدول على دفع اشتراكاتها بصورة منظمة للمنظمة على حد المساواة فعادة ما تتصل الدول الكبرى من دفع اشتراكاتها بدافع القوة والتميز.
19. فرض تفعيل الاتفاقيات الدولية التي سنتها المنظمة، ووضعها موضع التنفيذ، وفرض احترامها.
20. المزيد من إبلاء الاهتمام بالجانب التوعوي، خاصة عند الشعوب الفقيرة والنامية، وإعطاء الاهتمام لدور الإعلام العالمي بنشر وتكييف البرامج البيئية الداعية للحفاظ على البيئة البحرية، لإطلاع الأفراد بالمشاكل البيئية التي باتت تهدد بيئتهم.
21. إعادة النظر في صياغة نصوص اتفاقيات المنظمة (IMO) والارتقاء بها من شاكلة التوصيات التي تفقد الاتفاقية قيمتها إلى مصاف الالتزامات الدولية التي يفرض على دول احترامها وتفعيلها في إطار قوانينها الوطنية. دون التخلي عن الجانب الرقابي، لضمان تطبيق قواعد الحماية للبيئة البحرية المقررة فيها.
22. توفير كل المعطيات والأرقام ونشرها وجعلها محل تحليل أمام الخبراء والمختصين في الجانب البيئي.

وفي الأخير لا يسعنا إلا أن نقول ما يرضي ربنا، فلك الحمد ربي أنك وفققتني لإتمام هذا البحث المتواضع، الذي أبتغني وجهه سبحانه، وأسألك ربي أن تنفعني به في دنياي وآخرتي، أنا وكل من استعان به من بعدي، والحمد لله رب العالمين.

قائمة المصادر

والمراجع

1 الكتب:

- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة، دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية، النشر العلمي والمطابع، الطبعة الأولى، 1414، 1997.
- أحمد محمود سعيد، استقراء لقواعد المسؤولية المدنية في منازعات التلوث البيئي، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر.
- بن عامر تونسي قانون المجتمع الدولي المعاصر، ديوان المطبوعات الجامعية، بن عكنون، الجزائر، طبعة 6، 2005.
- جعفر عبد السلام، المنظمات الدولية (دراسة فقهية وتأصيلية للنظرية العامة)، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة 6.
- جمال محمود الكردي، المحكمة المختصة والقانون الواجب تطبيقه بشأن دعاوى المسؤولية والتعويض عن مضار التلوث البيئي العابر للحدود، الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، القاهرة، 2003.
- جمال عبد الناصر مانع، التنظيم الدولي (النظرية العامة والمنظمات العامة المتخصصة، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، الجزائر، بدون طبعة، 2006.
- خالد مصطفى فهمي، الجوانب القانونية لحماية البيئة من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية، والاتفاقيات الدولية، دراسة مقارنة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2011.
- راجع عبد السلام صالح عرفة، المنظمات الدولية والإقليمية، دار الجماهيرية للنشر والتوزيع و الإعلان، بدون طبعة، 1999.
- سالم اللوزي، الدليل الاسترشادي لخطط الطوارئ للتلوث البحري بالزيت في الوطن العربي، بدون طبعة، الخرطوم، 2008.
- طارف عزت رضاء، المنظمات الدولية المعاصرة، دار النهضة العربية الجديدة، القاهرة، 2005.
- عبد العزيز محمد سرحان، المنظمات الدولية دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، بدون طبعة، 1976، ص24.

- عبد المؤمن بن صغير، حماية البيئة على ضوء الوكالات الدولية المتخصصة، دار الأيام للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، الطبعة الأولى، 2017.
 - علي صادق أبو الهيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف الإسكندرية، مصر، دون طبعة وتاريخ، ص 653.
 - محمد المجذوب، التنظيم الدولي، النظرية العامة والمنظمات العالمية الإقليمية المتخصصة، منشورات الجلي الحقوقية، حلب، سوريا، الطبعة الثامنة، 2006.
 - مصطفى كمال طه، القانون البحري، (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التأمين البحري)، دار الجامعة الجديدة للنشر، 1995.
 - مغيث محمود شهاب، المنظمات الدولية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، الطبعة 4، 1978.
 - نادر محمد إبراهيم، الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، القاهرة، 2005.
- المراجع الأجنبية:**

Malcom N Shaw, international law 5th, Cambridge University press 2003.

Remond-Guilloud Martine, droit maritime, 2^eed. A. pedone, paris.

2 الرسائل الجامعية:

أ. الرسائل الدكتوراه:

- أحمد أسكندري، أحكام حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، بن عكنون، 1994.
- جعيرن عيسى، الجهود الدولية لحماية طبقة الأوزون من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سيدي بلعباس، 2017/2016.
- شعشوع قويدر، دور المنظمات غير الحكومية في تطوير القانون الدولي البيئي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2014/2013.
- صفاي العيا، التعويض عن الضرر البيئي في القانون الدولي، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، 2015/2014.

- عبد السلام منصور عبد العزيز الشيوى، التعويض عن الأضرار البيئية في نطاق القانون الدولي العام، رسالة دكتوراه، القاهرة، مصر، 2001.
- علواني أمبارك، المسؤولية الدولية في حماية البيئة، دراسة مقارنة، (أطروحة دكتوراه)، كلية الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، 2017/2016.
- معلم يوسف، المسؤولية الدولية بدون ضرر، حالة الضرر البيئي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة منثوري، قسنطينة الجزائر، بدون سنة نشر.
- واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث 'دراسة مقارنة'، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، 2010/2009.
- ب. رسائل ماجستير:
 - أفوجل ليديا، عبد المؤمن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، الجزائر، 2015/2014.
 - حساني عبد الجليل، الآليات الدولية لحماية التنوع البيولوجي في البحار، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، تخصص قانون البيئة جامعة محمد لمين دباغين، سطيف 2، 2016/2015.
 - ساسي سقاش، الجمعيات البيئية في الجزائر ودورها في حماية البيئة، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة منثوري قسنطينة، الجزائر، 2000.
 - سيدي عيسى عبد الرحمن، بونفيسة منال، الحماية القانونية الدولية للبيئة، مذكرة ماستر، معهد العلوم الاقتصادية والتجارية، قسم الحقوق، جامعة عين تموشنت 2017/2016.
 - طاوسي فاطنة، الحق في البيئة السليمة في التشريع الدولي والوطني، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، 2015/2014.
 - طيبي هدى، حماية الحق في البيئة وفقا لأحكام القانون الدولي، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، الجزائر، 2018/2017.
 - عياشي يوسف، حماية البيئة البحرية من التلوث عن طريق السفن، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر، 2016/2015.

- قانة بحري، الجهود الدولية لحماية البيئة البحرية في النزاعات المسلحة، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق جامعة قسنطينة 01، الجزائر، 2014/2013.
- كموخ إيمان، الهيئات الدولية والوطنية لحماية البيئة، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ورقلة، 2014/2013.
- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر، فرع قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015.
- ميراد إبراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة نيل شهادة الماجيستر في القانون البحري، كلية حقوق، جامعة وهران، 2012/2011.
- 3 الموثيق والمعاهدات والاتفاقيات والقوانين:**
- ميثاق الأمم المتحدة لعام 1945.
- اتفاقية التدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث التلوث بالنفط بروكسل 1969.
- الاتفاقية الخاصة بحماية واستخدام مجاري المياه عبر الحدود والبحيرات الدولية 1992.
- اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات ومواد أخرى لعام 1972.
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لعام 2001.
- اتفاقية بروكسل المتعلقة بمسؤولية مشغلي السفن النووية لعام 1962.
- اتفاقية فيينا الخاصة بالمسؤولية المدنية عن أضرار الطاقة النووية لعام 1963.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض لعام.
- بروتوكول لندن الخاص بالمياه والصحة 1996.

أ. المراسيم الرئاسية:

- المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010، المتعلق بالمصادقة الجزائر على الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما في 10 مارس 1988، ج ر، ج، ج، ع 69.
- المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000 المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج ر، ج، ج، ع، في 15 مارس 2000، ع، 13.
- المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، المتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 أبريل 1966، ج، ج، ر، ج، ج، ع، 03.

4 التقارير والبحوث والمقالات:

أ. المجلات:

- عكروم عادل، حماية البيئة في إطار المنظمات الدولية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الثاني عشر، جامعة البليدة 2.
- بدرية العوضي، دور المنظمات الدولية في تطوير القانون الدولي للبيئة، جامعة الكويت، مجلة الحقوق، السنة التاسعة، العدد 1، 1985.
- أحمد نجيب الرشدي، قواعد مكافحة التلوث البحري، المجلة المصرية للقانون الدولي، العدد 22، 1977.
- بوذريع صليحة، دور السياسات البيئية في ردع وتحفيز المؤسسات الاقتصادية على حماية البيئة، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع عشر، جامعة حسينية بن بوعلي، شلف، 2017.
- علواني امبارك، دور المنظمات الدولية المتخصصة والمنظمات غير الحكومية في حماية البيئة من التلوث، مجلة المفكر، العدد الرابع عشر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر.

ب. التقارير:

- علي عبد الكريم، تقرير عن مشكلة تسرب الزيت من خلال اجتماعات اللجنة القانونية التابعة للمنظمة الاستشارية البحرية للحكومات، عام 1969، مصلحة الموانئ.
- مقدمة class NK، هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK) فيفري 2012 www.class.or.jp
- نشر البحارة، الإتحاد الدولي لعمال النقل (IFT)، العدد 26، لندن، 2012 www.iftseafarers.org
- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية لعامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 من القائمة الأولية A/56/58، 09 مارس 2002، www.un.org/convention.agreements
- محمود إمام عبد ربه، تقرير أعمال اللجنة القانونية بالمنظمة الاستشارية البحرية للحكومات، عام 1977، مصلحة الموانئ والمائر.

ت. البحوث:

- صلاح عامر، حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها في القانون الدولي العام، بحث مقدم في ندوة عن تلوث مياه البحار والمحيطات المصرية والحماية القانونية للبيئة البحرية، الجمعية المصرية للطب والقانون، جامعة الإسكندرية 1983.

ث. المقالات:

- مرشد تنفيذ تسيير التجارة، المنظمة البحرية الدولية (IMO). <https://tfig.itcilo.org>.
- المنظمة البحرية الدولية... هيئة أممية همها الأمن البحري. De aljaz eera.net,proposé par Go.
- دور المنظمة البحرية الدولية في الحيلولة دون تلوث محيطات العالم الناجم عن السفن. <https://un.org>
- المنظمة البحرية الدولية "البحارة"

- المنظمة البحرية الدولية
<https://www.imo.org>.
- IMO arabic.
<https://studylib.net/doc/25284955/imo-arabic#>
- المحيطات، المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.
- [https:// public mo,int](https://public.mo.int)
- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بوقود السفن الزيتي لسنة
.2001 www.environnement.gov.
- ورشة عمل المنظمة البحرية الدولية.
[www./ma.ly](http://www.ma.ly)
- البحرية الدولية تنظم ورشة عمل لمسؤولي الموانئ.
<https://www.218TV.net>
- ورشة عمل عن المنظمة البحرية الدولية 20-22 يونيو 2020 بيورت أوف سبين.
ar.marilenik.com.
- المنظمة البحرية الدولية، ورشة حول شراكات المعرفة في منطقة بحر
الكاربي. <https://marobleu.com>
- عماد محمد عبد الله، السلامة والأمن البحري في ورشة عمل إقليمية
بصنعاء. [https:// www.almotamar.net](https://www.almotamar.net)
- الجامعة البحرية العالمية. [https:// ar.kcugenu.com](https://ar.kcugenu.com)
- بانا باوليك، نهلة طاهر، جهود دولية لإنقاذ الشعب المرجانية. -mp
[dw.cdm.cdm. ampproject.org](http://dw.cdm.cdm.ampproject.org).
- كاري مانفرينو، هل بإمكانك إنقاذ الشعب المرجانية. <https://www.un.org>
- الجزائر تخسر عضوية المجلس التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية. [m. elbilad.net](http://m.elbilad.net).
- 5 المطبوعات الجامعية:**
- نادية الهواش، محاضرات في قانون المنظمات الدولية، 2013، 2014/201.

- زرقان وليد، محاضرات في القانون الدولي للبيئة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة سطيف2، 2017/2016.
- أحمد أسكندري محاضرات في تلوث البيئة البحرية، الجزء الأول، المفهوم والمصادر، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر 01، 2012.
- الأستاذ حمداوي محمد، محاضرات في دور المنظمات الدولية في حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر بسعيدة.
- لمياء علي أحمد النجار، المسؤولية الدولية عن التلوث في إطار التعويض عن الأضرار بالبيئة في ضوء الاتفاقيات الدولية، كلية الحقوق، جامعة عين شمس.

الفهرس

	شكر و عرفان
	إهداء
	ملخص
01	مقدمة
الفه الاول :الاطار المفاهيمي للمنظمة البحرية الدولية	
05	ابحث الاول :نشأة المنظمة البحرية الدولية ،اهدافها ودورها.
06	المطلب الاول: نشأة المنظمة البحرية الدولية.
08	المب الثاني:اهداف المنظمة البحرية الدولية.
10	المطلب الثالث:دور المنظمة البحرية الدولية
12	المبحث الثاني:التنظيم الهيكلي للمنظمة البحرية الدولية
12	المطلب الاول:اجهزة المنظمة البحرية الدولية
13	الفرع الاول :الجمعية العامة
13	الفرع الثاني :المجلس التنفيذي
14	الفرع الثالث :الامانة العامة
15	الفرع الرابع :اللجان
19	الفرع لمامس :اللجان الفرعية
20	المطب الثاني :التمثيل في اجهزة المنظمة البحرية الدولية
20	لفرع الاول :التمثيل داخل الجمعية العامة
21	الفرع الثاني : تمثيل بالمجلس التنفيذي للمنظمة
22	لفرع الثالث :التمثيل بلجنة السلامة البحرية
22	المطلب لثالث :اسباب تعدد الاجهزة داخل المنظمة البحرية الدولية
23	الفرع الاول :قاعدة التخصص
24	الفرع الثاني :اعتبارات سياسية
24	الفرع الثالث :ديمقراطية الادارة
24	المبحث الثالث :علاقة المنظمة البحرية الدولية بغيرها من المنظمات الاخرى
25	طلب الاول :علاقة المنظمة البحرية الدولية بمنظمة الامم المتحدة
27	المطلب الثاني :علاقة المنظمة البحرية الدولية بنظيراتها من الوكالات الدولية المتخصصة

27	الفرع الأول: مجال تعاون المنظمة البحرية للإحصاء الجوية والمنظمة البحرية الدولية
28	الفرع الثاني: مجال تعاون منظمة الأمم المتحدة للتغذية والزراعة (f.a.o) مع المنظمة البحرية الدولية
29	الفرع الثالث: مجال تعاون المنظمة البحرية الدولية ومنظمة الصحة العالمية (who)
30	الفرع الرابع: مجال تعاون المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية للطاقة الذرية
31	المطلب الثالث: علاقة المنظمة البحرية الدولية بالمنظمات الدولية غير الحكومية
32	الفرع الأول: علاقة الاتحاد الدولي لعمال النقل (itf) بالمنظمة البحرية الدولية
34	الفرع الثاني: علاقة المنظمة البحرية الدولية بالاتحاد العالمي لحماية الطبيعة uicn
36	الفرع الثالث: علاقة المنظمة البحرية الدولية بالصندوق العالمي لحماية الطبيعة (w.w.f)
36	الفرع الرابع: علاقة المنظمة البحرية الدولية بمنظمة أصدقاء الأرض (foe)
37	ع الخامس: علاقة المنظمة البحرية الدولية بمنظمة أصدقاء الأرض
الفصل الثاني: إسهامات المنظمة البحرية الدولية في مجال حماية البيئة	
40	المبحث الأول: الإسهامات القانونية للمنظمة البحرية الدولية في حماية البيئة
40	المطلب الأول: اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث
41	الفرع الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي
48	الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بحماية البيئة البحرية من مختلة أشكال التلوث
البحري	
52	المطلب الثاني: اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الخاصة بإقامة المسؤولية الناجمة عن الإضرار بالبيئة البحرية.
53	الفرع الأول: الاتفاقيات المتعلقة بالمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي.
61	الفرع الثاني: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالمسؤولية المدنية لنقل المواد النووية بحرا.
69	المطلب الثالث: ترتيب المنظمة البحرية الدولية للتعويض عن الأضرار الملحقه بالبيئة البحرية.
69	الفرع الأول: ظروف إبرام الاتفاقية الخاصة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار البيئية.
70	الفرع الثاني: لماذا عمدت الاتفاقية إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض؟
71	الفرع الثالث: لماذا عمدت الاتفاقية إلى إنشاء صندوق دولي للتعويض؟
72	الفرع الرابع: دولر الإتفاقة في حماية البيئة البحرية من التلوث بالنفط.

73	ابحث الثاني:الإسهامات الميدانية للمنظمة البحرية الدولية في مجال حماية البيئة.
74	المطلب الاول: العمل على تقديم الخدمات الفنية والتقنية للدول الاعضاء في المنظمة الدولية.
74	الفرع الاول:الحرص على تقديم المساعدة التقنية
75	الفرع الثاني:العمل على بناء القدرات والخبرات في المجال التشريعي
77	المطلب الثاني: حضور الورشات و القيام بالمناقشات و الإهتمام بتدريب الملاحين
77	الفرع الاول:ورشات عمل المنظمة البحرية الدولية
81	الفرع الثاني:العمل على تحسين و تدريب الملاحين
83	المطلب الثالث:الإطار التنظيمي لصناعة السفن و رقابة المنظمة البحرية الدولية عليها
84	الذع الاول:الإطار التنظيمي لصناعة السفن
87	ارح الثاني: الرقابة التقنية للمنظمة البحرية الدولية من خلال شركات التصنيف
90	المبحث الثالث:الإسهامات التوعوية للمنظمة البحرية الدولية
91	مطلب الأول: المسح الشامل للبيئة البحرية الدولية
92	الفرع الأول: قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (22) A 927 المتعلق بتعريف البيئة البحرية
92	الفرع الثاني: أهم المناطق البحرية الحساسة
93	الفرع الثالث: الغرض من تحديد المنظمة البحرية الدولية للمناطق الحساسة
94	المطلب الثاني: إنشاء المراكز البحثية و التطبيقية لحماية البيئة البحرية من التلوث
94	الفرع الأول: ظروف إنشاء المراكز البحثية التطبيقية لحماية البيئة البحرية
94	الفرع الثاني: غرض المنظمة البحرية الدولية من إنشاء هذه المراكز
95	الفرع الثالث: أهداف المراكز البحثية التطبيقية في حماية البيئة من التلوث
95	المطلب الثالث: عناية المنظمة البحرية الدولية بالكائنات المهددة بالإنقراض
96	الفرع الأول:منع المنظمة القانوني في الحفاظ على النوع البيولوجي
97	الفرع الثاني: إنشاء وحدة متخصصة في تربية السلاحف البحرية
98	الفرع الثالث: دور المنظمة البحرية الدولية في نشر الوعي بضرورةالحفاظ على الشعب المرجانية
105	خاتمة عامة
111	قائمة المصادر والمراجع
	الفهرس
	ملاحق

ملاحق