



اتفاقية مونتيجوباي والإختصاص الدولي لدولة الميناء لمكافحة التلوث النفطي الناجم عن السفن .

The Montego Bay Convention and the international jurisdiction of the Port State to
combat oil pollution from ships.

أ.د. جمال عبد الناصر مانع

جامعة عنابة، الجزائر

pr_manaa@yahoo.fr

مريم حلايمية (*)

جامعة تبسة ، الجزائر

meriem.halaimia@univ-tebessa.dz

تاريخ الإيداع: 2018/12/29 تاريخ القبول: 2019/01/21 تاريخ النشر: 2020/09/30

الملخص:

سنتناول في هذه الورقة البحثية السلطات التنظيمية والتنفيذية لدولة الميناء لمراقبة السفن الأجنبية الملوثة، ومتابعتها جنائيا في حالة ثبوت انتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بحماية البحار من التلوث النفطي الذي تسبب فيه السفن، والتي إنطوت عليها إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، كما أقرت هذه الأخيرة العديد من الضمانات التي ترسم الإطار العام لممارسة دولة الميناء لسلطاتها من أجل تجنب كل تعسف قد يقع من قبلها.
الكلمات الدالة:

دولة الميناء؛ الإختصاص؛ السلطات؛ النفط؛ السفن؛ التلوث البحري.

Abstract:

In this paper, we will examine the regulatory and executive authorities of the port State to control and monitor the contaminated foreign vessels in case they are in violation of international rules and standards relating to the protection of the seas from oil pollution caused by ships, which were incorporated into the Montego Bay Convention of 1982, Which outlines the general framework for port State practice for its authorities in order to avoid any arbitrariness that may occur.

Key Words: State of the port; jurisdiction; the authorities; oil; ships; Marine pollution.

(*) المؤلف المرسل: حلايمية مريم: meriem.halaimia@univ-tebessa.dz



من الثابت أن النظام القانون الدولي يفتقر إلى وجود مؤسسة عليا فوق الدول تحتكر سلطتي التشريع والتنفيذ، مما يجعل من الدول ذاتها هي التي تعمل على صياغة قواعد القانون الدولي، وهي التي تسهر على تنفيذها في نطاق اختصاصاتها الإقليمية أو الشخصية، وفي ميدان تنظيم وتنفيذ القواعد والأنظمة الخاصة بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن،¹ عمد القانون الدولي للبحار الحالي إلى توزيعها بين دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء، وهو توزيع يهدف إلى تحقيق التوازن بين المصالح الخاصة لكل دولة والمصالح المشتركة لباقى الدول. فلم تعد دولة العلم والدولة الساحلية هما الطرفان الوحيدان المتدخلان في ميدان الوقاية من هذا النوع من التلوث، وإن كانت الصكوك الإتفاقية الأولى قد تضمنت فكرة دولة الميناء ولكن ليس بالشكل الذي تناولته إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982.²

والمقصود بدولة الميناء ليست هي الدولة الساحلية التي لها موانئ على الشواطئ الخاضعة لسيادتها الإقليمية، وليست هي دولة العلم، بل هي الدولة التي تكون السفينة الأجنبية موجودة طوعا داخل أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ، وبمعنى آخر هي الدولة التي تلعب دور المضيفة للسفن الأجنبية "دولة الترانزيت".³

وتتجسد خصوصية مفهوم دولة الميناء في ظل إقرار إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، في ميدان تنظيم وتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المتعلقة في جانب منها بحماية البحار من التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، بعدد من السلطات التنظيمية والتنفيذية الجديدة، والعمل على توسيع نطاق اختصاصاتها. فبالرغم من ان دولة الميناء هي بالطبع دولة ساحلية، وتتمتع بإختصاصات بإعتبارها دولة ساحلية هدفها حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، إلا أنه وبالنظر لموقعها الجغرافي أيضا فقد قررت الإتفاقية منحها عدد من الإختصاصات التي تباشرها بوصفها مستقبلة للسفن الأجنبية العابرة لمياهها البحرية بعدما إستعملت موانئها، أو أبحرت في المياه الوطنية لدولة أخرى، وهو ما سيكون موضوع دراستنا. وبناء على ما تقدم نتساءل عن السلطات التي خولتها إتفاقية مونتيجوباي لدولة الميناء لمواجهة أخطار التلوث النفطي الناجم عن السفن؟ وعن مدى فعالية أحكامها؟

بالإعتماد على المنهج الوصفي والتحليلي ومن خلال تحليل نصوص أحكام اتفاقية مونتيجوباي، سنحاول الإجابة على الإشكالية السابقة ضمن الخطة التالية: المبحث الأول نتعرض إلى السلطات التنظيمية والتنفيذية لدولة الميناء لمواجهة التلوث النفطي الناجم عن السفن، والمبحث الثاني نتناول فيه ضمانات ممارسات السلطات السابقة.



المبحث الأول: السلطات التنظيمية والتنفيذية لدولة الميناء لمكافحة التلوث

النفطي الناجم عن السفن.

إعترفت إتفاقية مونتيجوباي لدولة الميناء بالإختصاص في جانب من أحكامها بمكافحة التلوث النفطي الذي تتسبب فيه السفن، سواء في المناطق الخاضعة أو الخارجة عن سيادتها، حيث خولت لها العديد من السلطات التنظيمية والتنفيذية نتيجة مخالفتها للقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث من السفن، وستتناول هذا المبحث على النحو التالي:

المطلب الأول: السلطات التنظيمية لدولة الميناء.

إن أهمية الموانئ في الملاحة البحرية،⁴ يجعل من دولة الميناء في صدارة المعنيين بالتلوث الذي يتولد عن أنشطة السفن التي تشهدها موانئها ومحطاتها النهائية البحرية ومياها الداخلية، وذلك عند رسو سفن محملة بمواد تشكل خطرا على البيئة البحرية أو عند شحنها أو تفريغها، لهذا فهي تمارس مجموعة من السلطات التنظيمية من أجل الوقاية من التلوث النفطي الصادر عن السفن. ولقد إنطوت نصوص الجزء الثاني عشر من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لدولة الميناء في سبيل حماية البيئة البحرية من هذا النوع من التلوث، الحق في إتخاذ مجموعة من الإجراءات الرامية إلى تحقيق ذلك الهدف، والتي تتعلق أساسا بتنظيم حركة الملاحة البحرية داخل موانئها ومحطاتها النهائية القريبة من الشاطئ، وهي سلطات نابعة مما لها من سيادة على هذه المجالات البحرية، وذلك ما يخولها القيام بإختصاصات عامة وشاملة تهم سلامة بيئة موانئها البحرية.⁵ فالدولة صاحبة السيادة على هذه الموانئ تمارس بدءا سلطات ذات طابع تنظيمي حيث تصرح إتفاقية مونتيجوباي،⁶ أن من حق دولة الميناء أن تفرض على السفن الأجنبية شروط خاصة لدخول موانئها أو محطاتها النهائية القريبة من الشواطئ، بهدف تنظيم حركة الملاحة البحرية فيها، شرط إضفاء طابع العلانية على القوانين والأنظمة المحددة لهذه الشروط، وإبلاغ المنظمة البحرية الدولية بذلك. ويتضح "أن ممارسة هذا النوع من السلطات ليس خاصا بدولة الميناء، ولكنه يهم في الواقع وبمعناه الواسع كل الدول الساحلية".⁷

ومن هذه الشروط على سبيل المثال عدم السماح للسفن التي تحمل مواد خطيرة من دخول هذه المناطق، وعدم السماح لنقلات الزيت العملاقة بالمرور بالقرب من الشواطئ، أو الموانئ وتحديد مسافات معينة لمرورها أو لدخولها أحد الموانئ، كما ان لدولة الميناء أن تنظم عملية تفريغ السفن الأجنبية لحمولتها في إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ.⁸



وتمارس دولة الميناء سلطتها في وضع شروط الدخول في موانئها أو محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ طبقاً لتشريعها الداخلي، بيد أن هذه السلطة ليست مطلقة بل تكون مقيدة بعدة شروط. مراعاة لخدمة الصالح العام للجماعة الدولية، والمتمثل في أمن الملاحة البحرية وحرية إستخدام البحار والمحيطات في الملاحة الهادئة. ومن أهم هذه القيود:

- أن لا تكون هذه القوانين واللوائح أقل فعالية من القواعد والمعايير المنطبقة بشأن مكافحة التلوث البحري والعمل على خفضه والسيطرة عليه.
- أن تقوم دولة الميناء بإعلان هذه القوانين واللوائح البيئية إلى المنظمة البحرية الدولية على ألا يكون هذا الإعلان في وقت كافي قبل التطبيق.
- ألا تنطوي القوانين واللوائح الصادرة عن دولة الميناء في هذا الشأن على معنى التمييز قانوناً أو فعلاً بين سفن الدول المختلفة.
- يجب ألا تعرض هذه القوانين واللوائح الموضوعة بمعرفة دولة الميناء سلامة الملاحة للخطر، أو تسبب بأي طريقة أخرى أية مخاطر لسفينة ما أو تقتادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون.⁹

المطلب الثاني: السلطات التنفيذية لدولة الميناء.

تنصب عمليات مراقبة السفن الأجنبية عن مدى توفرها وإحترامها للقواعد والمعايير التي أرستها الإتفاقيات الدولية بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث، والمتعلقة بحالة التقنية للسفينة وطرق تصميمها وتوفر معداتها وتكوين وتأهيل أطقمها وشروط العمل على متنها، وأيضاً القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بضرورة حصول السفينة على شهادة دولية لمنع التلوث البحري تصدرها دولة العلم للسفينة التي تحمل علمها أو المسجلة على إقليمها بعد إجراء الفحوصات اللازمة على هيكل السفينة ومعداتها، وأيضاً بعض الأحكام الخاصة بإمسك سجل الزيت على ظهر السفينة.¹⁰ وتتجسد خصوصية مفهوم دولة الميناء في ظل إعتراف إتفاقية مونتيجوباي لصالحها بعدد من السلطات الجديدة في ميدان تنفيذ القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث النفطي من السفن، وما يتضمن ذلك من ممارستها لسلطات ضبط ومتابعة ومعاينة السفن الأجنبية عن مخالفتها خارج المياه الوطنية لهذه الدولة. فسيادة الدولة على موانئها لم يعد يخولها فقط ممارسة الإختصاصات العادية بإعتبارها أولاً دولة ساحلية هدفها حماية البيئة البحرية والمصالح المرتبطة بها من التلوث القادم من البحر، مهما كانت درجة هذا التهديد، ولكن وضعها يؤهلها للقيام بوظيفة إجتماعية على أساس



حماية المصلحة العامة الدولية، مما يخولها الإضطلاع بتنفيذ القواعد والمعايير البيئية نيابة عن الدول الأخرى، وعن المجتمع الدولي ككل بهدف الوقاية من التلوث الصادر من السفن.¹¹ وستتناول في هذه الجزئية الإختصاصات التي تتمتع بها دولة الميناء في ضوء أحكام الإتفاقية كما يلي:

الفرع الأول: إختصاص دولة الميناء في إتخاذ الإجراءات الأمنية.

لدولة الميناء في سبيل حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، الحق في إتخاذ مجموعة من الإجراءات الرامية إلى تحقيق ذلك الهدف، وتظهر هذه الإجراءات في مجال تطبيق القواعد القانونية الدولية والداخلية، وتمثل هذه الإجراءات في:

1. تفتيش السفن الأجنبية: يأتي هذا الحق في نطاق الرقابة التي خولتها الإتفاقيات الدولية السابقة لدولة الميناء على السفن الأجنبية، وتمثلت المحاولة الأولى في إتفاقية لندن الخاصة بمنع التلوث النفطي لعام 1954، فالبرغم من انها لم تشر بشكل واضح لمفهوم دولة الميناء، لكنها نصت على أنه يحق لكل دولة أن تراقب السفن الأجنبية عندما تكون راسية في ميناء يقع بإقليمها، وأن تفحص سجل النفط الذي يجب أن تحمله السفينة الخاضعة لأحكام هذه الإتفاقية، وإذا تبين إرتكابها لمخالفة، فإن الدولة التي قامت بالمعاينة توجه تقريراً بذلك إلى الدولة التي تنتمي إليها هذه السفينة، وهو ما يحصر دور دولة الميناء في هذه الوظيفة الرقابية المحدودة، في حين تظل دولة العلم هي صاحبة الإختصاص الأصلي لمتابعة ومعاينة السفن الحاملة لجنسيتها، في حين خولت إتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن لعام 1973، بموجب الفقرة الثانية من المادة الخامسة لصالح دولة الميناء سلطة رقابية أكبر على السفن الملوثة، ذلك أنه في حالة إشتباه سلطاتها الوطنية في ان سفينة أجنبية راسية في احد موانئها، او في أحد محطاتها البحرية قد أرتكبت إنتهاكات للقواعد الدولية لمنع التلوث، فإنه يجوز لهذه السلطات إخضاع هذه السفينة للتفتيش بغرض التحقق فيما إذا قامت بتصريف مواد ملوثة إلى البحر، بشكل يتعارض والشريعة الدولية في هذا الميدان، غير أنه في حالة إكتشافها وتأكدتها من حصول إنتهاك فإن حق المتابعة والعقاب يعود إلى دولة العلم.¹²

كذلك سمحت المادة 19 من إتفاقية سولاس لعام 1974، لدولة الميناء بإجراء تفتيش مفصل إذا كانت عندها أسباب تجعلها تظن ان السفينة لا تحترم القواعد الدولية، وكذا المادة العاشرة من إتفاقية STCW، وكذا إتفاقيات منظمة العمل الدولية،¹³ وأيضاً إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، حيث خولت هذه الأخيرة لدولة الميناء الحق في الرقابة على السفن



الأجنبية التي توجد طوعا داخل أحد موانئها، أو في إحدى محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ، وذلك بهدف التحقق من إنتهاك هذه السفينة للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة، أو للقوانين والنظم البيئية الموضوعة بمعرفة الدولة التي طلبت إجراء التحقيق مع السفينة الأجنبية مرتكبة المخالفة، ويقتصر التفتيش المادي على جمع المعلومات والأدلة لإثبات واقعة التلوث التي إرتكبتها هذه السفينة في إحدى المناطق البحرية التابعة للدولة طالبة التحقيق، ولا يجب ان تمتد إجراءات التفتيش لفترة أطول مما تستلزمه الأغراض المستهدفة منه.¹⁴

2. التدابير المتصلة بصلاحيات السفن للإبحار: خولت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لدولة الميناء الحق في أن تتخذ من التدابير اللازمة لمنع سفينة من الإبحار عند تواجدها داخل احد موانئها، أو إحدى محطاتها النهائية البحرية من الشاطئ، أو بناء على طلب مقدم لها، وذلك في حالة

ثبوت إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المتصلة بصلاحيات السفن للإبحار مهددة بذلك إحقاق الضرر بالبيئة البحرية، ولا يجوز لهذه الدول أن تسمح للسفينة بالتحرك إلا إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وعلمها أن تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة سبب الإنتهاك.¹⁵ ويجوز لدولة الميناء دون الإخلال بالقواعد والمعايير المنطقه فيما يتعلق بصلاحيات السفن للإبحار، ان ترفض الإفراج عن سفينة ما أو جعله مشروطا بالتوجه إلى أقرب حوض لإصلاح السفن، كلما كان هذا الإفراج يشكل تهديدا بإحقاق ضرر غير معقول للبيئة البحرية، إلا أنه في مثل هذه الحالة يتعين إخطار دولة علم السفينة فوراً بأسباب عدم الإفراج، وعلى الأخيرة التقدم بالتماس للإفراج عن السفينة. وفقا للجزء الخامس عشر من الإتفاقية المتعلق بتسوية المنازعات.¹⁶

الفرع الثاني: إختصاص دولة الميناء في إتخاذ إجراءات التحقيق وإقامة الدعوى.
عندما توجد سفينة طوعا داخل موانئ دولة أو في إحدى محطاتها البحرية النهائية القريبة من الشاطئ، فإنه يجوز لهذه الأخيرة بإعتبارها دولة ميناء أن تمارس عدد من الإختصاصات التنفيذية المتعلقة بإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى " فيما يتعلق بأي تصريف من تلك السفينة يكون قد تم خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والموضوعة عن طريق منظمة دولية مختصة أو مؤتمر دبلوماسي عام".¹⁷



وهكذا نرى أنه تتجسد سلطات دولة الميناء فيما يخص تنفيذ قواعد الوقاية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، في حقها في فتح تحقيق وتقييم الدعوى حيث تبرر الأدلة ذلك، فيما يتعلق بأي تصريف زيتي من تلك السفن يكون قد وقع خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لتلك الدولة إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة. ويتعلق الأمر هنا بإختصاصات تنفيذية على درجة كبيرة من الأهمية، تمكن دولة الميناء من ممارسة هذا العمل الوقائي نيابة عن المجتمع الدولي.

وفي الحقيقة فإن ممارسة دولة الميناء لهذه الإختصاصات التنفيذية تختلف شروطها حسب مكان الحدوث الفعلي أو المفترض للمخالفة المرتكبة من قبل السفينة المعنية. فعبارة " خارج المياه الداخلية أو البحر الإقليمي او المنطقة الاقتصادية الخالصة" قد تعني من ناحية أولى أن المخالفة قد ارتكبت داخل مناطق بحرية تابعة لدولة ساحلية أخرى، وهنا تلعب دولة الميناء دورا مساعدا للوقاية من هذا التلوث، وقد تعني من ناحية ثانية ان المخالفة قد ارتكبت في أعالي البحار، وفي هذه الحالة تلعب دولة الميناء دورا أساسيا كفاعل مباشر للوقاية من التلوث.

1. دولة الميناء: الدور المساعد

يجوز لدولة الميناء أن تقوم بمتابعات جنائية ضد السفن الأجنبية عن ارتكابها لمخالفات بيئية في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لدولة ساحلية أخرى. وهي لا تمارس هذه السلطة بشكل مباشر، وغنما تتدخل للقيام بهذا الدور بناء على طلب هذه الدولة الساحلية او دولة العلم أو دولة أخرى تعرضت لأضرار التلوث أو من شأنها أن تتعرض لهذه الأضرار، نتيجة إنتهاك السفينة المعنية القواعد والمعايير الدولية لمنع التلوث من السفن. بالمقابل يحق لدولة الميناء عدم الإلتزام بهذا الشرط ، والتدخل مباشرة برفع دعوى ضد السفينة الأجنبية المعنية، إذا كانت المخالفة التي ارتكبتها قد أدت أو من شأنها أن تؤدي إلى تلويث مياهها الداخلية أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة.¹⁸

ولقيام دولة الميناء بهذا الدور المساعد فإن إتفاقية مونتيغوباي، تلزمها بالاستجابة لطلبات التحقيق الموجهة إليها من قبل الدول المعنية بحالات التلوث الناتجة عن إنتهاك للقواعد والمعايير الدولية، سواء تعلق الأمر بدولة العلم التي تتبعها السفينة المتهمة، أو بالدولة أو الدول الساحلية التي تعرضت مياهها أو من شأنها أن تتعرض لأضرار التلوث.¹⁹ وتجدر الإشارة أن الإتفاقية لما أشارت إلى تلبية دولة الميناء لطلبات التحقيق المقدمة من الدول



الأخرى، فإنها أدرجت عبارة "بقدر ما هو ممكن عمليا". وهو ما جعل الفقه على تفسير ذلك بأن الأمر لا يتعلق بالتزام ملقى على عاتق دولة الميناء، بقدر ما يتعلق الأمر بمسألة إختيارية، وهو ما اعتبره أنه يشكل خطوة أولى لازالت غير كافية في إتجاه إرساء تعاون دولي في ميدان حماية البيئة البحرية.²⁰ وتلتزم دولة الميناء بنقل محضر التحقيق الذي أجرته إلى دولة العلم أو الدولة الساحلية بناء على طلبهما، كما يجوز لدولة الميناء إيقاف أي دعوى أقامت على أساس التحقيق الذي أجرته، عندما يكون الإنتهاك قد وقع داخل المياه الداخلية أو الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية مقدمة الطلب، وفي هذه الحالة يتم نقل ملف القضية وأي ضمان مالي أو كفالة مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، ويحول هذا النقل على مواصلة الدعوى في دولة الميناء.²¹

2. دولة الميناء: الدور المباشر.

إن تخويل إتفاقية مونتيجوباي لصالح دولة الميناء سلطات تنفيذية إزاء المخالفات البيئية التي ترتكها السفن الأجنبية خارج المياه البحرية الخاضعة لولايتها، يعني أيضا إخضاع هذه السفن للتحقيق ورفع الدعوى ضدها قد يكون على أساس انتهاكها للقواعد والمعايير الدولية بشأن منع التلوث حتى بالنسبة لمنطقة أعالي البحار. ذلك انه في غياب منظمة دولية تتولى سلطة المراقبة على هذه المنطقة، فإن الانتهاكات التي ترتكها السفن في المناطق البحرية الدولية مثل أعالي البحار قد أصبحت خاضعة لمراقبة دولة الميناء. وبذلك فإن القانون الدولي الحالي، حماية للمصلحة العامة الدولية وما تمثله هذه المناطق من تراث مشترك للإنسانية، قد جعل دولة الميناء هي الجهة المختصة بإجراء التحقيقات والقيام بمتابعات ضد السفن التي تلوث البيئة البحرية في هذه المناطق الدولية. وتدخل دولة الميناء في هذه الحالة يكون مباشرا، ولا يتوقف على الاستناد إلى طلب موجه من أي جهة كانت، حيث ان ممارساتها لهذا الإختصاص التنفيذي لا يحتاج إلى المرور عبر قناة دولة أخرى، وإنما تقوم به من تلقاء نفسها طبقا لإلتزامها العام بحماية البيئة البحرية. وهنا يكمن الطابع التجديدي لمفهوم دولة الميناء الذي يستند إلى نظرية الإزدواج الوظيفي، المتداولة في القانون الدولي منذ مدة طويلة، دافع عنها جورج سيل، ويتم اللجوء إليها كلما كان ذلك ضروريا لتجاوز الضعف المؤسسي المزمّن الذي يعاني منه القانون الدولي، وكما ذكر كل من Dupuy و Gouilloude، على خلاف الدولة الساحلية بالمعنى الضيق، والتي لا تمارس إختصاصاتها إزاء السفن الأجنبية إلا فيما يتعلق بالوقائع التي تحدث داخل مناطق الولاية الوطنية، فإن دولة الميناء قد أوكل لها المجتمع الدولي سلطات على أساس



نظرية الوظيفي، تمكنها من إتخاذ الإجراءات والتدابير الضرورية لحماية البيئة البحرية في مناطق غير تابعة لأي ولاية وطنية. وهو ما يمكن إعتبره تعزيزا للسلطات التنفيذية لهذا الصنف الخاص من الدول الساحلية التي هي دولة الميناء، وفي نفس الوقت تقليصا هاما لإختصاصات دول العلم على السفن الحاملة لجنسيتها.²² ومن خلال ما سبق يتبين ان القانون الدولي للبحار يعد من أهم الصكوك الدولية التي إعتبرت لدولة الميناء بعدد من السلطات التنفيذية الجديدة، المتعلقة بإتخاذ الإجراءات والتدابير الضبطية الضرورية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، وذلك من خلال إخضاع السفن الملوثة للمتابعة ومعاقبتها في حالة ثبوت إنتهاك القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث من السفن، حتى أثناء ملاحظتها في المناطق البحرية غير الخاضعة لأي ولاية وطنية. وبالتالي يعد هذا تقليص واضح لأهم إختصاصات دولة العلم، فلم تعد هي الوحيدة المؤهلة لمتابعة السفن الحاملة لجنسيتها.

المبحث الثاني: ضمانات ممارسة السلطات التنظيمية والتنفيذية.

تعتبر الإختصاصات التي حولتها إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، لدولة الميناء بممارسة سلطات التفتيش والتحقيق والمحاكمة ضد السفن الأجنبية لإنتهاكها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن مكافحة التلوث النفطي الناجم عن السفن، خاصة في منطقة أعالي البحار خروجاً على أحكام القانون الدولي التقليدي التي تؤكد إحترام مبدأ حرية الملاحة. وللحد من سلطات دولة الميناء في المبالغة في إستخدام هذه الحقوق والسلطات، فقد أحيطت بمجموعة من الضمانات القانونية للحد من تعسفها. وهذه الضمانات قد تكون ضمانات عامة تتعلق بتنظيم إستخدام هذه الحقوق، ورسم حدود العلاقة بين دولة الميناء والدولة الساحلية من جهة، وبين دولة الميناء ودولة العلم من جهة أخرى. كما توجد ضمانات خاصة وتشمل قواعد إجرائية قضائية تلتزم دولة الميناء بإتباعها لضمان سير الدعوى، وتضمن في المقابل مصالح الدولة الساحلية طالبة رفع الدعوى على السفن الأجنبية، وكذا صالح دولة علم السفينة.²³

المطلب الأول: الضمانات العامة.

أقرت الإتفاقية السابق ذكرها العديد من الضمانات العامة التي ترسم الإطار العام لممارسة دولة الميناء لإختصاصاتها على السفن الأجنبية لإرتكابها مخالفة تلوث إنتهاكا للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة. ومن أهم هذه الضمانات:



- تمارس إجراءات التوقيف أو التفتيش أو التحقيق إلا من قبل الموظفين الرسميين أو السفن أو الطائرات الحربية أو السفن والطائرات العامة المسموح لها بذلك.²⁴
- عند ممارسة صلاحيات التنفيذ لا يجب تعريض سلامة الملاحاة البحرية للخطر، أو تسبب بأي طريقة أخرى أي مخاطرة للسفينة أو إقتيادها إلى موانئ غير آمنة، أو تعريض البيئة البحرية لخطر غير معقول.²⁵
- على الدولة عند ممارسة سلطات التحقيق ألا تؤخر إحتجاز السفينة لفترة أطول مما تستلزمه إجراءات التحقيق، وأن يقتصر تفتيش السفينة على فحص الشهادات التي يجب أن تحملها السفينة، وعلى دفاتر القيد والسجلات والوثائق الأخرى التي يجب على السفن التزود بها، ولا يجوز القيام بالمزيد من التفتيش المادي للسفينة إلا في الأحوال الإستثنائية التالية:
- أ- تتوافر أسباب واضحة للإعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الشهادات والسجلات والوثائق التي تحملها.
- ب- عندما تكون مضمون هذه الوثائق غير كافية للتأكد أو التحقق من القيام بالإنتهاك المشتبه فيه.
- ج- عندما تحمل السفينة شهادات وسجلات غير صحيحة.²⁶
- كذلك تلتزم دولة الميناء أثناء ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها ضد السفن الأجنبية أن لا تميز قانونا أو فعلا ضد سفن أي دولة أخرى.²⁷
- غير انه يجب الاخذ بعين الإعتبار ان هذا القيد لا ينطبق على أي سفينة حربية او قطعة بحرية مساعدة او غيرها من السفن او الطائرات التي تملكها أو تشغيلها دولة ما، وتكون مستعملة في خدمة حكومية غير تجارية، ولقد احوالت إتفاقية مونتيغوباي لعام 1982، إلى الدول التي تتبعها السفن أو الطائرات توفير الضمانة، وإعتماد التدابير المناسبة التي تكفل إحترام أحكام الإتفاقية والمتعلقة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من مختلف مصادر التلوث.²⁸ وهنا نرى أنه كان يجب الإتيان بتدابير وإجراءات خاصة لحماية البحار من التسربات الزيتية العمدية وغير العمدية منها، حتى لا تجعل منها وسيلة لتلويث البيئة البحرية خاصة في المناطق الخارجة عن سيادة الدول.



- إخطار دولة علم السفينة وأي دولة معنية أخرى دون تأخير بالإجراءات القضائية التي تعتزم دولة الميناء إتخاذها ضد السفينة المنسوب إليها المخالفة على أن يكون هذا الإخطار على وجه السرعة.

وتقدم لها جميع التقارير الرسمية المتعلقة بإجراءات رفع الدعوى والسير فيها، وهنا يتم فوراً إبلاغ الممثلين الدبلوماسيين أو الموظفين القنصلين لدولة العلم.²⁹

- تتخذ دولة الميناء في الدعوى المقامة أمام محاكمها الوطنية، تدابير لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من المنظمة البحرية الدولية، وحضور الدعوى من قبل الممثلين الرسميين للمنظمة أو لدولة العلم، ولأي دولة لها مصلحة، ويكون لهم الحقوق والواجبات التي تتضمنها القوانين الوطنية والقانون الدولي.³⁰

- لا يجوز لدولة الميناء أن تفرض إلا العقوبات النقدية فيما يتصل بما ترتكبه السفن الأجنبية خارج البحر الإقليمي من إنتهاكات للقوانين والأنظمة الوطنية أو للقواعد المنطبقة لمنع تلوث البيئة البحرية، إلا في حالة فعل تلوث متعمد وخطير داخل البحر الإقليمي لدولة الميناء أو للدولة الساحلية طالبة إقامة الدعوى.³¹

ونحن نرى هنا انه ما كان يجب تقييد سلطات دولة الميناء في فرض العقوبات النقدية بل وجب أن تشمل حتى العقوبات البدنية وبغض النظر عن مكان وقوع الإنتهاك طالما كان فعل التلوث متعمداً. وبالطبع فإن الأحكام التي تضمنتها إتفاقية مونتيجوباي في هذا الشأن لا تهم إلا المخالفات المرتكبة من قبل السفن الأجنبية، بالمقابل تبقى كل دولة حرة بالنص على عقوبات غير العقوبات النقدية بالنسبة للمخالفات التي ترتكها السفن الرافعة لعلمها داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة. لكن تجدر الإشارة أن من شأن عدم المساواة في العقوبات المطبقة على السفن الوطنية والسفن الأجنبية، ان تعطي الإمتياز لهذه الأخيرة، وقد يشجعها على إرتكاب المخالفات خارج المناطق البحرية التابعة للدولة التي ترفع علمها، لانه في مثل هذه الحالة قد لا تتعرض إلا لعقوبات نقدية. علاوة على ذلك فإن هذا الإتجاه الذي سارت فيه الإتفاقية، يتناقض مع إحدى القواعد المشتركة للقانون الدولي البيئي والتي أكدت عليها مجموعة من النصوص الدولية، والتي تقضي بأنه لا يجب على الدول إقامة تمييز في تشريعاتها حسب المناطق التي تقع فيه الأنشطة المضرة بالبيئة، وذلك بتطبيق قواعد أقل صرامة بالنسبة للأنشطة التي لها آثار ضارة على البيئة خارج إقليمها الوطني.



- يجب أن تراعي دولة الميناء الحقوق المعترف بها للمتهم أثناء سير الدعوى المرفوعة أمام محاكمها الوطنية بشأن الانتهاكات التي ترتكبها سفينة أجنبية، والتي قد يترتب عليها فرض عقوبات، ويجب ألا تؤخر دولة الميناء السفينة الأجنبية محل التحقيق لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التحقيق المنصوص عليها في المادة 218 من الإتفاقية.

- أيضا يتم تقرير مسؤولية دولة الميناء في المقابل عن الضرر أو الخسارة المنسوبة إليها والناشئة عن تدابير اتخذتها عملا بمقتضى المادة 218 من الفرع السادس من الجزء الثاني عشر من إتفاقية مونتيجوباي، وفي حالة ما إذا كانت هذه التدابير غير مشروعة أو تتجاوز التدابير المطلوبة بصورة معقولة في ضوء المعلومات المتوفرة. كما تلتزم دولة الميناء بالإفراج الفوري عن السفينة الأجنبية، وإخلاء سبيل طاقمها متى تم إيداع الكفالة أو أي ضمان مالي آخر.³²

المطلب الثاني: الضمانات الخاصة.

بخلاف الضمانات العامة التي أقرتها إتفاقية مونتيجوباي بشأن ممارسة دولة الميناء لإختصاصاتها بمحاكمة السفن الأجنبية، هناك ضمانات تقع على عاتق دولة الميناء تهدف إلى خلق نوع من التوازن بين مصالح الدولة الساحلية المضرورة بواقعة الإنتهاك، ودولة العلم الذي ترفعه السفينة الأجنبية، ومن أهم هذه الضمانات:

الفرع الأول: قاعدة توقف الدعوى القضائية لصالح الدولة الساحلية.

نصت الفقرة الرابعة من المادة 218 من الإتفاقية على تقرير حق الدولة الساحلية في طلب إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها على أساس هذا التحقيق، عندما يكون الإنتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية او بحرهما الإقليمي او منطقتها الاقتصادية الخالصة، على ان تنقل أدلة وسجلات القضية وأية كفالة او ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية، ويخول هذا النقل منع دولة الميناء عن السير في مواصلة النظر في الدعوى أمام محاكمها الوطنية. ولكن ماذا لو كانت دولة العلم قد أقامت دعوى قضائية ضد السفينة مرتكبة الإنتهاك، هل تطبق قاعدة وقف الدعوى المقامة من قبل دولة الميناء عن نفس الواقعة لصالح دولة العلم؟.

قبل ان تطرق للإجابة على التساؤل السابق تجدر الإشارة إلى ان طلب التحقيق وإقامة الدعوى القضائية ضد السفينة الأجنبية مرتكبة الإنتهاك قد يكون من قبل الدولة الساحلية، وقد



يكون من قبل دولة العلم، وقد تقوم دولة الميناء بإتخاذ هذه الإجراءات من تلقاء نفسها. وللإجابة على السؤال السابق ينبغي التفرقة بين الحالات السابقة كل على حدة.

* فإذا كان طلب التحقيق والمحاكمة مقدم من الدولة الساحلية إلى دولة الميناء لإنتهاك السفينة الأجنبية للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة داخل المياه الإقليمية للدولة الأولى أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، فإنه لا تسري قاعدة توقف الدعوى القضائية إلا لمصلحة الدولة الساحلية مقدمة طلب التحقيق. بمعنى أنها هي التي تملك طلب إيقاف الدعوى المرفوعة أمام محكمة دولة الميناء، ولا تملك الأخيرة إلا أن تمتثل لهذا الطلب لأنه ليس لديها في هذه الحالة أي مصلحة في الإستمرار في نظر الدعوى أمام محاكمها، ويستدل على هذا الإتجاه من نص المادة 218 /4 حيث جاء نصها صريحا في هذا الشأن عندما نصت على أنه: "يجوز بناء على طلب الدولة الساحلية، إيقاف أية دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها". ولذلك فإن دولة العلم لا تملك الحق في طلب وقف الدعوى المرفوعة أمام محاكم دولة الميناء في هذه الحالة، وليس لها إلا المطالبة بالتزام دولة الميناء بالضمانات المخولة للسفن الأجنبية والمقررة بمقتضى الفرع السابع من الجزء الثاني عشر من الإتفاقية، وبعض الضمانات المقررة في الجزء الخامس عشر من نفس الإتفاقية، أو الرجوع إلى الدولة الساحلية التي طلبت إقامة الدعوى للتفاهم حول تعويض الأضرار أو الخسارة الناجمة عن الإنتهاك الذي وقع من السفينة الرافعة لعلمها أو المسجلة في إقليمها ضد الدولة الساحلية.

أما إذا قامت دولة الميناء برفع الدعوى القضائية أمام محاكمها ووفقا لتشريعاتها الداخلية من تلقاء نفسها، وهذا ما يحدث فقط في حالة ما إذا كان الإنتهاك قد وقع مياهها الداخلية أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة. فإن قاعدة توقف الدعوى القضائية تسري في مواجهتها لصالح دولة العلم إذا كانت الأخيرة أقامت دعوى أمام محاكمها ووفقا لتشريعاتها الداخلية على نفس المخالفة، بشرط ان يكون الإنتهاك قد وقع خارج البحر الإقليمي لدولة الميناء، ووفقا للقواعد والأحكام المقررة بنص المادة 228 من الجزء الثاني عشر من إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982.³³ ونحن نرى في هذا الصدد أن وضع الشرط الأخير من شأنه أن يقيد دولة الميناء في إستكمال إجراءات المتابعة إذا ما وقعت الإنتهاكات خارج بحرهما الإقليمي، وكأنما الملوثات البحرية النفطية تتجاهل الحدود القانونية، وهنا ما كان يجب تطبيق قاعدة إيقاف الدعوى لصالح دولة العلم بل كان يجب رفض إختصاص دولة العلم خاصة إذا كانت هذه الأخيرة من الدول المانحة لأعلام المجاملة للحد من مخاطر ممارستها المتكررة خاصة



النفطية منها. فبالرجوع إلى الممارسات السابقة في ميدان المتابعات الجنائية للسفن الملوثة التي كانت تتم في إطار التطبيق غير الجيد لإتفاقية لندن لمنع تلوث البحر بالنفط لعام 1954، فيما يخص المسؤولية الجنائية لربابنة السفن عن التلوث النفطي، فقد كان يلاحظ تساهل دول العلم في محاكمة السفن الحاملة لجنسياتها ومعاقبتها، مما يضعف بشكل كبير قواعد تلك الإتفاقية.³⁴ كما تفقد دولة العلم الإستفادة من إمكانية تعليق المتابعات ضد سفينة تابعة لها، في حالة إذا لم تقم برفع دعوى لفرض عقوبات بتهم ماثلة خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى. السفينة الأجنبية ترفع دولة علم دولة معروفة بإنتهائها المتكررة وعدم وفائها بالتزاماتها المتعلقة بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة لمنع التلوث من السفن، ففي هذه الأحوال تفقد دولة العلم الحق في متابعة السفن التابعة لها.³⁵

الفرع الثاني: تقادم الدعوى القضائية ضد السفن الأجنبية.

قررت إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، أنه لا تقام دعوى لفرض عقوبات على السفن الأجنبية لإرتكابها إنتهاك للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بشأن حماية البيئة البحرية ضد التلوث، بعد إنقضاء مدة ثلاث سنوات على تاريخ إرتكاب الإنتهاك، ولا تقام دعوى من قبل أي دولة في حالة سبق إقامة دولة أخرى لدعوى، مع أحكام وقف الدعوى التي سبق وأن أشرنا إليها.³⁶ ويتضح لنا من إستعراض كل هذه الضمانات التي أحاطتها الإتفاقية السابقة لدولة الميناء، بمناسبة ممارسة إختصاصاتها التنظيمية والتنفيذية بشأن تطبيق القواعد والمعايير الدولية ضد السفن المنتهكة، انها جاءت لحماية مصلحة الجماعة الدولية المتمثلة في المحافظة على مبدأ حرية الملاحة الهادئة لضمان مصالح أساطيلها التجارية، وهذا من شأنه ان يعيق دولة الميناء عن أداء إلزامها بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم النفطي عن السفن.

خاتمة:

إجمالاً يمكن التأكيد أن القانون الدولي الحالي ومن خلال المفهوم الحديث الذي إستحدثته إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، قد حولت لدولة الميناء سلطات تنظيمية وتنفيذية حقيقية في مجال تنفيذ التزاماتها بحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي الناجم عن السفن، فلم يعد ينحصر دورها في جمع المعلومات والأدلة الضرورية عن المخالفات المرتكبة، وإبلاغها لدولة العلم بل يتجاوز دورها هذا الإطار التقليدي، لتتحول إلى عنصر محوري لتفعيل الجهود الدولي لمواجهة اخطار هذا النوع من التلوث، والعمل على إقامة دعاوى القضائية ومتابعة السفن الأجنبية عندما تكون موجودة طوعاً داخل أحد موانئها أو محطاتها البحرية الهائية القريبة من



الشاطئ، ، بناء على طلب مقدم لها أو بمبادرة منها، حال إرتكابها لمخالفات التلوث النفطية بصرف النظر عن المكان الذي تمت فيه المخالفات. حيث يجوز لها أن تنوب عن المجتمع الدولي ككل، وليس فقط الدول الساحلية المتضررة أو المهتدة بخطر التلوث. إلا أنه وبالرغم من كل هذه السلطات التي خولتها إتفاقية مونتيجوباي لدولة الميناء نجد أنها أرفقتها بعدد كبير من القيود وبعض الشروط الإجرائية التي تعيقها وإلى حد كبير عن تحقيق رقابة فعالة على السفن الأجنبية المخالفة. خاصة وإن كانت هذه السفن تنتمي إلى دول علم المجاملة والمعروفة بإنتهاكاتهما للقواعد والمعايير الدولية، فضلا عن تقييدها بفرض العقوبات النقدية للمخالفات البيئية المرتكبة خارج بحرهما الإقليمي في المنطقة الاقتصادية الخالصة دون مراعاتها لآثار وخطورة الإنسكابات النفطية على البيئة البحرية، وهو ما يضعف من فعالية احكامها.

وبناء على ما تقدم يكون من الأنسب الإشارة إلى التوصيات التالية:

- ضرورة توسيع نطاق نظام العقوبات على السفن الأجنبية المنتهكة للقواعد والمعايير الدولية بشأن منع التلوث النفطي من السفن لتشمل العقوبات البدنية وبغض النظر عن مكان وقوعه.

- إقصاء دول علم المجاملة وفرض عقوبات شديدة جراء انتهاكاتهما المستمرة للقواعد والمعايير الدولية.

- توحيد ممارسات تفتيش السفن الأجنبية حتى تتجنب دول علم هذه الأخيرة التعرض لخطر الإحتجاز أو الحرمان من زيارة الموانئ الأجنبية

- إتخاذ الإجراءات والتدابير اللازمة لضمان إلتزام السفن الأجنبية التي تتمتع بالحصانة السيادية بمرعاة القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمنع التلوث النفطي من السفن.

الهوامش:

1- والمقصود هنا كل اشكال النفط الخام ومنتجاته شاملا كل انواع الهيدروكربونات السائلة وزيت الشحوم وزيت الوقود والزيت المكرر ونفط الأفران والقار وغيرهما من المواد المشتقة من النفط ونفاياته، وتتلوث البحار بالنفط من السفن والناقلات بطريقتين الأولى هو التلوث العمدي الذي يقع نتيجة لالقاء المخلفات النفطية (الزيتية) بسبب مياه الموازنة التي تقفدها الناقلات النفطية، والطريق الثاني هو التلوث العرضي بالزيت الذي يتسرب من الناقلات والسفن العملاقة عقب الحوادث البحرية. للتفصيل انظر محمد سامر أنور عاشور، رسالة دكتوراه بعنوان تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، دون سنة المناقشة، ص 85. وأنظر أيضا: عبد الواحد محمد الفار، الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية



والحفاظ عليها من أخطار التلوث (دراسة قانونية في ضوء إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982)، دار النهضة العربية، القاهرة، 1985، ص 45- 46.

²⁻ وتمثلت المحاولات الأولى في إتفاقية لندن لعام 1954 الخاصة بمنع تلوث البحر بالنفط، والتي لم تشر بشكل واضح لمفهوم دولة الميناء ولكن أكتفت بالقول أنه يحق لكل دولة أن تراقب السفن الأجنبية عندما تكون راسية في ميناء يقع بإقليمها، وأن تفحص سجل النفط الذي يجب أ تحمله السفينة الخاضعة لأحكام هذه الإتفاقية، وإذا تبين لها إرتكابها لمخالفة، فإن الدولة التي قامت بالمعاينة توجه تقريراً بذلك إلى الدولة التي تنتهي إليها هذه السفينة وهو ما يحصر دور دولة الميناء في هذه الوظيفة الرقابية المحدودة، في حين تظل دولة العلم هي صاحبة الإختصاص لمتابعة ومعاينة السفن الحاملة لجنسيتها. والإقرار الصريح لمفهوم دولة الميناء كان مع إتفاقية لندن المتعلقة بمنع التلوث من السفن لعام 1973، والتي خصصت بعضاً من احكامها لدولة الميناء في المساهمة في تطبيق القواعد الدولية للوقاية من التلوث الناتج عن الملاحة البحرية، غير انه في حالة إكتشافها وتأكيدها من حصول الإتهام فإن حق المتابعة والعقاب يعود لدولة العلم. محمد البزاز، حماية البيئة البحرية (دراسة في القانون الدولي)، منشأة المعارف الإسكندرية، 2006، ص 107.

³⁻ أبو الخير احمد عطية عمر، رسالة دكتوراه بعنوان الإلتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، 1995، ص 256.

⁴⁻ عرفتها إتفاقية جنيف بشأن نظام الموانئ البحرية لعام 1923، في مادتها الأولى: "هي التي تتردد عليها السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية"، بينما لم تعرف إتفاقية مونتيجوباي لعام 1982، الموانئ ولكن اكتفت في مادتها الثامنة بتحديد المياه الداخلية والتي تتكون من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلاجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار والمياه التاريخية التي تعلن ذلك. أنظر محمد الحاج محمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008، ص 86.

⁵⁻ محمد البزاز، المرجع السابق، ص 109-110.

⁶⁻ أنظر المادة 03/211 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز النفاذ 16 نوفمبر 1994، وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جانفي 1996، الجريدة الرسمية العدد6، المؤرخة في 24 جانفي 1996.

⁷⁻ محمد البزاز، المرجع السابق، ص 110.

⁸⁻ محمد سامر أنور عاشور، رسالة دكتوراه بعنوان تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، مصر، دون سنة المناقشة، ص 220.

⁹⁻ أبو الخير احمد عطية عمر، المرجع السابق، ص 256.

¹⁰⁻ ومن أهم الإتفاقيات التي تناولت هذه القواعد والمعايير الدولية: الملحق الأول من إتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، والتي أقرت بلندن في 02 نوفمبر 1973، وبدأ سريانها في 02 أكتوبر 1983 ، وقد تمخض عن إتمادها الإتفاقية الأصلية وخمس ملاحق وثلاث بروتوكولات، وقد عرفت الإتفاقية باسم إتفاقية ماربول، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 108/88 الصادر في 31 ماي 1988، وأيضا القواعد التي تضمنتها



الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار solas، والتي أعتمدت في 01 نوفمبر 1974، ودخلت حيز النفاذ 25 ماي 1980، أنظر الفصل الأول والخامس منها.

¹¹ - محمد البزاز، المرجع السابق، ص 109.

¹² - المرجع نفسه، ص 108.

¹³ - Bonassies Pierre et Scapel Christian, Droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence,EJA, 2006, pp 36- 37.

¹⁴ - المادة 218 من الإتفاقية.

¹⁵ - المادة 219 من الإتفاقية.

¹⁶ - المادة 292 من الإتفاقية.

¹⁷ - المادة 01/218 من الإتفاقية.

¹⁸ - محمد البزاز، المرجع السابق، ص 111.

¹⁹ - المادة 03/218 من الإتفاقية.

²⁰ - محمد البزاز، المرجع السابق، ص 113.

²¹ - 04/218 من الإتفاقية.

²² - محمد البزاز، المرجع السابق، ص 114- 117.

²³ - عبد الهادي محمد العشري، رسالة دكتوراه بعنوان الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث،

كلية الحقوق، جامعة الزقازيق، 1989، ص 388.

²⁴ - المادة 224 من الإتفاقية.

²⁵ - أنظر المادة 225 من الإتفاقية.

²⁶ - أنظر المادة 226 من الإتفاقية.

²⁷ - المادة 227 من الإتفاقية.

²⁸ - المادة 236 من الإتفاقية.

²⁹ - المادة 231 من الإتفاقية.

³⁰ - المادة 223 من الإتفاقية.

³¹ - الفقرتين 1 و2 من المادة 230 من الإتفاقية.

³² - محمد صالح لوجلي الزوي، التنظيم القانوني للمياه الداخلية (دراسة تحليلية في ضوء القانون الدولي

للبحار)، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2013، ص 186.

³³ - عبد الهادي محمد العشري، المرجع السابق، ص 392- 393.

³⁴ - محمد البزاز، المرجع السابق، ص 123.

³⁵ - المادة 01/228 من الإتفاقية.

³⁶ - الفقرتين 2 و3/228 من الإتفاقية.