

دور دولة الميناء فى مكافحة التلوث البحرى من

السفن والناقلات موانئ المجاملة

ports of convenience

إعداد

د/خالد محمد حسن إسماعيل

مقدمة:

لم تكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ متفردة فقط في عدد أطرافها والذي بلغ حتى ٣١ أغسطس ٢٠١٦ عدد ١٦٨ طرفا ولكن فيما أرسته

من مبادئ وما أحدثته من خلق فئات جديدة من الدول غايتها في ذلك وهدفها مواجهة كافة الأخطار المتنامية من كافة مصادر وأسباب التلوث البحري وخاصة التلوث البحري من السفن والناقلات .

فأخطار التلوث البحري وأضراره وما تركته وسجلته في ذاكرة العالم من انطباعات وصور سلبية مثل هاجسا مخيفا وتخوفا كبيرا أمام أعين ونظر واضعي اتفاقية مونتغيوباي عام ١٩٨٢ الأمر الذي حدا بهم إلي العمل علي وضع حد لكبح جماح هذه التخوفات وتلك الهواجس من خلال العمل علي مكافحة هذه الأخطار والحد من تلك الأضرار .

فما بين غلو الدول الساحلية وتشدها الهادف لحماية البيئة البحرية ودول الأعلام وارتدادها علي أعقابها وتفريطها في هذه الحماية كانت هناك حاجة ماسة لإيجاد نوع من التوازن بين ما ألم بدور الدول الساحلية وجنوحها نحو الغلو في إجراءات وتدابير الحماية ودول الأعلام وتفريطها ومن ناحية أخرى مصلحة المجتمع الدولي لإيجاد نوع من التوازن بين حاجته الماسة لبيئة نظيفة وسعيه إلي الحفاظ علي ملاحه أمنة من هنا كانت الاتفاقية تأمل من خلق دور لدولة الميناء تحقيق نوع من هذا التوازن بين مصالح الشحن والمصالح البيئية .

ومن خلال هذا البحث سيتم إثارة عدد من التساؤلات والتي يهدف البحث من خلال الإجابة عنها إلي تقييم لدور دولة الميناء وما حققته في ظل اتفاقية مونتغيوباي عام ١٩٨٢. فالتساؤل الأول يتعلق بمدى سلطة دول الميناء في منع السفن من الوصول ولوج موانئها ؟ أم يوجد هناك التزام وواجب علي دول الميناء بفتح موانئها أمام كافة السفن والناقلات؟

وثمة تساؤل آخر هو ما إذا كان من غير الممكن توفير حل آخر لنزاع التجارة والبيئة بين مصالح الشحن ومصالح الضحية؟^(١) بمعنى آخر هل اعتماد اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢ علي دور دولة الميناء يعتبر الحل الأمثل لنزاعات التجارة والبيئة؟ أي هل ساهم قيام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بخلق دولة الميناء ومنحها دورا في حماية البيئة البحرية في إيجاد نوع من التوازن بين دور الدول الساحلية وادوار دول الأعلام؟ أم أن توازن المصالح كان يقف حجر عثرة أمام دول الميناء في تحقيق التوازن الذي هدفت الاتفاقية إلي تحقيقه ويردها علي أعقابها فتنكص عما التزمت به ؟بمعني آخر هل المصالح الاقتصادية لدول الميناء نحو زيادة مواردها من خلال السفن والناقلات التي تلج موانئها حال دون القيام بما وسد إليها وما ألقنتها الاتفاقية علي كاهلها من التزامات غايتها حماية البيئة البحرية ووضع حد لأسباب تدهورها ؟

(١) Hui (W). Civil Liability For Marine Oil Pollution Damage .Acomparative and Economic Study Of The International ,U S and Chinese Compensation Regime .thesis to obtain the degree of Doctor from the Erasmus university Rotterdam .٢٠١١.P٣١

فقد مر دور دولة الميناء في مجال الاختصاص والولاية والرقابة علي أنشطة السفن والناقلات بهدف مكافحة التلوث البحري بالعديد من التطورات والتي يمكن رصدها من خلال تقسيم هذا البحث إلي عدد من الفروع والتي من خلالها سيتم دراسة التطورات التي لحقت بدور دولة الميناء من خلال التعرض لدورها قبل اعتماد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ثم بعد ذلك دورها في ظل اعتماد الاتفاقية ثم التعرض لتقييم هذا الدور في ظل ما وسدته إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ :

الفرع الأول: ولاية واختصاص دولة الميناء قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

الفرع الثاني : ولاية واختصاص دولة الميناء في ظل اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢

الفرع الثالث : تقييم دور دولة الميناء في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

الفرع الأول

ولاية واختصاص دولة الميناء قبل اتفاقية

الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

فإذا كان الشحن كصناعة يعتبر وبحق من أقدم الصناعات العالمية والتي مازالت تلعب دورا حيويا في حمل البضائع والأشخاص وفي دعم الاقتصاد

العالمي فحوالي ٩٠% حاليا من التجارة الدولية يتم حملها من خلال ٥٠ ألف سفينة ويعمل عليها كطاقم أكثر من حوالي ١ مليون بحار من كل الجنسيات (١) فإن واحدة من أصعب المسائل التي تواجه المجتمع الدولي حاليا هي مشكلة التلوث البحري الناجمة جراء أنشطة الشحن ووضع الآلية للسيطرة الفعالة عليه فجزء من صعوبة وضع آلية مراقبة فعالة نابع من تعقد مصادر التلوث وجزء آخر نابع من تنوع مصالح الأفراد المختلفة والدول في البيئة البحرية (٢)

فعلي الرغم من اعتراف القانون الدولي قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ بالاختصاص التنفيذي لدولة الميناء علي أي انتهاك أو خرق لقوانينها الداخلية الخاصة بالتلوث البحري حال وقوعه داخل موانئها إلا أن هذا الاختصاص كان قاصر ولا يمتد إلي الانتهاكات التي تقع من السفن قبل دخولها البحر الإقليمي لدولة الميناء مثل أعالي البحار (٣)

ونظرا لان انعدام التنسيق بين الدول الفردية يعتبر احد القيود الأساسية التي تقف حجر عثرة في سبيل تنظيم التلوث المتولد من السفن وهو ما أفضي إلي الحاجة لإضفاء الطابع المؤسسي على آليات الامتثال وهو ما تمثل في العديد من

(١) Mansell (J.N.K) :Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues. Springer Science & Business Media, ٢٠٠٩.P١

(٢) Odidi Okidi(C) :Regional Control of Ocean Pollution :Legal and Institutional Problem and Propects .Brill Archive ١٩٧٨.P١

(٣) Pamborides(G.P) :International Shipping Law Legislation and Enfocement . Martinus Nijhoff Publishers, ١٩٩٩ .P٤٨

اتفاقيات الايمو التي تهدف للتحقق مما إذا كانت السفن الأجنبية نفسها ووثائقها تمتثل للقواعد والمعايير الدولية ذات الصلة بسلامة السفن ،شروط العيش والعمل على هذه السفن وحماية البيئة البحرية والموضوعة من خلال الاتفاقيات ذات الصلة^(١)

فقبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تم إدخال العديد من الأحكام التي تسمح برقابة دولة الميناء على عدد من الاتفاقيات خاصة تلك التي أبرمت عن طريق المنظمة البحرية الدولية "الإيمو" والتي كان من أهمها :

١-الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن عام ١٩٦٦ وبرتوكولها عام ١٩٨٨^(٢)

يعتبر نص المادة ٢١ من الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ والذي منح الحق لسلطات دول الميناء في ممارسة ولايتها على السفن الأجنبية داخل موانئها من النصوص القوية جدا باعتبار انه من أول المحاولات من قبل المنظمة الدولية البحرية من اجل إدخال ولاية دولة الميناء في الاتفاقيات الدولية^(٣) فقد أخضعت المادة ١/٢١ من الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام ١٩٦٦ والمعدلة ببرتوكول ١٩٨٨ السفن حال وجودها في موانئ الدول المتعاقدة

(١) Tanaka(Y). The international Law of the sea.Cambridge University Press ٢٠١٢ .P٢٨٥

(٢) ففي عام ١٩٣٠ وقبل خروج الايمو للوجود بزمان طويل تم توقيع أول اتفاقية لخطوط الشحن إلا انه ونتيجة للعديد من التطورات التقنية تم القيام باستبدال هذه الاتفاقية باتفاقية خطوط الشحن لعام ١٩٦٦ والتي دخلت حيز النفاذ في ٢١ يوليو عام ١٩٦٨

(٣) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٦

للرقابة التي تهدف للتأكد أو التحقق من وجود شهادة صالحة لخطوط التحميل علي متن السفينة وقد فرقت الاتفاقية بين فرضين :

الأول : وهو حال وجود مثل هذه الشهادة فان الرقابة تهدف للتأكد من عدم تجاوز السفينة للحمولة المصرح بها في الشهادة وان خط التحميل يتوافق مع ما في الشهادة وقد تم إضافة الفقرة ج بموجب بروتوكول ١٩٨٨ وهو عدم تعرض السفينة لأية تغييرات مادية من شأنها عدم صلاحية السفينة للإبحار دون تعرض أرواح الأشخاص للخطر

الثاني : حال إعفاء السفينة من الشهادة فان الرقابة في هذه الحالة تهدف إلي التثبت من الالتزام بالشروط المنصوص عليها في تلك الشهادة^(١)

(١) المادة ٢١ الرقابة

(٢) تخضع السفن الحائزة على شهادة بمقتضى المادة ١٦ أو ١٧، عند وجودها في موانئ الحكومات المتعاقدة الأخرى، للرقابة من قبل موظفين مفوضين أصولاً من قبل تلك الحكومات. وتكفل الحكومات المتعاقدة ممارسة مثل هذه الرقابة بالقدر المعقول والعملي بهدف التحقق من وجود شهادة صالحة في ظل الاتفاقية الحالية على متن السفينة. وعند وجود شهادة دولية صالحة لخطوط التحميل على ظهر السفينة، فإن الرقابة ينبغي أن تهدف فحسب إلى التأكد مما يلي:

- (أ) أن السفينة غير محملة بما يتجاوز الحدود التي تسمح بها الشهادة؛
- (ب) أن موقع خط تحميل السفينة يتماشى مع الشهادة؛
- (ج) أن السفينة لم تخضع لتبديل مادي في ما يتصل بالمسائل المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة (٩) من المادة ١٩ بحيث غدت غير صالحة بصورة جلية للخروج إلى البحر دون تعريض الأرواح البشرية للخطر. وفي حال وجود شهادة إعفاء

علاوة على قيام الاتفاقية بمنح الحق للسلطات في احتجاز السفن الأجنبية حال وجود تغييرات جوهرية من شأنها عدم صلاحية السفينة للعمل في البحر دون خطر على حياة الإنسان وهو ما أشارت إليه المادة ١٩ من اتفاقية خطوط الشحن والتي مؤداها انه في مثل هذه الحالات تعتبر شهادة خط الشحن الدولي الصادرة عن دولة العلم في حكم الملغاة وهو ما يعنى إمكانية قيام دولة الميناء باحتجاز السفينة حال كون الظروف التي بررت إلغاء الشهادة متوافرة أثناء التفتيش^(١) وبالتالي فإذا كان الهدف المباشر من وجود العديد من القواعد والأنظمة الدولية هو ضمان سلامة السفينة إلا أن من شأن تطبيقها يؤدي بطريقة غير مباشرة إلى الحد من حالات التلوث العرضي^(٢)

٢- اتفاقية سولاس لعام ١٩٧٤ وبرتوكولها عام ١٩٧٨ وعام ١٩٨٨^(٣) :

دولية صالحة لخطوط التحميل على متن السفينة، فإن مثل هذه الرقابة يجب أن تهدف فحسب إلى التثبت من الالتزام بالشروط المنصوص عليها في تلك الشهادة.

(١) Pamborides(G.P).OP.Cit.P٥٧

(٢) د/محمد البزاز.حماية البيئة البحرية،دراسة في القانون الدولي.منشأة المعارف،الإسكندرية ٢٠٠٦ ص ٢٠٢

(٣) يرجع أصل اتفاقية حماية الأرواح في البحر سولاس لعام ١٩٧٤ إلي عام ١٩١٤ كنتيجة لحادثة تاتينك فأول اتفاقية تم توقيعها في عام ١٩١٤ وكان اندلاع الحرب العالمية الأولى قد منعها من الدخول حيز النفاذ وقد نقحت عام ١٩٢٨ ودخل الإصدار الجديد حيز التنفيذ عام ١٩٣٣ وتم مراجعتها في عام ١٩٤٨ ودخلت حيز النفاذ عام ١٩٥٢ ومرة أخرى تم تحديثها عام ١٩٦٠ واتفاقية ١٩٦٠ تم تعديلها عدد من المرات في ١٩٦٦، ١٩٦٧، ١٩٦٨، ١٩٦٩، ١٩٧١، ١٩٧٣، وكافة هذه التعديلات لم تدخل حيز النفاذ بسبب تطبها ٣/٢ للتصديق عليها من الدول الأطراف المتعاقدة

فطبقا لأحكام اتفاقية سولاس باستطاعة دولة الميناء المضي قدما في إجراءات التفتيش الكامل إذا تبين لها أن شروط السفينة اقل من المعايير المنصوص عليها علاوة علي السماح لموظفي دولة الميناء بالقيام بفحص مطابقة المعدات للشهادات المطلوبة الأمر الذي يعني في الواقع أن سلطة دولة الميناء في التفتيش الكامل تستند كليا على انطباعاتها (١)

فقد تضمنت اتفاقية سولاس بشأن حماية الأرواح في البحر(لندن عام ١٩٧٤) معايير السلامة والتي يجب أخذها في الاعتبار فيما يخص تصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل المراقبة الواجب احترامها من قبل السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء(٢)

هذا وبعد بضع سنوات من وضع اتفاقية سولاس ١٩٧٤ وقبل دخولها حيز النفاذ كشف عدد من حوادث ناقلات النفط عن الحاجة لتعديل الاتفاقية ولا بد من تضمينها للمتطلبات الإضافية وجاء الحل مع قرار مؤتمر سلامة الناقلات ومنع التلوث ليضع هذه التعديلات في برتوكول وقع في عام ١٩٧٨ وعرف ببروتوكول ١٩٧٨ لاتفاقية سولاس والذي قدم مفهوم التفتيش غير المجدول

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٦٠

(٢) د/محمد البزاز .المرجع السابق . ص ٢٠٣

ومفهوم الدراسات الاستقصائية السنوية الإلزامية في الفصل الأول لاتفاقية سولاس ١٩٧٤ ومن ثم فقد تم من خلاله تعزيز متطلبات سيطرة دولة الميناء^(١) وفي هذا الصدد المتعلق بتنفيذ دولة الميناء لما وسد إليها من واجبات وفي سبيل تحقيق ما القي علي كاهلها من التزامات بشأن تفتيش وفحص السفن بهدف مطابقة المعدات للشهادات المطلوبة فقد سجلت مذكرة تفاهم باريس حدوث حوالي ١٧٩٥٢ عملية تفتيش تمت خلال عام ٢٠١٨ وهي مماثلة لأرقام العمليات التي تمت خلال عام ٢٠١٧ والتي قدرت بحوالي ١٧٩٢٣ عملية^(٢) كما سجلت مذكرة تفاهم طوكيو حدوث حوالي ٣١٥٨٩ عملية تفتيش خلال عام ٢٠١٨^(٣) علاوة علي أن مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط سجلت حوالي عدد ٥٢٠٠ عملية تفتيش أجريت في عام ٢٠١٧ والتي أظهرت انخفاض ١١٢ عملية تفتيش (٢ %) مقارنة مع أرقام عام ٢٠١٦. وكان أكبر مساهمة لعمليات التفتيش من تركيا حوالي ١٢٦٠ عملية تفتيش آنذاك و مصر حوالي ١١١٤ عملية تفتيش.^(٤)

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٨٩

(٢) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org)

Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT
٢٠١٨.P١٥

(٣) <http://www.tokyo-mou.org>. PORT STATE CONTROL UNDER
THE TOKYO MOU, ٢٠١٨.P١١

(٤) Med MoU – Annual Report – Year ٢٠١٧.P١١

مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط تم توقيعها عام ١٩٩٧ بين ثمانية دول وأواخر ١٩٩٧ انضمت الدول رقم تسعة وبحلول عام ١٩٩٩ أصبح عدد أعضاء مراقبة الميناء لدول البحر الأبيض المتوسط ١٠ أعضاء

٣- اتفاقية معايير التدريب عام ١٩٧٨ :

بموازاة مع الصكوك الدولية التي تهتم السفن فيما يخص معايير تصميمها وبنائها وتجهيزها هناك قواعد دولية أخرى تتعلق بسلامة السفن وهي تلك الشروط والمعايير التي تخص الكفاءة المهنية للعنصر البشري والتي نصت عليها الاتفاقية المبرمة بلندن ١٩٧٨ والمتعلقة بمستويات أو معايير تكوين أو تدريب العاملين في البحر وإصدار شهادات وأعمال مناوبات لهم^(١)

فوفقا لمواد اتفاقية معايير التدريب لعام ١٩٧٨ التي تعاملت مع مسائل الرقابة فقد أشارت إلى القبول المتبادل من الدول المتعاقدة للشهادات التي تصدر من دولة العلم وعلى الرغم من ذلك فقد أشارت إلى أن هذه الشهادات قد لا تقبل "إذا كانت هناك أسباب واضحة للاعتقاد أن الشهادة تم الحصول عليها بطريق الاحتيال أو أن حامل الشهادة ليس هو الشخص الذي تخصصه الشهادة أصلا" (م/١٠)، وفي حالة قيام مسؤولي الميناء بالتنقيش ووجود أي انتهاك للاتفاقية وجب عليهم إعلام ربان السفينة فضلا عن الممثل الدبلوماسي لدولة العلم بحيث يتم اتخاذ الإجراء المناسب^(٢)

(١) د/محمد البزاز .المرجع السابق . ص ٢٠٣

(٢) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٦٠

م/١٠ (تخضع كافة السفن ،عدا تلك التي يتم استبعادها بموجب المادة ٣ ، عند تواجدها في مواني احد الأطراف للرقابة بواسطة موظفين مخولين من هذا الطرف للتحقق من أن جميع العاملين في البحر الذين يخدمون على ظهر السفينة والمطلوب أن يكونوا حاملين لشهادات تبعا لأحكام الاتفاقية ،هم فعلا حاملين لهذه الشهادات أو يحملون إعفاء مناسب .

فوفقا للإحصائيات فقد سجلت مذكرة تفاهم باريس بشام مراقبة دولة الميناء انخفاضا في أوجه القصور المتعلقة بالعمل والظروف المعيشية إلي حوالي ١٤.٩% خلال عام ٢٠١٨ من ١٥.٥% خلال ٢٠١٧ ومن ١٦.١% خلال ٢٠١٦ فإجمالي الحالات خلال عام ٢٠١٨ حوالي ٦٠٠٦ منخفضا عن عام ٢٠١٧ والذي كان حوالي ٦٣٧٢ حالة^(١)

هذا وكان من الأمور التي ساهمت في تسهيل وتيسير تنفيذ نظام رقابة دولة الميناء الإجراءات التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية لرقابة دولة الميناء بالإضافة إلى قيام المنظمة بوضع مبادئ توجيهية لرقابة دولة الميناء، مثل مشروع المبادئ التوجيهية للمنظمة البحرية الدولية/ منظمة العمل الدولية لرقابة

تقبل هذه الشهادات ما لم يكن هناك دلائل واضحة تدل على أن احد هذه الشهادات قد تم الحصول عليها بطريق الغش أو أن الشخص الذي يحمل الشهادة ليس هو نفس الشخص الذي أصدرت له الشهادة أصلا ٢- في حالة وجود أي نوع من القصور فيما يختص بتطبيق أحكام الفقرة) ١ (من هذه المادة أو في الإجراءات المنصوص عنها في القاعدة ١/٤"

- إجراءات الرقابة "فعلى الموظف المكلف بالرقابة أن يخطر كل من ربان السفينة والقنصل تحريريا وبصفة فورية بذلك، وفي حالة غياب الأخير يتم إخطار اقرب ممثل دبلوماسي أم السلطة البحرية للدولة التي صرحت للسفينة أن تحمل علمها وذلك لاتخاذ الإجراء المناسب . ويحدد مثل هذا البلاغ تفاصيل القصور الموجود والأسباب التي يعتبر الطرف من اجلها ان هذا القصور يشكل خطرا على الأفراد أو الممتلكات أو البيئة

(^١)[http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org). Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٦

دولة الميناء على إجراءات النفطيش المتعلقة بساعات عمل الملاحين بشأن ساعات عمل البحارة وتزويد السفن بالأطعم^(١).

وقد أظهرت الإحصائيات التي سجلتها مذكرة تفاهم باريس انخفاضا في أوجه القصور المتعلقة بشهادات ووثائق الطاقم من ٦٧٤٥ عام ٢٠١٧ إلي حوالي ٦٢٧٥ عام ٢٠١٨^(٢) كذلك سجلت مذكرة تفاهم طوكيو انخفاضا في أوجه القصور المتعلقة أيضا بشهادات ووثائق الطاقم والسلامة من الحرائق وسلامة الملاحة بحوالي ٣.٥%^(٣)

كما خولت الاتفاقية دولة الميناء سلطة المراقبة من اجل التحقق من كون رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية وإذا تبين لدولة الميناء أن غياب هذه الشهادات يمثل خطرا على سلامة الأشخاص والأموال والبيئة فانه يحق لها أيضا اتخاذ التدابير الضرورية لمنع السفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر (م ١٠) ^(٤)

(١) UN. Doc .A/٦١/٦٣/Add.١.P١٩

(٢) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org) Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٦

(٣) <http://www.tokyo-mou.org>. PORT STATE CONTROL UNDER THE TOKYO MOU, ٢٠١٨. P١٣

(٤) د/ محمد البزاز .المرجع السابق . ص ٢٠٤

وقد أكدت المادة ٥/١٠ علي عدم وجود معاملة تفضيلية بين السفن التي تحمل علم دولة طرف في الاتفاقية والسفن التي تحمل أعلام دول ليست أطرافا في الاتفاقية^(١)

٤- ولاية واختصاص دولة الميناء طبقا لمدونة السلوك (اتفاقية لندن ١٩٧٣):
فقد كانت البداية من خلال المؤتمر الذي عقده المنظمة الدولية البحرية "الايمو" عام ١٩٧٣ والذي فشل في وضع نص يخص تنفيذ دولة الميناء إلا انه رغم ذلك قام بتعزيز نظام التنفيذ، فمن خلال المادة ٢/٦ من اتفاقية مار بول عام ١٩٧٣ يحق لمسئولي دولة الميناء في الدول الأطراف القيام بفحص السفن الأجنبية للتحقق عما إذا كانت هناك تصريفات لمواد ضارة في أي منطقة بحرية تمثل انتهاكا للاتفاقية، بالإضافة إلى أن ذات المادة في فقرتها الخامسة منحت الحق في التفتيش لدولة الميناء في حالات منها قيام مسئول دول الميناء من أي طرف من الاتفاقية- بإرسال طلب للتحقيق إذا ما كان هناك "دليل هام أو جدي بان السفينة قامت بتصريف مواد ضارة أو دفيق يحتوي على مثل هذه المواد في أي مكان"^(٢)

(١) المادة ٥/١٠ (تطبق هذه المادة في حالة الضرورة للتحقق من أن السفن التي ترفع علم دولة ليست طرفا في الاتفاقية لا تحصل على معاملة أكثر تمييزا من السفن التي ترفع علم طرف من أطراف الاتفاقية" .

(٢) Kasoulides(G.C).Global and regional Port state regimes .Ringbom(H).Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection:Focus on Ship Safety and Pollution Prevention .Kluwer Law International ١٩٩٧ .P١٢٣

هذا وقد تنوعت الاختصاصات الممنوحة من قبل الاتفاقية الدولية لمكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن ١٩٧٣ لدولة الميناء بين منحها الحق في التفتيش المادي لأجل إثبات انتهاك السفينة الذي ترتب عليه تلوث البيئة البحرية وكذلك حقها في منع السفن الأجنبية في حالات معينة من ولوج موانئها أو إحدى محطاتها النهائية:

أ- حق دولة الميناء في التفتيش المادي بهدف إثبات انتهاكات السفينة :

ففي إطار تبديد الهواجس التي تشغل بال المجتمع الدولي إزاء السفن التي تمثل أخطارا متنامية على البيئة البحرية فقد عمدت اتفاقية مار بول إلى وضع العديد من المعايير المتعلقة بتصاميم السفن ومعداتنا وبنائها ويكون على السفن الالتزام بها اجتنابا لوقوع حوادث التلوث أو التصريفات حال جنوحها أو تصادمها مع اتسام واتصاف هذه المعايير والقواعد الدولية بالصرامة والشدة ودقة المضمون^(١) وفي هذا الإطار أجازت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام

وفي هذا تنص المادة ٥/٦ من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام ١٩٧٣ على أن " ويجوز أيضا لكل طرف تفتيش سفينة تنطبق عليها الاتفاقية الحالية عند دخولها إلى الموانئ أو المحطات البحرية الخاضعة لولايتها القضائية ،وذلك عند تلقيه من اى طرف طلبا بإجراء تحقيق مرفقا بالأدلة الكافية على أن هذه السفينة قد قامت بتصريف مواد ضارة أو دقق تحتوى على تلك المواد في مكان ما.ويرسل التقرير عن هذا التحقيق إلى الطرف الذي طلب إجرائه والى الإدارة حتى يتسنى اتخاذ التدابير المناسبة بمقتضى الاتفاقية الحالية

(١) د/محمد البزاز .المرجع السابق . ص١٩٧

١٩٧٣ لدول الميناء القيام بنفتيش السفن الأجنبية خلال تواجدها ولوجها لموانئها
وبإحدى محطاتها النهائية البعيدة عن الشاطئ بهدف التحقق من شئئين :
الأول: مدى التزام السفن الأجنبية وتطبيقها للقواعد والمعايير الدولية والمتعلقة
بتصميم السفن ومعدات وأطقمها ،

الثاني: والهدف الثاني هو القيام بجمع الأدلة الكافية واللازمة للتحقق من قيام
السفينة بارتكاب مخالفات تصريف نتج عنها تلوث البيئة البحرية بغض النظر
عن المكان الذي حدث فيه الانتهاك^(١) هذا وبإمكان دول الميناء التفتيش ومراقبة
السفن والناقلات فيما إذا كانت قامت بالامتثال للمعايير المتعلقة بالمعدات وتلك
المتعلقة بالتصريف وتعتبر معايير المعدات من أكثر المعايير التي أثبتت فعاليتها
بل هي أكثر فعالية من معايير التصريف بشأن ضرورة امتثال السفن لها بسبب
أن هذه المعايير يمكن تنفيذها من قبل دول الموانئ والتي هي على خلاف دولة
العلم لديها مجموعة من السلطات والقدرات علاوة على جواز التنفيذ والجزاءات
الإدارية التي تمكن دول الميناء من الاحتجاز بالإضافة إلى أن منع الدخول من
أكثر العقوبات الرادعة لملاك السفن من الغرامات القضائية عن انتهاكات
التصريف^(٢)

(١) د/عبد الهادي محمد عشري: الاختصاص فى حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة
دكتوراه ، جامعة، القاهرة ١٩٨٩.ص٣٦٤

(٢) Khee Jin-Tan(A).Vessel-Source Marine Pollution: The Law And
Politics Of International Regulation. Cambridge University
Press.٢٠٠٥.PP٢٣٨ :٢٣٨

ويعتبر حق تفتيش السفن الأجنبية والذي تقوم به دولة الميناء فيما يتعلق بتصميم هياكل السفن و معداتها وتجهيز أطقمها احد أهم الوسائل التي منحها اتفاقية مار بول لعام ١٩٧٣ لدولة الميناء لتحقيق اكبر قدر من الرقابة على السفن بهدف التأكد من التزامها بتطبيق القواعد والمعايير الدولية بشأن مكافحة التلوث البحري من خلال منعه وخفضه والسيطرة عليه فقامت بمنح دولة الميناء الحق في تفتيشها بغرض التحقق من شهادات صلاحيتها ومدى توافقها مع حالة السفينة الراهنة^(١)

وعلى أساس قاعدة "عدم وجود معاملة تفضيلية" فان الدولة الساحلية بإمكانها تفتيش السفن من اجل الامتثال للمعايير الدولية بغض النظر عما إذا كانت دولة علم السفن طرف في الاتفاقية من عدمه (م ٢/٥) و(٤/٥) اتفاقية مار بول ١٩٧٣/١٩٧٨ وأيضا يجوز للدولة احتجاز السفن غير الصالحة للملاحة في الميناء لحين تنفيذ الإصلاح على الرغم من تأثير ذلك على حرية ملاحة السفن(م ٢/٥ مار بول ١٩٧٣/١٩٧٨)^(٢)

على أن يكون التفتيش بمعرفة الموظفين الرسميين المخولين بذلك قانونا ووجوب اقتصاره علي ما يكون مطلوبا أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق أخرى بمقتضى القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما أو على فحص أية وثائق

(١) د/ عبد الهادي محمد عشري. المرجع السابق ص ٣٦٧

(٢) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٠٤

مماثلة تحملها السفينة^(١) كما قررت أحكام مار بول (م/٤/٢) أيضا حظر الإقدام علي خرق أو انتهاك متطلبات الاتفاقية وحال وجود هذا الخرق أو الانتهاك فعلي الدولة الطرف أن تتصرف بإحدى طريقتين :

أولهما : الدفع نحو اتخاذ إجراءات طبقا لقوانينها .

ثانيهما: أن تقدم للإدارة التي تخضع لها السفينة المعلومات والأدلة المتوافرة لديها التي تبين وقوع الخرق وهو ما يجعل هذه الشهادة دليلا قاطعا على الامتثال ويقيد سلطة سلطات الميناء لإجراء عمليات تفتيش كاملة على معدات السفينة فقط عندما تكون هناك "أرضية واضحة" للاعتقاد بان هذه المعدات غير كافية^(٢)

وقد سجلت مذكرة تفاهم باريس فيما يتعلق بمراقبة دولة الميناء فيما يتعلق بمنع التلوث أن هناك زيادة في إجمالي أوجه القصور خلال ٢٠١٨ كانت حوالي ٢٩٧٣ حالة مقارنة ٢٠١٧ والذي بلغ العدد ٢٠٢٥ حالة هذه الزيادة يمكن تفسيرها بالمتطلبات الجديدة الناتجة لاتفاقية إدارة مياه الصابورة^(٣) كما سجلت أيضا مذكرة تفاهم طوكيو فيما يتعلق بمراقبة دولة الميناء فيما يخص منع التلوث زادت حوالي ٤٣% خلال عام ٢٠١٨ بحوالي ٣ مرات عن عام ٢٠١٧^(٤)

(١) د/ عبد الهادي محمد عسرى .المرجع السابق ص ٣٦٧

(٢) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٨

(٣) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org)Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٦

(٤) <http://www.tokyo-mou.org>. PORT STATE CONTROL UNDER THE TOKYO MOU, ٢٠١٨ P١٣

ومن ثم فان تطبيق اتفاقية مار بول، سولاس، اتفاقية منظمة العمل، اتفاقية معايير التدريب وحتى اتفاقية الأمم المتحدة ١٩٨٢ بشأن شروط تسجيل السفن لا يعنى امتداد سلطة تنفيذ دولة الميناء على الانتهاكات في أعالي البحار أو في المياه الساحلية الإقليمية ولكن فقط التحكم في السفن ومعداتهما، السيطرة على التصريفات في البحر، والولاية في اختصاص الطاقم وشروط العمل^(١) وسواء كان هذا التفتيش الذي تقوم به دولة الميناء قد تم بناء على طلب دولة أخرى وقع الانتهاك في إحدى المناطق البحرية التابعة والخاضعة لها أو دولة أخرى أضررت من الانتهاك أو قامت دولة الميناء بإجرائه من تلقاء نفسها طبقاً (لنص المادة ٢/٦ ونص المادة ٥/٦) فقد اعتبره د/ عبد الهادي محمد عشري يمثل بداية حقيقية من اجل تكثيف جهود المجتمع الدولي لمواجهة ظاهرة تلوث البيئة البحرية من السفن حيث حول لدولة الميناء الذي تتواجد فيه السفينة الأجنبية أو بإحدى محطاتها البحرية الداخلية لأول مرة أن تقوم بعمل تفتيش مادي لهذه السفينة بناء على طلب أية دولة أخرى سواء كانت السفينة قد ارتكبت الانتهاك بأحد المناطق البحرية الخاضعة لولايتها أو أنها أضررت من هذا الانتهاك^(٢)

ب- حق دولة الميناء في منع السفن الأجنبية من ولوج موانئها :

(١) Kasoulides(G.C) .OP.Cit .P١٢٢

(٢) د/ عبد الهادي محمد عشري .المرجع السابق ص ٣٦٩

فقد أثير تساؤل بشأن حق السفن في الوصول إلى الموانئ الأجنبية فهل لأي سفينة أن تطالب بالحق في دخول ميناء دولة ثالثة ومن ثم يقع على دولة الميناء واجب بموجب القانون الدولي بالسماح بوصول السفن الأجنبية لموانئها؟^(١)

فعلي الرغم من حق الدول السيادي بموجب القانون الدولي في حرمان وتنظيم وصول السفن التجارية لموانئها إلا أن ذلك لا يعني أن هذا الحق غير محدود فهناك قواعد أخرى من القانون الدولي تفرض قيود حول إلي أي مدي يمكن أن تذهب الدول في ممارسة هذا الحق^(٢)

فقد منحت الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام ١٩٧٣ دول الميناء الحق في منع ولوج السفن الأجنبية موانئها وخولتها الحق في منعها كذلك من الخروج حال دخولها في حالات أوردتها الاتفاقية من عدم حمل السفن الأجنبية للشهادات الدولية المتعلقة بمنع التلوث البحري أو انتهاء صلاحيتها أو حالة السفينة أو معداتها أو تجهيزها وطاقهما غير مطابقة مع ما تم تدوينها في الشهادة من بيانات (م/٢) من اتفاقية مار بول لعام ١٩٧٣^(٣)

ورغم عدم معالجة اتفاقية جنيف ١٩٥٨ لهذه المسألة مباشرة وان المرجع الوحيد لهذه المسألة هو المادة الثالثة من اتفاقية أعالي البحار والتي من خلالها تم التعامل فقط مع حق الوصول للموانئ الأجنبية للدول غير الساحلية إلا أن اتفاقية ١٩٨٢

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P ٢٦

(٢) Rimgbom(H). European Union Maritime Safety Policy and International Law BRIL . ٢٠٠٨ .P ٢١٠

(٣) د/عبد الهادي محمد عشري .المرجع السابق.ص ٣٧٠

استمرت على نفس المنوال الذي سارت عليه اتفاقية جنيف ١٩٥٨ فيما يتعلق بحقوق الدول غير الساحلية ولكن أيضا وبشكل غير مباشر وضمني منحت للسلطات الساحلية الحق في حرمان السفن من الوصول لموانئها لأسباب تتعلق بالسيطرة على التلوث (م ٣/٢١١)^(١)

الفرع الثاني

ولاية واختصاص دولة الميناء في ظل اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢

فعلي الرغم من عدم احتواء العرف الدولي علي آية ولاية لدولة الميناء على الأنشطة التي تقوم بها السفن الأجنبية في مناطق أعالي البحار إلا أن ذلك لم يقف حائلا أمام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من القيام بوضع أنظمة جديدة تعمل دولة الميناء من خلالها على مواجهة التلوث الصادر من السفن^(٢)

فقبل المؤتمر الثالث لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ كان اختصاص دول الميناء قاصر على المخالفات أو الانتهاكات التي ترتكبها السفن والناقلات في مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي وبالنسبة للانتهاكات التي تحدث خارج البحر الإقليمي فدولة الميناء باستطاعتها فقط القيام بفحص مستندات السفينة لتحديد ما إذا كان انتهاك قد وقع طبقا للمادة (م ٥/٩) من اتفاقية أويل بول (١٩٥٤) وفي هذه الحالة يمكن لدولة الميناء فقط القيام بإعادة الحالة إلي دولة

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٢٩

(٢) Tanaka(Y)OP.Cit.P ٢٨٣

العلم من اجل مزيد من التحقيق والمحاكمة وهو ما كان عليه الموقف في ظل اتفاقية أويل بول ١٩٥٤/١٩٦٩ (١)

وبالتالي فان جميع الأدلة التي تقوم دولة الميناء بجمعها أو الحصول عليها يجب عليها إحالتها إلي دولة العلم والتي عليها اتخاذ الإجراءات القانونية في مواجهة السفينة (م ٥/٩) من اتفاقية ١٩٥٤) وهو ما يجعل دور دولة الميناء من خلال هذه الاتفاقية دور ثانوي وذو طابع مساعد لدور دولة العلم (٢)

ويمكن القول أن لجوء اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ لاستخدام دولة الميناء كأحد الآليات أو التدابير والوسائل في مكافحة التلوث البحري وحماية البيئة البحرية من التلوث من السفن كأحد أهم مصادر التلوث البحري يرتكن أو يستند للعديد من المبررات والتي من أهمها :

١- قيام اتفاقية قانون البحار بوضع نهج شامل للتوفيق بين المصالح المتنافسة للدول الساحلية والبحرية.فبالإضافة إلى تعزيز التزامات دولة العلم حاولت الاتفاقية تعزيز فعالية السيطرة على التلوث من خلال تعزيز اختصاص دول الميناء والساحلية، وان كان ذلك في ظروف محددة، (٣)

٢- انه بمجرد دخول السفينة أي ميناء اجتبي فانه يجب على هذه السفينة الخضوع للنظام القانوني لدولة الميناء الأمر الذي أدى إلى أن تظل القضية أكثر تعقيدا في

(١) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit. P.٢٠٨

(٢) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٩

(٣) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٠٤

ظل امتلاك دولة العلم لاختصاص التنفيذ والتشريع على السفن الحاملة لأعلامها وان كانت هذه السفن داخل موانئ دول أخرى^(١) الأمر الذي يجعل تحديد الاتفاقية لثلاثة دول تختص بممارسة الاختصاص علي مسائل التلوث البحري وهي دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء و الالتزام بسن وتنفيذ التشريعات والأخذ في الاعتبار القواعد والمعايير الدولية المتفق عليها احد الجوانب المشتركة بين اختصاص الدول الثلاثة^(٢)

- ٣- أنه رغم تشديد اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ على مسئولية دولة العلم من خلال إلزام هذه الدول بتنفيذ تدابير السيطرة على التلوث، التحقيق في انتهاكات التلوث المزعومة من سفنها بجانب فرض العقوبات الكافية إذا كان هناك دليل كاف إلا أن الأمر يبقى مشكوك فيه لان غالبية دول العلم سوف تعتمد على حوافز الدول الفردية لرصد والتحقيق في الانتهاكات^(٣)
- ٤- علاوة علي أن أحد أهم النتائج المترتبة علي صناعة الشحن الدولية هو ابتعاد السفن والناقلات التي هي عماد أساطيل الشحن عن دول أعلامها لمسافات بعيدة وهو ما يجعل إنفاذ التشريعات الوطنية لدول العلم على سفنها عمليا على الأقل معضلة إن لم يكن الأمر مستحيلا^(٤).

(١)Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٤٨

(٢)Kiss(A.CH)&Shelton(D).AGuidetoInternationalEnvironmentalLaw..Martinus Nijoff Publishers .٢٠٠٧ .P ١٩٥

(٣) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٢٢

(٤)Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٣

- ٥- أن ظهور فئة ثالثة من الدول المعنية بجانب الدول الساحلية ودول العلم جعل من هاتين الدولتين أنهما أصبحتا ليستا فقط المعنيين بمكافحة التلوث الصادر من السفن فقد ورد ذكر دولة الميناء في المواد ٣/٢١١، ٢١٨، ١/٢٢٠، ٢٢٦، من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ والتي تم تكريسها للتدابير والإجراءات المتعلقة بتنفيذ القوانين المرتبطة بمنع ومكافحة التلوث^(١)
- ٦- انه بالنسبة لمسألة ترك شروط العمل وطاقمها بيد دولة العلم بعيدا عن اختصاص دولة الميناء فيرجع تفسير ذلك انه من المحتمل أن المجتمع الدولي أراد توضيح أن مسألة التلوث البحري تكمن وراء قواعد المجاملة التي "تمنع" ممارسة الاختصاص التنفيذي كاملا من قبل دولة الميناء على السفن الأجنبية ما لم تكن مصالح تلك الدولة مهددة وهو موقف لم يكن واضحا تماما وبالتالي كانت الاتفاقيات الأكثر تحديدا ضرورية من اجل تحديد المناطق التي تمارس عليها دولة الميناء التنفيذ وهو احد الأسباب التي دعت المجتمع الدول لتقديم مفهوم رقابة دولة الميناء من خلال المنظمة الدولية البحرية "الايمو"^(٢).
- ٧- بالإضافة إلى انه وان كانت الأحكام والنصوص التي تغطي اختصاص الدولة الساحلية قد لا ترقى إلى منحها السيطرة والرقابة الفعالة على السفن الأجنبية لذا فان تعزيز ولاية واختصاص دولة الميناء قد جاء على ما يبدو وكأنه وعد قوى

(١) Dupuy(R.J)& Vignes(D).. Ahandbook On the new law of the sea.٢(١٩٩١).Martinus NiJoff Publishers ١٩٩١.P١٢٠٦

(٢) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٠

لأنظمة وقواعد مكافحة التلوث ^(١) علاوة على أن هذا الأمر من شأنه البرهنة على وجود تحرك هام من ولاية دولة العلم نحو ولاية دولة الميناء ^(٢) ففي البداية لابد من الإشارة إلى انه ووفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فان مصطلح "دولة الميناء" عادة ما يسبقها مصطلحي الولاية والاختصاص "فولاية دولة الميناء " وكذلك "اختصاص دولة الميناء" لكل مصطلح منهما مفهوم يختلف عن الآخر فمصطلح ولاية دولة الميناء يدل على منح دولة الميناء سلطة التشريع أو سعيها إلى فرض هذا الاختصاص على السفن التي تلج موانئها وهو يشكل جزءا من مفهوم أوسع من اختصاص دولة الميناء ،فمفهوم ولاية دولة الميناء يسمح لدولة الميناء بممارسة كامل السيطرة على جميع المسائل التي تخص السلامة البحرية والتلوث البحري وكفاءة الطاقم وشروط العمل فهو يشكل ذلك الجزء من اختصاص دولة الميناء الأكثر استخداما وعلى نطاق واسع من الدول البحرية ^(٣) فقد منحت هذه الاتفاقية دولة الميناء في ممارستها لهذه الاختصاصات وهذه الولاية سلطات متباينة ومتنوعة وذلك على النحو التالي:
أولا-السلطات التنظيمية والتشريعية لدولة الميناء:

(١) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢١٧

(٢) Hui (W).OP.Cit.P٣٢

(٣) Pamborides(G.P) .OP.Cit.PP٤٧:٤٨

فإذا كان التلوث الناتج عن السفن والناقلات لا يؤثر علي هذه الدول فقط من خلال موانئها ولكن أيضا من خلال مياهها الداخلية من اجل ذلك كان الاختصاص الأول للدولة الساحلية هو "التنظيم"بموجب المادة ٣/٢١١ تقوم الدولة الساحلية بفرض شروط خاصة على السفن الأجنبية لدخول موانئها أو مياهها الداخلية ويتم الإعلان عن مثل هذه المتطلبات وإبلاغها إلى المنظمة الدولية المختصة وهذا الاختصاص لا يتضمن أي سلطات جديدة لدولة الميناء لان هذه المسألة تعنى كافة الدول الساحلية بالمعنى الأوسع للعبارة ^(١) فالسفن التي تدخل المياه الداخلية أو الموانئ مطالبة بالامتثال للمعايير الدولية ومعايير التصريف أو فرض المعايير المحلية إذا رضيت بذلك^(٢)

هذا الاختصاص أو هذه الولاية فكما تخص الدول الساحلية فإنها أيضا تخص دول الميناء خاصة وان المادة ٣/٢١١ نصت علي (الدول.....) فلم تفرق بين الدولة الساحلية ودولة الميناء. فمن الممكن أن تصبح دول الميناء دولا ساحلية وفي هذه الحالة تصبح أكثر عرضة لان تصبح من ضحايا التلوث علاوة على ملاحظة أن هناك وجود نوع من التحرك لنقل الأمر من رقابة دول العلم إلي وجود نوع من رقابة دولة الميناء بالإضافة إلي وجود نوع من تنازع المصالح

(^١) Dupuy(R.J)& Vignes(D).OP.Cit.P١٢٠٧

(^٢) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٠٤

(م ٣/٢١١) من اتفاقية قانون البحار نصت علي (علي الدول التي تفرض شروطا معينة علي دخول السفن الأجنبية إلي موانئها أو مياهها الداخلية أو علي استخدام محطاتها النهائية البحرية القريبة من الشاطئ ...)

بين الدول البحرية ومرادها في الاحتفاظ بحرية الملاحة وبين مراد الدول الساحلية في تركيز اكبر قدر من السلطات سواء التشريعية أو التنفيذية بشأن مكافحة التلوث من سلطات واسعة للقبض ومحاكمة السفن علي انتهاكات التلوث (١)

ونظرا لما اتسمت واتصفت به اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ من تنوع وشمولية وما ساعدت على إحداثه من تغييرات بلغت مداها درجة لا يمكن تصورهما من التعقيد واتساع النطاق فقد أفضى ذلك كله إلى مطالبة الحكومات بصياغة سياسات جديدة، علاوة على مراجعة التشريعات التي تتعلق بالبحار والمحيطات، مع ضرورة استحداث تدابير واليات جديدة (٢).

علاوة علي قيام أجنده ٢١ بدعوة الدول للعمل داخل إطار المنظمة البحرية الدولية والمنظمات الدولية الأخرى ذات الصلة (شبه إقليمية- إقليمية- عالمية) لتقييم الحاجة لتدابير إضافية لتحكم الأنشطة المتعلقة بالشحن والموانئ التي مازالت تشكل قلقا خاصا للتدابير الإضافية، عندما تكون ضرورية، يجب أن توضع من خلال المنظمة الدولية البحرية (٣) فرغم أن دخول أي سفينة ميناء اجتبي يدل على خضوع هذه السفينة للنظام القانوني لدولة الميناء إلا أن القضية

(١) Hui (W).OP.Cit.P٣١

(٢) UN.DOC.A/٥٧/٥٧.P١٣٤

(٣) Frank(V): The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea :Implementing Global Obligations at the Regional Level .Martinus Nijhoff Publishers ٢٠٠٧.P٢٠٦

ظلت أكثر تعقيدا منذ أن استمرت دولة العلم في امتلاك كلا من التشريع والتنفيذ الاختصاص على هذه السفن حتى ولو كانت داخل ميناء دولة أخرى^(١) فالمادة ٣/٢١١ قد أقرت حق الدول الساحلية في إقامة تعاون يهدف إلي توحيد الشروط المفروضة علي ولوج السفن الأجنبية لموانئها أو مياهها الداخلية بهدف منع تلوث البيئة البحرية شريطة قيام هذه الدول بإعلان المنظمة الدولية البحرية بهذه الشروط^(٢) وامثالاً لذلك ووفقاً لتقرير مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة أو رقابة دولة الميناء فقد كان عدد السفن التي تم رفض وصولها لمنطقة باريس بعد

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٤٨

(٢) د/محمد البزاز. المرجع السابق.ص١١٨ د/ محمد عبد الله نعمان: الحماية الدولية للبيئة البحرية ، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ ص.٢٤٠

فامثالاً لأحكام المادة ٣/٢١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وعلي اثر ذلك وتحديداً في عام ١٩٨٢ وافقت ١٤ أوروبية علي تنسيق جهود التفيتش التي تقوم بها دولة الميناء بموجب اتفاق طوعي يعرف باسم مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة دولة الميناء (Paris MOU) وحالياً أصبح عدد الأعضاء ٢٧ دولة عضو ورغم أن المفوضية الأوروبية ليست من الدول الموقعة علي مذكرة تفاهم باريس هي أيضا عضو في لجنة مراقبة دولة الميناء ([http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org)). وقد عقدت اجتماعها ٥١ في البرتغال في الفترة من ١١/٧ مايو ٢٠١٨ بأعضائها ٢٧ دولة وعلي غرار مذكرة تفاهم باريس تم التوقيع علي مذكرات تفاهم إقليمية عديدة أصبح عددها الآن ٨ بخلاف مذكرة تفاهم باريس وهي :مذكرة تفاهم طوكيو(المحيط الهادي)،جنوب ووسط أمريكا(الكاريببي)،البحر الأبيض المتوسط ،مذكرة تفاهم المحيط الهندي،أبوها (غرب ووسط أفريقيا)،مذكرة تفاهم البحر الأسود ،مذكرة تفاهم الرياض (الخليج العربي)

احتجازها المتكرر ارتفع من ٢٠ عام ٢٠١٦ إلى ٣٢ عام ٢٠١٧^(١) ووفقا لهذا التقرير وعن عام ٢٠١٨ فقد قامت الدول الأطراف في مذكرة أو اتفاق باريس برفض وصول السفن أو ولوجها لموانئها لعدد ٢٤ سفينة محظور عليها ولوج موانئ منطقة باريس خلال عام ٢٠١٨ وكان العدد ٣٢ عام ٢٠١٧^(٢)

فقد قررت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في عدد من موادها التي تفترض بوضوح وجود حق للدول لوضع شروط إضافية لدخول موانئها ومن أول هذه المواد مادة ٢/٢٥ التي أعطت الحق للدولة الساحلية في اتخاذ الخطوات الضرورية لمنع انتهاك أو خرق شروطها التي تفرضها علي هذه السفن لدخولها مياهها الداخلية وبالمثل المادة ٢/٣٨ وأخيرا المادة ٣/٢١١^(٣)

فمراقبة دولة الميناء تعني الفحص الذي تقوم به دولة الميناء للسفن الأجنبية الزائرة لموانئها بهدف التحقق من امتثالها للقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة ومنع التلوث وظروف معيشة وعمل البحارة فهي وسيلة لفرض الامتثال في الحالات التي يكون فيها المالك ودولة العلم قد فشلوا في تحمل مسؤوليتهم عن تنفيذ الامتثال أو ضمانه ويمكن أن تطلب دولة الميناء تصحيح أوجه القصور

(١) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org) Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٠

(٢) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org) Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٦

(٣) Rimgbom(H).OP.Cit.PP:٢١٢:٢١٣

واحتجاز السفينة لهذا الغرض إذا لزم الأمر وبالتالي ، فهو دفاع لدولة الميناء ضد زيارة سفن الشحن التي دون المستوى المطلوب (١)

علي أن هذا الأساس القانوني لدولة الميناء في ممارستها لاختصاصها على السفن الأجنبية التي تلج موانئها لم يجد تأييدا أو قبولا سواء من المدرسة الانجلو أمريكية أو المدرسة الفرنسية فقد كان من وجهة النظر الانجلو أمريكية أن يكون لدولة الميناء الاختصاصات الكاملة على السفن الأجنبية التي تدخل موانئها مع استطاعة دول الميناء التخلي عن هذا الاختيار كمسألة سياسية ، في حين أن المدرسة الفرنسية تدعم عدم وجود اختصاص على الإطلاق لدولة الميناء على قضايا تعتبر بأنها داخلية محضة للسفن الأجنبية ومع ذلك فكلا من وجهة النظر الانجلو أمريكية والفرنسية يؤدي في الواقع إلى نتائج متشابهة ومع ذلك فإن النظرية الأمريكية هي المقبولة عموما (٢)

هذا ورغم أن مذكرة تفاهم باريس من وجهة النظر القانونية ليست اتفاقية إلا أنها بمثابة تعاون إقليمي ينظم عمليات الشحن تنفيذا للمادة ٣/٢١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ونصوص مراقبة دولة الميناء باتفاقيات الايمو ومن ثم فهي لا تؤسس حقوق أو واجبات قانونية للدول أطرافها (٣) فمذكرة تفاهم باريس ركزت علي تنفيذ القواعد الدولية الملزمة وأكثر تحديدا سولاس، مار بول

(١) Press release ٢٠١٨ ANNUAL REPORT PARIS MOU ON PORT STATE CONTROL.P٣

(٢) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٤٨

(٣) Frank(V): OP.Cit .P٢١٣

واتفاقيات التدريب وأيضا اتفاقية قانون العمل ١٤٧ والتي حازت علي تصديقات واسعة من دول العلم^(١). كما سجلت أيضا مذكرة تفاهم طوكيو^(٢) ما مجموعه ٧٣،٤٤١ من أوجه القصور خلال عام ٢٠١٨ ترتيها حوالي ١٣٣٤٠ متعلقة بتدابير السلامة من الحرائق وحوالي ١٠١٢٧ متعلقة بتدابير أو أوجه قصور في سلامة الملاحة وحوالي ٩٣٦٣ تتعلق بسلامة الأرواح ومن ناحية أخرى وبالنسبة لأوجه القصور المتعلقة بمنع التلوث زادت إلي ٢٠٩٥ بنسبة ٤٣% في عام ٢٠١٨^(٣)

وفي سبيل حسن القيام بدورها قامت مذكرات تفاهم باريس وطوكيو بشأن مراقبة دولة الميناء بتصنيف السفن ضمن قوائم تشير إلي مستويات أداء دول الأعلام المسجلة لديها السفن هذه القائمة تمتد لثلاث سنوات ومحلها السفن التي شاركت في زيارة موانئ هذه المناطق حوالي ٣٠ مرة أو أكثر وخضعت

(١) Molenaar.(E.J).Port state Jurisdiction to combat IUU fishing,the port state measures Agreement . Russell(D.A) & VanderZwaag(D.L) Recasting Transboundary Fisheries Management Arrangements in Light of Sustainability Principles Canadian and International Perspectives. BRILL.٢٠١٠.P٢٣٩

(٢) مذكرة تفاهم طوكيو (المحيط الهادي): تم التوقيع عليها بين ثمانية عشر سلطة بحرية في المنطقة في ١ ديسمبر ١٩٩٣ ودخلت حيز التنفيذ في ١ أبريل ١٩٩٤ وفي الوقت الحالي تتكون من ٢٠ عضو

<http://www.tokyo-mou.org>.P١١

(٣) <http://www.tokyo-mou.org> PORT STATE CONTROL UNDER THE TOKYO MOU, ٢٠١٨.PP١٢:١٣

للتفتيش أو الفحص وتصنف إلي دول أعلام دون المستوى أو ذات المخاطر العالية القوائم فمنطقة باريس كانت السفن مسجلة تحت ٧٣ علم كالتالي خلال ٢٠١٨ ضمن القائمة السوداء: ١٤ والقائمة البيضاء: ٤١ والقائمة الرمادية: ١٨ وخلال ٢٠١٧ عدد ٧٣ علم حوالي عدد ٤٠ ضمن القائمة البيضاء وحوالي عدد ٢٠ ضمن القائمة الرمادية وحوالي عدد ١٣ ضمن القائمة السوداء^(١)

أما بالنسبة لمنطقة طوكيو فتتكون القائمة السوداء والرمادية البيضاء لعام ٢٠١٦-٢٠١٨ من ٦٨ أعلام ، بزيادة اثنين عن العام الماضي فعدد الأعلام في القائمة السوداء هو ١٢ ، واحد علم أكثر من العام الماضي. عدد الأعلام في القائمة الرمادية انخفض من ١٨ الي ١٦ خلال الفترة التي شملها التقرير وزيادة القائمة البيضاء من ٣٧ إلى ٤٠ أعلام^(٢)

وعلى الرغم من سلطة دولة الميناء التقديرية وحريتها في التحكم في وضع شروط ولوج موانئها ومحطاتها البحرية القريبة من الشاطئ وفقا للتشريع الوطني الخاص بها إلا أن هذه السلطة وهذه الحرية ليست مطلقة بل هي مقيدة بالعديد من الشروط التي هدفها الأول امن الملاحة البحرية وحرية الاستخدام الهادئ للبحار والمحيطات وهي :

(١) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org) Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٥

(٢) <http://www.tokyo-mou.org>. PORT STATE CONTROL UNDER THE TOKYO MOU, ٢٠١٨ P١٢

- ١- ألا تقوم هذه الدول عند ممارستها لصلاحيات التنفيذ سلامة الملاحة للخطر أو أية مخاطر لسفينة ما أو اقتيادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون بالإضافة إلى تعريض البيئة البحرية لخطر غير معقول. (م ٢٢٥).
- ٢- عدم انطواء التشريعات واللوائح التي تصدر عن سلطات دولة الميناء على أي تمييز قانوني أو فعلى ضد سفن أية دولة أخرى (م ٢٢٧)
- ٣- إعلان هذه الشروط إلى المنظمة المختصة شريطة إتمام هذه الإعلان قبل التطبيق بوقت كاف^(١).
- ٤- قيام دولة الميناء على وجه السرعة بإخطار دولة العلم بجميع الإجراءات والتدابير القضائية التي تزمع اتخاذها ضد السفينة المنسوب إليها أعمال التصريف علاوة على قيامها بإخطار أية دولة معنية أخرى (م ٢٣١)
- ٥- قيام دولة الميناء حال إقامة الدعوى أمام محاكمها الوطنية بالعمل على عدد من الإجراءات والتدابير منها تسهيل سماع الشهود والسماح بتقديم القرائن من الدول الأخرى أو من المنظمة الدولية البحرية كما عليها العمل على تسهيل حضور الممثلين الرسميين التابعين للمنظمة الدولية البحرية أو دولة العلم أو أية دولة أخرى تأثرت بالتلوث الناتج عن الانتهاك ومنح هؤلاء الممثلين جميع الحقوق والواجبات سواء المقررة داخليا أو على المستوى الدولي (م ٢٢٣)^(٢).

(١) د/ أبو الخير أحمد عطية عمر: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس ١٩٩٥. ص ٢٥٦

(٢) د/ عبد الهادي محمد عشري. المرجع السابق. ص ٣٨٩

ثانياً-السلطات التنفيذية والتدابير الإدارية لدولة الميناء في منع وضبط

انتهاكات السفن لقواعد ومعايير التلوث:

يشير التنفيذ أو السلطات التنفيذية إلى مجموعة من التدابير والإجراءات التي تقوم الدول باتخاذها على المستوى الوطني من أجل القيام بوضع القواعد الاتفاقية والتي وتكون ذات فعالية وذات صلة في قانونها الداخلي وبمعنى أوسع ومنظور اشمل يتعلق بالتنفيذ بالجهود التي تقوم بها الدول عامة بهدف تحقيق أغراض مجموعة من القواعد (١)

ففي إطار الفشل الذي منيت به دول العلم ليس فقط في مجال ممارستها لأي نوع من أنواع الرقابة على سفنها وإنما كذلك في مجال عدم اتخاذ أي إجراءات ردا على تقارير دول الميناء حول العالم فإن قيام دول الميناء بممارسة نوع من تفقد السفن الأجنبية داخل موانئها "نيابة عن" دول العلم قد ترتب عليه الأتي:

١- انه قام بكسر الحاجز النفسي القائم والذي كان يفرض على دول الميناء عدم التدخل في إثارة المسائل التي لم تخرج خارج حدود السفن.

٢- بالإضافة إلى انه قد أصبح لدول الميناء سلطة التشريع وتنفيذ هذا التشريع على السفن الأجنبية التي تلج موانئها لذلك وفي إطار عدم وجود أي اهتمام تبديه عدد من دول العلم في إطار ممارستها لأي نوع من أنواع الرقابة الفعالية فإن

(١) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٣٠

ذلك قد أدى لان تصبح سيطرة دول الميناء بديلا في تنفيذ القواعد والمعايير الدولية^(١)

ومن ناحية أخرى فإن فكرة اختصاص دولة الميناء يعنى أن الدولة ربما تمارس اختصاص تنفيذي على السفن الأجنبية في موانئها فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة ضد القواعد والمعايير الدولية في المناطق البحرية خارج اختصاصها الساحلي وفي هذه الحالة إذا كانت الانتهاكات مرتكبة في أعالي البحار (المياه الأجنبية) لم تؤثر بشكل من الأشكال على دولة الميناء فدولة الميناء يحق لها اتخاذ عمل تنفيذي ضد السفينة^(٢)

هذا الاختصاص المبتكر لدولة الميناء يخولها حق اتخاذ الإجراءات التنفيذية ضد السفن في أي مكان يتم فيه الانتهاك سواء في أعالي البحار أو الأماكن الأخرى التي تقع في اختصاص دول أخرى وبصرف النظر عن الضرر المباشر وبالتالي فان الأساس القانوني لاختصاص دولة الميناء يستند على النصوص الاتفاقية وليس العرف الدولي الأمر الذي يترتب عليه أن يكون هذا الاختصاص متميزا عن الاختصاص العالمي بموجب القانون العرفي^(٣)

وإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قامت بمنح دولة الميناء بعض الاختصاصات في إطار مسئوليتها والتزامها تجاه حماية البيئة البحرية

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٤

(٢) Kasoulides(G.C) .OP.Cit .P١٢٢

(٣) Tanaka(Y). OP.Cit.P٢٨٣

سواء تعلق الأمر بإجراء والقيام بالتحقيق في مخالفات قواعد ومعايير التلوث الدولية المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية فإنها في ذات الوقت وضعت على عاتقها المسؤولية عن اتخاذ الإجراءات والتدابير الإدارية التي تلزم لمنع السفن من الإبحار حالة كون السفينة غير صالحة للإبحار وفقا للقواعد والمعايير الدولية^(١). فالاتفاقية لا تتوخى فرض قيود صريحة على اختصاص الدولة الساحلية الجنائي فيما يتعلق بالجرائم المرتكبة داخل مياهها الداخلية وموانئها فهي لم تعطى صراحة للدولة الساحلية الحق في تشكيل إجراءات جنائية لعدم الامتثال لمعايير السلامة البيئية والتي لم تسبب حتى الآن التلوث إلا أن المادة ٢١٩ تسمح للدولة فقط باتخاذ تدابير ذات طبيعة إدارية من أجل منع السفن غير الممتثلة من الإبحار.^(٢)

فعلى خلاف اختصاص دولة الميناء بموجب المادة ٢١٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فإن رقابة دولة الميناء لا تمتد إلى ملاحقة السفن عن الانتهاك المزعوم للقواعد والمعايير الدولية فهي مقيدة باتخاذ الإجراءات الإدارية للتحقيق بما فيها احتجاز السفن^(٣) فقد قررت المادة ٢١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون

(١) د/ صلاح هاشم محمد: المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة

دكتوراه جامعة القاهرة، ١٩٩١، ص ٢٨٥

(٢) Pozdnakova(A):Criminal Jurisdiction Over Perpetrators Of Ship-Source Pollution :International Laws ,State Practice and EU Harmonisation .Martinus Nijhoff Publishers .٢٠١٢ .P١٣١

(٣) Tanaka(Y). OP.Cit.P٢٨٥

البحار لعام ١٩٨٢ حال تؤكد دولة الميناء من خلال الطلبات المقدمة إليها أو من خلال المبادرة من تلقاء نفسها من أن السفينة التي ولجت موانئها أو إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ قد قامت بانتهاك للقواعد والمعايير الدولية المطبقة فيما يتعلق بصلاحية السفن للإبحار وان من شأن هذا الانتهاك التهديد بإحداث ضرر بالبيئة البحرية أن تقوم باتخاذ التدابير الإدارية الممكنة عمليا بهدف منع السفينة من الإبحار وعدم السماح لهذه السفينة بالتحرك إلا إلى اقرب حوض مناسب لإصلاح السفن مع السماح لها بمواصلة السير فور إزالة أسباب الانتهاك^(١).

ومن ثم فان هذه المادة تتعامل مع التدابير التي تتعلق صلاحية السفن للإبحار للوقاية وتجنب التلوث^(٢) ففي إطار التدابير والإجراءات المتعلقة بصلاحية السفن للإبحار سجلت عمليات الاحتجاز التي تمت طبقا للتقرير السنوي لمذكرة تفاهم

(١) د/ صلاح الدين عامر: القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢. دار النهضة العربية، القاهرة ، الطبعة الثانية عام ٢٠٠٠ ص ٥٢٨

— د/ احمد عبد الكريم سلامة . قانون حماية البيئة. دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية. جامعة الملك سعود. ١٩٩٧ ص ١٤٩

— د/عبدالهادي محمد عشري . المرجع السابق. ص ٣٨٢ /

— د /نبيلة عبد الحليم كامل : نحو قانون موحد لحماية البيئة "دراسة في القانون المصري المقارن مع عرض لمشروع قانون البيئة الموحد"، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣ ص

باريس تقلص عمليات الاحتجاز من ٦٩٣ عملية احتجاز خلال عام ٢٠١٧ إلى ٥٦٦ عملية احتجاز خلال عام ٢٠١٨^(١) فيتم احتجاز السفن عندما تكون حالة السفينة أو طاقمها لا يتوافق بشكل كبير مع الاتفاقيات المعمول بها. ففي عام ٢٠١٨، سجلت ٩٣٤ سفينة تحت ٦٣ أعلام خلال الفترة المشمولة بالتقرير طبقاً لرقابة دولة الميناء بمذكرة تفاهم طوكيو^(٢)

مثل هذا التعاون في المجال الإقليمي وهذه التدابير والإجراءات إنما تأتي في سياق الاستجابة للفصل ١٧ من الأجندة ٢١ والذي يدفع بوجه خاص الانتباه نحو تدهور البيئة البحرية من الشحن مقارنة بالأنشطة البشرية الأخرى ويؤكد الحاجة للقيام بعمل متعدد الأطراف^(٣).

كما يأتي أيضاً استجابة للوظيفة الاجتماعية التي تحملتها دولة الميناء كنانبة عن المجتمع الدولي لحماية البيئة البحرية من خلال تخويلها المهام التنفيذية الخاصة بمنع السفن من الإبحار إلا لأقرب أحواض السفن المناسبة بهدف إزالة أسباب الانتهاك والتي يتوقف عليها مواصلة السفينة لسيرها من عدمه^(٤) فتعتبر المادة ٢١٩ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ احد الابتكارات الهامة

(١) [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org) Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨.P١٥

(٢) <http://www.tokyo-mou.org> PORT STATE CONTROL UNDER THE TOKYO MOU, ٢٠١٨ PP.١١:١٢

(٣) Frank(V): OP.Cit .P٢٠٥

(٤) د/محمد البراز. المرجع السابق.ص ١١٤

التي فيما يتعلق بتنفيذ اختصاص الدولة الساحلية في مياهها الداخلية والموانئ للحوادث التي تحدث خارج البحر الإقليمي^(١)

ومن ثم فان شمولية النظام القانوني لاتفاقية الأمم لقانون البحار عام ١٩٨٢ جاءت في تأكيده على حماية البيئة البحرية جميعا من خلال نصه على التزام عام بحماية البيئة البحرية ودعوته لاتخاذ الإجراءات والتدابير لمنع التلوث البحري وخفضه ككل وامتداد اختصاص سلطات دولة الميناء لتطال مخالفات التلوث في أعالي البحار^(٢) ومن اجل تعزيز فعالية رقابة دولة الميناء المبينة من خلال هذه الاتفاقيات فمن المرغوب فيه التنسيق بين دول الميناء فالعمل المتضافر سيكون مفيدا في إزالة ما يسمى "منافذ التسوق" "Port of shopping" وتقليل أعباء التفطيش المتكررة للسفن الأجنبية^(٣)

ثالثا- السلطات القضائية لدولة الميناء:

إذا كان التمييز بين الاختصاص التنفيذي والاختصاص القضائي للدولة الساحلية يعتبر أمرا في غاية الصعوبة خاصة وان اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وصكوك المنظمة الدولية البحرية لم تقم بالتمييز بينهما^(٤) فإن الأمر يبدو كذلك أيضا فيما يتعلق بالاختصاص التنفيذي والقضائي لدولة الميناء .

(١) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٠٤

(٢) د/محمد عبدالله نعمان .المرجع السابق.ص.٢٤٠

(٣) Tanaka(Y).OP.Cit.P. ٢٨٦

(٤) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P١٧٧

ففي إطار ممارسة دولة الميناء لولايتها واختصاصها الهادف للحد من خرق وانتهاكات السفن والناقلات للقوانين والتشريعات الوطنية وللقواعد والمعايير الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري من هذا المصدر فقد يأتي تحرك دولة الميناء من اجل القيام بالتحقيق وإقامة الدعوى بمبادرة من دولة الميناء من تلقاء نفسها نحو التحقيق في الانتهاكات المزعومة والتصرف في هذه التحقيقات بإقامة الدعوى أو وهو الفرض الثاني التحرك نحو التحقيق وإقامة الدعوى ولكن بناء على طلب أخري:

١- المبادرة من دولة الميناء لاتخاذ إجراءات التحقيق وإقامة الدعوى :

بداية فقد منحت اتفاقية أويل بويل ١٩٥٤ من خلال موادها ٩، ١٠، دول الميناء والدول الساحلية الحق وليس الالتزام في جمع أدلة الانتهاكات وذلك فيما يتعلق بالانتهاكات خارج البحار الإقليمية لإحالتها لدول العلم. والتي بدورها عليها التزام بالتحقيق في هذه الحالات ومحاكمتهم متى كانت مقتنعة بالأدلة المتاحة. (١) وعلي الرغم من قيام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ طبقا للمادة ٢١٨ منها بمنح دول الميناء سلطات التحقيق وإقامة الدعوى ضد الانتهاكات التي تحدث حال حدوثها "خارج المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية

(١) **Mitchell (R.B)** :Intentional Oil Pollution at Sea : Environmental Policy and Treaty Compliance .Massachusetts Institute Of Technology(MIT)Press .١٩٩٤ .P١٥٠

الخالصة" إلا أن اختصاص الدولة الساحلية في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية ظل دائما محدودا إلى حد ما^(١).

فوفقا للالتزامات العامة التي تقع علي كاهل دولة الميناء بحماية البيئة البحرية وفي ظل عدم وجود السلطة أو المنظمة الدولية التي بإمكانها مراقبة أعالي البحار فقد أصبح من حق دولة الميناء وفقا للقانون الدولي الحالي وابتغاء حماية المصالح الدولية الحق في إجراء التحقيقات في الانتهاكات التي تقع من السفن في مناطق أعالي البحار والتي من شأنها تلويث البيئة البحرية بالمبادأة أي من تلقاء نفسها دونما توقف أو استنادا إلي طلب من أي جهة^(٢).

ومن خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تحدثت المادة ١/٢١٨ منها عن الانتهاك الذي يحدث خارج المياه الداخلية والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة الميناء^(٣) فهذه المادة يقوم عليها الأساس القانوني الذي تعتمد عليه دولة الميناء في تنفيذ وممارسة اختصاصها في المسائل التي تعلق بالتلوث البحري وهي التي تضمن تنفيذ الاختصاص في حالتين :

أولاهما: وفقا للمادة ١/٢١٨ عندما يكون التصريف أو الانتهاك قد تم في منطقة خارج المياه الداخلية .

(١) Hui (W).OP.Cit.P٣٢

(٢) د/محمد البزاز.المرجع السابق.ص١١٤

(٣) د/نبيلة عبد الحيم كامل.المرجع السابق.ص ٢٦٦

د/محمد البزاز.المرجع السابق.ص١١٠

ثانيهما: عندما يكون التلوث والانتهاك قد وقع في مكان في مياه دولة أخرى^(١) وتقوم دولة الميناء بمباشرة التحقيقات وحال وجود أدلة تقوم باتخاذ الإجراءات ضد السفينة عن أي تصريف في أعالي البحار لانتهاك القواعد والمعايير الدولية المنطبقة^(٢) فإجراءات التحقيق وإقامة الدعوى هذه أحيانا تبادر إليها دولة الميناء من تلقاء نفسها حيثما تبرر الأدلة ذلك^(٣) الأمر الذي يجعل من المفترض وطبقا للمادة ٢١٨ قيام دولة الميناء بالدور الذي وسدته بها هذه المادة كعضو في المجتمع الدولي في مجال حماية البيئة البحرية ومجالات السلامة في البحر^(٤) وطبقا للمادة ١/٢١٨ لدولة الميناء السلطة التقديرية لإجراء التحقيق وإقامة الدعوى فيما يتصل بأي انتهاك من السفن الموجودة بموانئها طوعا أو إحدى محطاتها البحرية النهائية وكان التصريف خارج مياهها الداخلية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة وتم من خلاله انتهاك القواعد والمعايير الدولية المنطبقة^(٥)

فالمسألة لا تكمن في توزيع الاختصاص بين الدولتين فيمن سيختص بالتحقيق بسبب أن صلاحية تحديد الطرف المختص بالتحقيق محكومة ومنظمة حيث تختص دولة علم السفينة بتولي هذه الإجراءات بنفسها باستثناء حدوث ضرر جسيم للدولة الساحلية(م١/٢١٨) مع العلم أن إخفاق دولة العلم المتكرر في

(١) Pozdnakova(A.OP.Cit.P١٤٩

(٢) Kiss(A.CH)&Shelton(D).OP.Cit PP١٥:١٦.

(٣) د/ احمد عبد الكريم سلامة. المرجع السابق ص ١٤٨

(٤) Tanaka(Y). OP.Cit.P ٢٨٣

(٥) Warner (R). Protecting The Oceans Beyond National Jurisdiction ,Strengthening The International Law Framework .Brill .٢٠٠٩ .P ٥٨

القيام بالتزامها من شأنه تقوية دور الدولة الساحلية في إجراءاتها في مناطقها البحرية طالما هناك مخالفات وعلى الرغم من ذلك ظلت دولة علم السفينة هي من بيدها قرار قيام دولة الميناء بالتحقيق^(١)

فالعبرة وفقا لنص المادة ٢١٨ من الاتفاقية في ممارسة دولة الميناء لسلطاتها البوليسية والقضائية هو موقع تحقق المخالفة الحقيقي أو المفترض فيحق لدولة الميناء الملاحقة وإقامة الدعوى ضد السفينة الأجنبية جراء انتهاكها القواعد والمعايير الدولية المنطبقة أو القواعد والمعايير المحلية أينما يرتكب الانتهاك سواء في بحرها الإقليمي أو مياهها الداخلية أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو احد موانئها وهي في هذه الحالة تتصرف كما تتصرف كل دولة ساحلية^(٢)

٢- أن تتم إجراءات التحقيق وإقامة الدعوى بناء على طلب دولة أخرى :

ويأتي قيام دولة الميناء بهذا الدور تلبية للطلبات التي تقدم من أي دولة بشأن التحقيق في الانتهاكات التي تحدث في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقدمة الطلب إذا كان من شأن هذا التصريف أن يسبب لها ضررا أو من شأنها جعلها عرضة للضرر أو الطلبات التي تقدم لها

(١) د/ محمد مصطفى يونس: حماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة

١٩٩٦ ص ٥١

(٢) د/ ابو الخير احمد عطية عمر. المرجع السابق ص ٢٥٧

من دول العلم بشأن التحقيق في هذه الانتهاكات بصرف النظر عن أماكن حدوثها^(١).

وبينما تحظر المادة ٢/٢١٨ من الاتفاقية على دولة الميناء إقامة الدعوى وذلك فيما يتعلق بارتكاب انتهاك في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى إلا إذا طلبت منها هذه الدولة أو دولة العلم أو الدولة المضرورة أو التي تعرضت لتهديد نتيجة ذلك الانتهاك أو إلا إذا سبب الانتهاك أو كان من المحتمل أن يسبب تلوث في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة الميناء إلا أنه وفقاً لهذه المادة يعتبر اختصاص دولة الميناء أكثر تأهيلاً من المادة ٢٢٦^(٢)

فالدولة التي تقصد السفينة موانئها أن تنقضى الحقائق وتحقق في أية مخالفة تنطبق عليها القواعد الصادرة المطبقة في المياه الإقليمية أو في المنطقة الاقتصادية (م ١/٢٢٠) وما جد من إجراءات هو تخويل سلطة الميناء التحقيق في مخالفات التخلص من المخالفات في أعالي البحار أو في داخل المناطق التي هي من اختصاص دول أخرى (م ٢١٨). وتجري الدول الساحلية -التي لها كامل السلطة في موانئها- التحقيق بمبادأة منها في شأن مخالفات السفينة في أعالي البحار. وبطبيعة الحال تختص الدولة الساحلية بالتحقيق في حالة طلب

(١) د/ نبيلة عبد الحليم كامل. المرجع السابق. ص ٢٦٦

(٢) Tanaka(Y). OP.Cit.P ٢٨٥

الدولة الساحلية الأخرى إجراء ذلك (م ٢/٢١٨)^(١). فإذا قامت دولة الميناء بهذه الإجراءات المتعلقة بالتصريف الحادث في المناطق البحرية التي تخضع لاختصاص دولة أخرى فوفقاً للمادة ٢/٢١٨ يجب على هذه الدول قبول تلك الإجراءات^(٢)

ومن ثم فإن هذه الفقرة لم تجيز لدولة الميناء إقامة الدعوى حال تم التصريف في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدى دولة أخرى إلا حال طلب هذه الدولة أو بناء على طلب دولة العلم أو أي دولة أصيبت بضرر أو إذا حدث الانتهاك تلوثاً للدولة مقيمة الدعوى سواء في مياهها الإقليمية أو بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة^(٣). ومن ناحية طلب دولة أخرى فإن على دولة الميناء أن تلبى بقدر ما هو ممكن عملياً الطلبات المقدمة من أي دولة للتحقيق في انتهاك تصريف من قبل سفينة موجودة طوعاً داخل أحد موانئها أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة أو سبب لها ضرراً أو جعلها عرضة له كما تلبى الدولة

(١) د/محمد مصطفى يونس. المرجع السابق. ص. ٥٠

(٢) Warner (R). OP.Cit.P ٥٨

(٣) د/احمد ابوالوفا : القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦. ص ٥٣

بقدر ما هو ممكن عمليا الطلبات المقدمة من دولة العلم للتحقيق في هذا الانتهاك بصرف النظر عن مكان حدوثه (م ٣/٢١٨) ^(١)

فالتصريفات التي تتم في المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى من شأنها أن تدفع نحو قيام دولة الميناء بفتح الإجراءات فقط في حالة إذا طلبت الدولة الأخرى أو إذا كان الانتهاك قد سبب أو من المرجح أن يسبب تلوثا في مياهها فدولة الميناء لا بد وان تستجيب للطلبات من أي دولة للتحقيق في التلوث الذي حدث في مياه الدولة مقدمة الطلب بالإضافة إلى الطلبات المقدمة من دولة العلم ^(٢)

وعلى الرغم من أن ممارسة دولة الميناء لهذا الدور وقيامها بالتدخل إنما يأتي في إطار المساعدة حيث أن تدخلها إنما جاء ردا على طلب الدولة الساحلية أو دولة العلم أو أية أخرى تعرضت لأضرار جراء انتهاك السفينة لقواعد ومعايير التصريف الدولية لمنع التلوث من السفن إلا أن الاتفاقية أجازت لدولة الميناء ومنحتها حق عدم الالتزام بهذه الشروط حال تسبب الانتهاك أو من شأنه التسبب في إلحاق أضرار بالمناطق البحرية الخاضعة لولايتها ^(٣)

وبالتالي إذا كانت المادة ٣/٢١٨ من شأنها إلزام دولة الميناء بضرورة تلبية وإجابة الطلبات التحقيق التي تقدمها إليها الدول المضارة من التلوث سواء كانت

(١) د/احمد عبد الكريم سلامة . المرجع السابق ص ١٤٩

(٢) Kiss(A.CH)&Shelton(D)..OP.Cit.P١٩٦

(٣) د/محمد البزاز. المرجع السابق.ص.١١٢

الدول الساحلية أو دول العلم فان ممارسة دولة الميناء لهذا الاختصاص أو هذه السلطات مشروط بالاتي:

١- يجب أن تكون مباشرة دولة الميناء لإجراءات التحقيق والمحاكمة قد تمت بناء على طلب من الدولة المضارة أو الدولة التي ترفع السفينة علمها .

٢- ضرورة توافر الأدلة الكافية لدى دولة الميناء على أن تلوث المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة المضارة قد تم جراء الانتهاك المنسوب للسفينة المعنية ، من ناحية أخرى إذا كان الطلب مقدم من دولة أخرى بخلاف الدولة التي تم الانتهاك في مناطقها البحرية فيلزم ضرورة أدلة كافية لدى دولة الميناء أن هذه الدولة مقدمة الطلب قد أصيبت بأضرار فادحة أو تهديد بها بسبب هذا الانتهاك .

٣- ضرورة إتمام دولة الميناء لإجراءات التحقيق والمحاكمة طبقا لتشريعاتها الداخلية وأمام جهاتها القضائية المعنية .

٤- إلزام دولة الميناء بضرورة القيام وبناء على طلب دولة العلم أو الدولة الساحلية بنقل ملف الدعوى (م/٢١٨/٤)^(١).

وبالتالي فان اختصاص دولة الميناء والذي أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وفقا لمادتها ٢١٨ يكون في حالات معينة هي :

١- حالة كون أن دخول السفينة لدولة الميناء أو محطاتها الساحلية كان طواعية فيجوز أن يعهد إلى دولة الميناء بمباشرة التحقيق وكان هناك مذكرات بأدلة

(١) د/ابو الخير احمد عطية عمر .المرجع السابق .ص ٢٥٨

بوجوب القيام باتخاذ إجراءات ضد السفينة جراء قيامها بانتهاكات للقواعد والمعايير الدولية بشأن تصريفات في أعالي البحار .

٢- بالنسبة للانتهاكات في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة ما من حق دولة الميناء في هذه الحالة القيام بفتح تحقيق فقط حال كون الدولة الأخرى طلبت ذلك أو إذا كان التصريف قد سبب أو من شأنه أن يسبب تلوثا في مياهها .

٣- وجوب استجابة دولة الميناء للطلبات الواردة إليها من أي دولة بشأن التحقيق في التلوث الحادث في مياه تلك الدولة علاوة على طلبات دولة العلم .

٤- من حق دولة الميناء القيام بمنع أي سفينة أجنبية من الإبحار حال كون هذه السفينة تقوم بانتهاكات للمعايير والقواعد الدولية التي تتعلق بصلاحيات السفينة للإبحار والتي من شأنها التهديد بإحداث أضرار بالبيئة حتى إزالة أو معالجة أسباب هذا الانتهاك. (١)

وتتم هذه الإجراءات بعد تأكد دولة الميناء سواء كان ذلك بمبادرة منها أو بناء على طلب قدم إليها^(٢) بالإضافة إلى انه يجب ملاحظة انه إذا كانت المادة ٤/٢١٨ من الاتفاقية أوجبت على دولة الميناء نقل محاضر التحقيق إلى دولة العلم والدولة الساحلية بناء على طلبهما فقد أضافت إلى ذلك أن أية دعوى تكون

(١) Kiss(A.CH)&Shelton(D) .OP.Cit.P١٩٦

(٢) د/صلاح الدين عامر .المرجع السابق ص ٥٢٨ .

د /نبيلة عبد الحليم كامل .المرجع السابق .ص ٢٧٠

دولة الميناء قد أقامت بناء على هذا التحقيق وبمراعاة الفرع ٧ يجوز على دولة الميناء أن تقوم بإيقافها ويكون ذلك بناء على طلب الدولة الساحلية إذا كان الانتهاك قد حدث في مياهها الداخلية أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، علاوة على ذلك ومن خلال دولة العلم يتم فرض إيقاف الدعوى على دولة الميناء فيما يتعلق بهذا الانتهاك حال اتخاذ دولة العلم إجراءات إقامة الدعوى بغرض فرض عقوبات في مخالفات مماثلة خلال ٦ أشهر عملاً بالمادة ١/٢٢٨^(١)

إلا انه يجب ملاحظة أنها إذا كان بإمكان واستطاعة دولة الميناء القيام بإجراء التحقيق وإقامة الدعوى حال ارتكاب المخالفة في المناطق الواقعة داخل نطاق ولايتها عن التصريف الذي تم بالمخالفة للقواعد والمعايير الدولية إلا انه ليس في استطاعتها القيام بهذا الدور والاختصاص في المخالفات الواقعة داخل نطاق ولاية دولة أخرى مع وجود حالة تم استثنائها وهي حالة كون المخالفة تشكل تهديداً بالتلوث في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة مقيمة الدعوى (م ٣/٢١٨) ويرجع ذلك في الواقع إلى أن دولة الميناء غير معنية بالمخالفات الواقعة داخل نطاق ولاية دولة أجنبية وفي هذا الوضع هي الدولة الساحلية كما إنها ليس في استطاعة دولة الميناء الحل محل الدولة الساحلية دون طلب منها^(٢)

(١) Tanaka(Y). OP.Cit.P ٢٨٥

(٢) د/أبو الخير احمد عطية عمر. المرجع السابق. ص ٢٥٧

وذلك لان دولة الميناء تعتبر اقل قلقا مباشرا من التلوث الذي يقع في مكان أو منطقة اختصاص اجتبى من الدولة الساحلية التي لها اختصاص على هذه المنطقة وفي هذه الحالة لا يمكن أن تكون دولة الميناء بديلا عن الدولة الساحلية ونتيجة ذلك أن هذه التحقيقات ستكون في الواقع خاصة بالانتهاكات والتصريفات الدولية غير القانونية التي تحدث في أعالي البحار^(١) وفي هذه الحالة تكون دولة الميناء قد قامت بإجراءات التحقيق نيابة عن الدولة الأصلية المختصة ومن شأن ذلك أن يؤدي إلى سهولة التحقيق وفوريته ما دامت السفينة ليس في استطاعتها الإبحار إلى موانئ دولة علمها، وكان من شأن هذه النصوص إثارة التساؤل من البعض (وهو محق في تساؤله) عن مدى التخفيف الذي ألحقته هذه النصوص من اختصاص الدول التي ترفع السفن أعلامها؟ وذلك من عدة نواحي منها :

الناحية الأولى: أن الاختصاص المطلق لدولة العلم في تحقيق انتهاكات السفن التابعة لها في أعالي البحار لم يعد مطلقا وإنما أصبح هناك من يشاركها هذه الاختصاص وهي الدولة التي لها السيادة على موانئها وتلجها السفن "سلطة الميناء" الناحية الثانية: أن هذا التغيير يعتبر من التغييرات الهامة لان من شأنه أن يؤدي عمليا إلى رفع كفاءة تنفيذ قواعد وقوانين مكافحة التلوث^(٢)

في المقابل يبدو أن المادة ٢٢٨ أُلقت على عاتق دولة الميناء التزاما بتعليق أي عمل قانوني كانت قد اتخذته ضد سفينة أجنبية "بمجرد إقامة دعوى من قبل دولة

(١) Dupuy(R.J)& Vignes(D) .OP.Cit.P١٢٠٨

(٢) د/محمد مصطفى يونس .المرجع السابق .ص ٥١

العلم لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مماثلة خلال ٦ أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى"، كما أن هذه المادة ذهبت إلى النص على استثناءين محددتين:

أولاهما: أسبقية الدولة الساحلية في حالة التلوث الرئيسي لسواحلها على دولة العلم.

ثانيهما: منح دولة الميناء سلطة تقديرية في رفض نقل الإجراءات إذا كانت "دولة العلم المعنية قد تغاضت مرارا وتكرارا عن الوفاء بالتزامها بتنفيذ المعايير والقواعد الدولية المنطبقة تنفيذا فعالا فيما يتعلق بالانتهاكات المرتكبة من قبل سفنها " (١)

وعلى ذلك فإن الادعاء بانتهاك تصريف في المياه الداخلية لدولة أخرى أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة لدولة معينة لا تقام الدعوى إلا بناء على طلب تلك الدولة (م٢/٢١٨) مع مراعاة أحكام المادة ٢٢٣ وفي الحالتين السابقتين تنقل محاضر التحقيق الذي تجريه دولة الميناء إلى دولة العلم وإلى الدولة الساحلية بناء على طلبهما ويجوز بناء على طلب الدولة الساحلية إيقاف أي دعوى تكون دولة الميناء قد أقامتها على أساس هذا التحقيق عندما يكون الانتهاك قد وقع داخل مياهها الداخلية أو بحرهما الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة وفي هذه الحالة تنقل أدلة وسجلات القضية وأي كفالة أو

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٥٠

ضمان مالي آخر مودع لدى سلطات دولة الميناء إلى الدولة الساحلية ويحول هذا النقل دون مواصلة النظر في الدعوى في دولة الميناء^(١).

وعلى الرغم من أن منح السلطة التنفيذية لدول الميناء خارج مناطقها البحرية يبدو لأول وهلة بمثابة منحها الولاية القضائية الدولية على انتهاكات المعايير والقواعد الدولية الواقعة خارج نطاق اختصاصها المحلي إلا أن هذه الولاية مقيدة من خلال سلطة دولة العلم بموجب المادة ٢٢٨ من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ والتي بموجبها يحق لدولة العلم تولى متابعة الدعوى التي رفعت من قبل دولة الميناء خلال ٦ أشهر من إقامتها إلا إذا كانت الدعوى تتعلق بوجود ضرر جسيم لدولة ساحلية أو كانت دولة العلم ذات الصلة تجاهلت مرارا وتكرارا التزاماتها بتنفيذ القواعد والمعايير الدولية المنطبقة بكفاءة^(٢).

وبالتالي يتضح لنا من (وجهة نظرنا) أن الاتفاقية قد قامت بالتفريق بين سلطة دولة الميناء في إيقاف الدعوى التي تمت بناء على التحقيق المشار إليه في المادة ١/٢١٨ فبينما أجازت لدولة الميناء وفقا للمادة ٤/٢١٨ إيقاف الدعوى بناء على طلب الدولة الساحلية فإنها قد أوجبت عليها إيقاف هذه الدعوى وجعلت الوقف هنا إلزاميا على دولة الميناء حال اتخاذ دولة العلم لتدابير إقامة الدعوى وفرض العقوبات فيما يخص تهم مماثلة خلال ٦ أشهر من تاريخ إقامة الدعوى للمرة الأولى وفقا للمادة ١/٢٢٨. كما يتضح كذلك الاختلاف في مكان حدوث الانتهاك

(١) د/احمد عبد الكريم سلامة. المرجع السابق ص ١٤٩

(٢) Warner (R). OP.Cit.P ٥٨

فبينما نجده في المادة ٤/٢١٨ في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة الساحلية نجده في المادة ١/٢٢٨ خارج البحر الإقليمي لدولة الميناء أي يمكن أن يكون في منطقتها الاقتصادية الخالصة أو في أعالي البحار .

٣- القبض والتفتيش والتصريف في الدعوي:

فرغم قيام اتفاقية مونتيغيوبا لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بجلب تغييرات جذرية فيما يخص إنفاذ اختصاص دولة الميناء منها المادة ١/٢٢٠ والتي منحت دولة الميناء السلطة في القبض ومحاكمة السفينة التي انتهكت قوانينها الخاصة المتعلقة بمكافحة التلوث أو القواعد الدولية المنطبقة في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة إلا أن ذلك ما هو إلا تنظيم أو تدوين للقانون الدولي العرفي (١)

فمن أجل تنفيذ تشريعاتها فقد أجازت الاتفاقية لدولة الميناء حق احتجاز السفينة ومقاضاتها حال إخلالها بتشريعاتها المتعلقة بالتلوث أو انتهاكها للقواعد الدولية في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية وفقا لنص المادة ١/٢٢٠ (٢) فللدولة المعنية أن تمضي قدما في إجراءاتها في أي وقت ضد السفن الأجنبية جراء انتهاكها التشريعات الدولية والمحلية النافذة إذا كان الفعل غير القانوني قد حدث في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة ومن باب أولى في موانئها

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٤٩

(٢) د/محمد عبد الله نعمان .المرجع السابق.ص.٢٤١

أو مياها الداخلية (م ١/٢٢٠)^(١) فقبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كانت الدولة لا تستطيع إقامة الدعوى ضد السفن في الميناء عن حوادث التلوث التي تحدث خارج بحرهما الإقليمي.^(٢)

وفي حالة شروع الدولة الساحلية في اتخاذ الإجراءات ضد السفينة وضمنا لحقوق دولة العلم تلتزم الدولة الساحلية في حالة احتجازها للسفينة ورفض الإفراج أو جعله مشروطا أن تقوم فوراً بإخطار دولة العلم التي يجوز لها أن تتقدم بطلب للإفراج عن السفينة وفقا لأحكام الاتفاقية (م ٢٢٠/ج)^(٣)

فالاتفاقية من خلال المادة ١/٢٢٠ أجازت لدول الميناء حال تواجد السفن الأجنبية الطوعي في احد موانئها أو محطاتها النهائية البحرية أن تقوم بمتابعتها جنائيا وكذلك معاقبتها في حالة ثبوت انتهاكها للقواعد الوطنية والدولية وفي هذه الحالة تتصرف دولة الميناء كأي دولة ساحلية حريصة على حماية بيئتها البحرية والمصالح المرتبطة بها ذلك أن صدور أفعال غير شرعية عن سفينة أجنبية تهدد بإلحاق أضرار بسواحل دولة معينة فان مجرد الإقامة الطوعية لهذه السفينة في احد موانئ هذه الدولة يعطى الحق لهذه الدولة في اللجوء مباشرة إلى رفع الدعوى ضد السفينة دون المرور عبر مراحل أخرى كالتفتيش أو ضرورة

(١) Dupuy (R.J) & Vignes(D).OP.Cit.PP١١٩٩:١٢٠٨

(٢) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٠٤

(٣) د /نبيلة عبد الحليم كامل .المرجع السابق .ص ٢٦٩

التوفر أو الحصول على أدلة كافية لإقامة الدعوى وهى سلطة هامة تخولها أيضا إصدار وتطبيق العقوبات بما في ذلك العقوبات الجنائية^(١)

فالسفينة المخالفة بتصريف الملوثات الغير قانونية في المنطقة الاقتصادية للدولة الساحلية (وبالطبع في البحر الإقليمي) ربما تجد نفسها أمام المحاكمة متى كانت دخلت طواعية موانئ الدول. (١/٢٢٠ من اتفاقية قانون البحار)^(٢) فحال وجود السفينة طوعا داخل احد موانئ الدولة الساحلية أو في إحدى محطاتها النهائية القريبة من الشاطئ كان لها أن تقيم الدعوى الجنائية إذا توافر شرطان :

أ- حال انتهاك قوانينها وأنظمتها المعتمدة وفقا لهذه الاتفاقية أو للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة بخصوص منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه .

ب- كون هذا الانتهاك قد وقع في البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة (م ١/٢٢٠)^(٣)

وعلى الرغم من عدم وجود أية إشارة صريحة في المادة ١/٢٢٠ تشير بصورة صريحة وواضحة إلى تفتيش السفن الأجنبية واحتجازها في موانئها فهي تشير فقط إلى الإجراءات إلا أن سلطات واختصاصات الدولة الساحلية بشأن فرض

(١) د/ محمد البراز .المرجع السابق ص ١١٠

(٢) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٠٥

(٣) د/ احمد عبد الكريم سلامة .المرجع السابق ص ١٥٠ .د/احمد ابوالوفا .المرجع السابق ص ٥٣

د / محمد البراز .المرجع السابق ص ١٠١

تدابير قسرية على السفن الأجنبية واسعة بصورة كبيرة حال وجود أو تواجد السفن الأجنبية داخل موانئها.^(١)

علاوة على أن دولة الميناء أقل قلقا مباشرا من التلوث الذي يقع في مكان أو منطقة اختصاص اجتبي من الدولة الساحلية التي لها اختصاص على هذه المنطقة والتي لا يمكن أن تكون بديلا عن الدولة الساحلية ومن ثم فإن هذه التحقيقات والأعمال يمكن أن تكون في الواقع فيما يتعلق بالتصريفات الدولية غير القانونية التي تحدث في أعالي البحار^(٢) ومن ثم فإن الأساس القانوني الذي ترتكز عليه دولة الميناء في ممارستها لاختصاصاتها هو النصوص الاتفاقية وليس القواعد العرفية^(٣)

ونظرا لما تمثله هذه النصوص والأحكام من خروج عن أحكام القانون الدولي العرفي والتقليدي وإمعانا من الاتفاقية في حماية حرية المبدأ وتحقيق التوازن من خلال الحد من سلطات دولة الميناء فقد تم إحاطة هذه الاختصاصات ببعض

(١) Pozdnakova(A) OP.Cit.P٩٨

(٢) Dupuy(R.J)&Vignes(D).OP.Cit.P١٢٠٨

(٣) Tanaka(Y). OP.Cit.P ٢٨٣

– د/صلاح الدين عامر .المرجع السابق .ص ٥٢٩ –

– د / صليحة علي صداقة : النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، رسالة دكتوراه ، جامعة قار يونس بنغازي ١٩٩٦ . ص ٢٣٥

– د /نبيلة عبد الحليم كامل .المرجع السابق .ص ٢٦٩

الضمانات التي تهدف إلى منع إساءة استعمال هذه الاختصاصات وذلك على النحو التالي :

أ: الضمانات العامة^(١):

عامة تهدف نصوص الجزء الثاني عشر من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى تقليل احتمالية تنازع الاختصاص بين ثلاث فئات من الدول، دول العلم، الميناء والساحلية والتي ربما تشترك بطريقة أو بأخرى في ذات حادثة التلوث عن طريق الاختصاص الجنائي فيما يتعلق بحادثة محددة لواحدة منهم^(٢)

١- من أهم الضمانات التي نصت عليها الاتفاقية بشأن السير في الدعوى . اتخاذ الدول تدابير لتسهيل سماع الشهود وقبول القرائن المقدمة من سلطات دولة أخرى أو من المنظمة الدولية المختصة وتسهيل حضور الممثلين الرسميين للمنظمة الدولية المختصة ولدولة العلم ولأي دولة تأثرت بالتلوث الناتج عن إي انتهاك ويكون لهؤلاء الممثلين الحقوق والواجبات التي قد تنص عليها القوانين أو الأنظمة الوطنية أو القانون الدولي (م ٢٢٣)^(٣)

(١) د/ احمد عبد الكريم سلامة .المرجع السابق ص ١٤٨

- د/صلاح الدين عامر .المرجع السابق .ص٥٢٩

- د/احمد ابوالوفا .المرجع السابق.ص ٥٤

(٢) Pozdnakova(A) OP.Cit.P٩٦

(٣) د/ احمد عبد الكريم سلامة .المرجع السابق ص ١٤٨

- د/صلاح الدين عامر .المرجع السابق .ص٥٢٩

- د/احمد ابوالوفا .المرجع السابق.ص ٥٤

٢- قصر ممارسة صلاحيات التنفيذ بموجب الجزء الثاني عشر على الموظفين الرسميين والسفن والطائرات الحربية أو غيرها من السفن أو الطائرات العامة (م٢٢٤) ووجوب تفادي النتائج الضارة عند ممارسة صلاحيات التنفيذ بحيث لا تتعرض سلامة الملاحة للخطر أو تسبب بأية طريقة أية مخاطر لسفينة ما أو تقادها إلى ميناء أو مرسى غير مأمون أو تعرض البيئة البحرية لخطر غير معقول (م ٢٢٥) (١)

٣- وأن يقتصر التفتيش المادي على السفينة على "فحص ما يكون مطلوباً من السفينة أن تحمله من شهادات وسجلات ووثائق" ولا يجوز القيام بمزيد من التفتيش إلا إذا ظهر منه وجود أسباب واضحة تحمل على عدم صحة البيانات الواردة في هذه الوثائق (م ١/٢٢٦) وفي كل الأحوال لا يجوز احتجاز السفينة إلا بالقدر الضروري للتحقيق والتفتيش على أن يتم الإفراج عنها حتى في حالة مخالفتها للأنظمة والقوانين متى قدمت كفالة أو أي ضمان مالي مناسب (م٢٢٦ب) (٢)

٤- ويجب على الدول ألا تميز في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب الجزء الثاني عشر قانوناً أو فعلاً ضد سفن أية دولة أخرى (م٢٢٧) (٣)

(١) د/صلاح الدين عامر. المرجع السابق. ص ٥٢٨

د /نبيلة عبد الحليم كامل. المرجع السابق. ص ٢٦٩

(٢) د /نبيلة عبد الحليم كامل. المرجع السابق. ص ٢٦٩

(٣) د/صلاح الدين عامر. المرجع السابق. ص ٥٢٩

٥- عدم جواز قيام دولة الميناء بفرض غير العقوبات النقدية بالنسبة لانتهاكات السفن الأجنبية للقوانين والأنظمة الوطنية أو القواعد والمعايير الدولية المنطبقة خارج بحرها الإقليمي إلا أن يكون هناك تلوث متعمد وخطير وقع داخل البحر الإقليمي لها أو للدولة الساحلية التي طلبت رفع الدعوى (م/٢٣٠)

٦- وجوب مراعاة دولة الميناء أثناء أو إبان سير الدعوى أمام محاكمها الوطنية للحقوق التي تم الاعتراف بها للمتهم فيما يتعلق بالانتهاكات التي ارتكبتها السفن الأجنبية والتي ينتج عنها القيام بفرض عقوبات (م/٢٣٠)^(١)

٧- علاوة على المادة ١/٢٢٦/أ والتي تطالب الدول بعدم تأخير السفن الأجنبية فترات أطول مما تستلزم أغراض التحقيق ذلك أن أي تفتيش مادي للسفينة من شأنه الاقتصار فقط على فحص المستندات وان المزيد منه أي التفتيش المادي للسفن يتم إجرائه فقط في حالات معينة وذلك عندما :

أ- تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بان حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق .

ب- لا يكون مضمون الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه .

ج- أو تكون السفينة لا تحمل شهادات وسجلات صحيحة .فإذا ما ثبت من التحقيق وجود انتهاكات للقوانين والأنظمة المنطبقة أو القواعد الدولية لحماية

(١) د/عبد الهادى محمد عشرى .المرجع السابق.ص.٣٩٠

البيئة البحرية والحفاظ عليها يكون الإفراج عن السفينة فوراً رهناً بإجراءات معقولة مثل تقديم كفالة أو أي ضمان مالي مناسب آخر^(١)

٨- وجوب تعاون الدول من أجل وضع الإجراءات التي ترمي أو تهدف لتجنب القيام دون داع بتفتيش مادي للسفن والناقلات في البحر (م ٢/٢٢٦)^(٢)
ب: الضمانات الخاصة :

وإذا كانت هذه الضمانات تطبق على كافة الدول سواء كانت دول ميناء أو غيرها إلا أن هناك بعض الضمانات التي تطبق على دولة الميناء دون غيرها والتي تهدف لتحقيق نوع من التوازن بين مصالح الدولة الساحلية حال تضررها من الانتهاك ومصالح دولة علم السفينة ومنها :

١- قيام الاتفاقية وتحقيقاً للتوازن بين مصالح الدول الساحلية ودول العلم التي يعترف لها القانون الدولي التقليدي بالهيمنة المطلقة على سفنها فإن الدعاوى التي ترفعها الدولة الساحلية على السفن الأجنبية يجب وقفها إذا بادرت دولة العلم بتقديم السفينة للمحاكمة عن انتهاكات مماثلة وذلك خلال ستة أشهر من تاريخ إقامة دعوى الدولة الساحلية مع عدم سريان هذه القاعدة إذا كانت دعوى الدولة الساحلية تتعلق بانتهاكات خطيرة نجم عنها ضرر جسيم بالدولة الساحلية أو حال

(١) Tanaka(Y). OP.Cit.P ٢٨٥

- د/صلاح الدين عامر. المرجع السابق. ص ٥٢٩
- د/صليحة على صداقة. المرجع السابق. ص ٢٣٥
- د/نبيلة عبد الحليم كامل. المرجع السابق. ص ٢٦٩

(٢) Dupuy(R.J)&Vignes(D).OP.Cit.P١٢٠٣

تعاظت دولة العلم مرارا عن الوفاء بالتزاماتها نحو حماية البيئة البحرية فيما يتصل بالمخالفات التي ترتكبها سفنها^(١)

فالمادة تنص على أن الدولة الساحلية أو في ظروف أخرى دولة الميناء إذا حاولت القيام بعمل ضد الانتهاكات خارج بحرها الإقليمي، مثل هذا العمل "سيتم تعليق اتخاذ الإجراءات لفرض عقوبات فيما يتعلق بتهم مطابقة من خلال دولة العلم خلال ٦ أشهر من تاريخ أول وضعت فيه"^(٢)

وعلي الرغم من أن الاتفاقية لم تقم بتبني وجهة نظر الدول البحرية الكبرى فيما يتعلق إعطاء الأولوية الكاملة لدولة العلم حال تنازع الاختصاص في مسائل تلوث البيئة البحرية إلا أنها أقامت نظاما لوقف الدعوى التي ترفعها الدولة الساحلية حال قيام دولة العلم برفع الدعوى عن ذات الفعل ولكن بشروط معينة وفي ظل أوضاع معينة وأقامت نوعا من التوازن بين اختصاص دولة العلم وبين مصالح وحقوق الدولة الساحلية^(٣)

٢- التقادم الذي يلحق الدعوى القضائية تجاه السفن الأجنبية حال انتهاكاتها التي ينتج عنها تلوث بمضي المدة ويرى د/عبدا لهادى محمد عشري أنها مدة قصيرة جدا خاصة في مجال حماية البيئة البحرية ضد التلوث وهى مصلحة

(١) د / صلاح هاشم محمد .المرجع السابق ص ٢٨٣

د/عبد الهادى محمد عشري .المرجع السابق.ص ٣٩٣

(٢) Dupuy(R.J)&Vignes(D).OP.Cit.P١٢٠٤

(٣) د/صلاح الدين عامر .المرجع السابق .ص٥٢٦

أجدر بالرعاية ومما يؤكد ذلك أن بداية احتساب هذه المدة تبدأ من تاريخ الانتهاك الذي حدث من السفينة الأجنبية وقد لا تستطيع الدولة الساحلية جمع الأدلة ومعرفة مرتكب الانتهاك إلا بعد مدة قد تطول لأكثر من مدة التقادم وخاصة أن معظم الدول الساحلية هي دول نامية تلتزم في اغلب الأحيان بالطرق البيروقراطية في الإدارة^(١)

علاوة على انه وفي ظل غياب قواعد دولية محددة للمسئولية الجنائية عن التلوث الناجم عن السفن تحتفظ الدول بحرية التصرف فيما يتعلق بمحتوى وشكل أحكام القانون الجنائي الداخلي^(٢)

إلا أن هناك انتقادات تم توجيهها إلى ما يعرف بالضمانات أو القيود الواردة على اختصاص وسلطات دولة الميناء فيما يتعلق بإجراءات التحقيق والمحاكمة للسفن الأجنبية من حيث المبالغة فيها للدرجة التي تهدم الهدف الذي تتوخاه الاتفاقية من الولاية الممنوحة لدولة الميناء من الوصول لأكبر قدر من الفعالية لسبل مكافحة التلوث البحري^(٣).

الفرع الثالث

تقييم دور دولة الميناء في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

(١) د/عبد الهادي محمد عشري. المرجع السابق. ص ٣٠٥

(٢) Pozdnakova(A) OP.Cit.P٤٣

(٣) د/عبد الهادي محمد عشري. المرجع السابق. ص ٣٩٣

فالدور الذي تقوم به دولة الميناء والذي وسدته إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م شأنه شأن أي نظام يتم استحداثه يتضمن بعض المثالب والعيوب ويحوي العديد من المزايا والسمات وجميع ذلك رهن أو يعتمد ويرتكن علي دقة وحسن التطبيق وحسن نوايا الأطراف المتعاقدة فقد جاء خلق نظام دولة الميناء من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من خلال التطور الذي لحق قواعد القانون الدولي ليتجاوز ما لم بدور دولة العلم وتهاونها وتفريطها في حماية البيئة البحرية ويحقق نوعا من التوازن في دور الدولة الساحلية من الغلو ويزيل هواجس التلوث ويضع حدا لتخوفاتها إزاء حماية بيئتها البحرية وقيم نوعا من التوازن أيضا بين مصالح الجماعة الدولية المتمثلة في سلامة الملاحة وأمنها من جهة وسعيها نحو بيئة نظيفة من جهة أخرى .

فواحدة من المزايا الفريدة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كانت متمثلة في الجزء الحادي عشر والذي تهدف الاتفاقية من خلاله إلى المساهمة في "حماية والحفاظ على البيئة البحرية" فهو يشبه "اتفاقية مصغرة" داخل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بما يحتويه من أحكام عامة وقواعد تحتوى على التزامات مفصلة وأحكام إجرائية^(١) وإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من أولي خطوات القانون الدولي أو أول اللبانات في بنیان القواعد التي تغطي العلاقات بين الدول إلا إن التنازع التاريخي بين مبادئ تنافسية حرية

(^١)Kachel (M.J)Particularly Sensitive Sea Area The Imo s Role in Protecting Vulnerable Marine Areas Springer Science &Business Media ٢٠٠٨ . P٦٤

البحار ومبادئ التنقل المقيد بين دول العلم وولاية دولة الميناء مازال موجودا حتى اليوم^(١)

وفي إطار التعرض للمحاسن والمزايا المتعلقة باختصاصات وولاية دولة الميناء علي السفن ورقابتها عليها كمصدر من مصادر التلوث البحري من خلال مكافحة التلوث ومنعه وخفضه والسيطرة عليه :

أولاً:- أن من شأن منح دول الميناء سلطات مكافحة التلوث الصادر من السفن تسهيل لإجراءات رفع الدعوى ضد السفن المخالفة لأنظمة وقواعد منع التلوث وعدم اقتصار ذلك علي المناطق البحرية الخاضعة لاختصاص دولة الميناء وولايتها بل يمتد ليشمل مناطق أعالي البحار.

ثانياً:- علاوة علي أن ذلك يعد تأكيد علي تعزيز التعاون الدولي في مجال التعاون الدولي في مجال التحقيقات وتقديم المعلومات وإقامة الدعاوى ضد السفن التي تقوم بانتهاك القواعد المتعلقة بمنع التلوث البحري وهو ما يعد احد الأدوات التي تساعد في القضاء على أسباب التلوث البحري وتجنب مخاطره^(٢) ففي كثير من الأحيان من الممكن أن تصبح دولة الميناء دولة ساحلية الأمر الذي يترتب عليه أن تكون ضحية من ضحايا التلوث ولهذا السبب تم وضع سيطرة

(١) Ornitz(B.E) & Achamp(M) . Oil Spills First Principles: Prevention And Pest Response . Elsevier ٢٠٠٢ .P٥

(٢) د/طارق عزت رخا . دور القانون الدولي في حل مشكلات استغلال الثروة البترولية . دار النهضة العربية . القاهرة . بدون سنة نشر . ص ٢٧٠

واختصاص دولة الميناء كأحد التدابير الوقائية وعلى سبيل التصحيح والعلاج نظرا لعدم كفاية اختصاص دولة العلم^(١)

ثالثًا: أن منح دولة الميناء والقيام بنوع من فرض التزام عليها بشأن تنفيذ القواعد والمعايير الدولية الخاصة بالتلوث سواء تمثل ذلك في قواعد تتعلق بالمواد الملوثة أو قواعد تتعلق بالسفن من ناحية التصميم والبناء والتجهيز فيه ضمانات كبيرة لتحقيق الأهداف الآتية :

١- أنه ضمان لحماية فعالة للبيئة البحرية وتحقيق لنوع من الموازنة بين مصالح الجماعة الدولية في حماية البيئة البحرية ومصالحها في ضمان حرية الملاحة من ناحية أخرى .

٢- أن من شأن منح دولة الميناء الحق والاختصاص في تنفيذ قواعد منع التلوث تجنيب الدولة الساحلية العديد من الجهود والصعوبات بالإضافة إلى النفقات التي تتكبدها بسبب قيامها بالإجراءات التنفيذية في المناطق البحرية الشاسعة .

٣- أن من شأن كثرة جهات الاختصاص وتعددتها في مجال إقامة الدعوى تسهيل السيطرة على التلوث وخفضه علاوة على أن ذلك من شأنه القضاء على المشاكل التي تنجم من عدم إمكانية أو رغبة بعض الدول في ممارسة رقابة فعالة على سفنها الرافعة لأعلامها ذلك أن علم شركات السفن المسبق بخضوع سفنها

(١) Hui (W).OP.Cit.P٣٢

ووقوعها تحت طائلة العقاب من شأنه التأثير في عمل هذه الشركات من اجل ضمان التزام سفنها بالقواعد والمعايير الدولية الخاصة بالتلوث .

٤-: أن من شأن قيام دولة الميناء بممارستها للاختصاص الفعال الممنوح لها التخفيف من وطأه قيام الدول الساحلية وإلحاحها في ممارسة اختصاصها التنفيذي في مناطق بحرية شاسعة^(١)

رابعاً: -انه وعلي الرغم من أن خلق فئة دولة الميناء زائدا عن الحاجة،فهو من المصلحة لسببين:

١-: من حيث المبدأ قد يسهل محاكمة الانتهاكات التي شكلتها التصريفات الملوثة التي حدثت خارج أي منطقة تخضع للاختصاص المحلي (في أعالي البحار) ففي هذه الحالة اختصاص دولة الميناء يتطابق تماما مع دولة العلم ، التي لم تعد تعتبر الدولة الوحيدة المفوضة لمحاكمة السفن الملوثة التي تخضع لاختصاصها^(٢) فهو توسيع مبتكر في الاختصاص في القانون الدولي من خلال منع ومعاقبة حوادث التلوث البحري والتي كانت تقليديا متروكة لحرية تصرف دولة العلم إلا أنها قد أصبحت الآن مفوضة لنظام عالمي حقيقي للسيطرة والمراقبة^(٣)

(١) د/ عباس هاشم الساعدي . حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي دراسة قانونية . دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ٢٠٠٢.ص ٢٦٧

(٢) Dupuy(R.J)&Vignes(D).OP.Cit.P١٢٠٩

(٣) Kasoulides(G.C) .OP.Cit .P١٢٤

٢- من شأنه تأسيس تعاون دولي بين الدول المختلفة المعنية بقضايا التلوث من خلال استكمال احتمالية التفتيش والعمل المتاح للدولة الساحلية الأكثر تضررا بشكل مباشر في مسألة التلوث، إضافة للسلطات التقليدية لدولة العلم فوق سفنها. وكل شيء سوف يعتمد على الخطوات الحقيقية التي تتخذها الدول المعنية^(١).

خامسا: أن الاحتجاز أو الحرمان من الدخول الذي تمارسه دول الميناء ينتج عنه تأخيرات وتكلفة وبالتالي يقضي على المميزات التنافسية للأساطيل التي دون المستوى وهذه أيضا تقدم حوافز إضافية للمشغلين للامتثال^(٢)

سادسا- أن منح بعض السلطات والاختصاصات لدولة الميناء ليس من قبيل التزيد ولكنه من قبيل تحقيق مصلحة مضاعفة في مجال حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها وان باستطاعة دول الميناء التوفيق بين مصالحها التجارية واختصاصاتها القانونية الأمر الذي يفضي إلى سهولة قيام دولة الميناء بتتبع مخالفات التلوث الواقعة في أعالي البحار خارج نطاق اختصاصها الوطني وبالتالي لن تكون دولة العلم هي الوحيدة المختصة بتتبع وملاحقة مخالفات السفن مرتكبة الانتهاكات وإنما يزاحمها في هذا الاختصاص دول الميناء والدول الساحلية^(٣)

(١) Dupuy(R.J)&Vignes(D).OP.Cit.P١٢١٠

(٢) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٣٨

(٣) د/أبو الخير احمد عطية عمر. المرجع السابق. ص ٢٥٩

بالإضافة إلى أن الطريقة الأكثر فعالية لممارسة سيطرة دولة الميناء هي التعاون الإقليمي والذي من شأنه تحقيق عدد من المزايا منها :

١- أن من شأن التعاون الإقليمي أن يكون هناك صكوك منطبقة واحدة وهذا بدوره يؤدي إلى عدم امتثال ملاك السفن لقوانين مختلفة طبقا للميناء الذي تزوره سفنهم فمن عادات السفن وطبيعة عملها الدخول إلى موانئ دول مختلفة في ذات النطاق الجغرافي ومن شأن الاختلاف في نظم مراقبة دول الميناء في ذات المنطقة جعل حياة ملاك السفن أكثر صعوبة ومن شأنه خلق بيئة من عدم اليقين وزيادة الضغط على طاقم السفن^(١)

٢- أن من شأن إضافة اختصاص دولة الميناء إلى اختصاصي كلا من الدولة الساحلية ودولة العلم اكتمال منظومة حماية البيئة البحرية ضد كافة أشكال التلوث خاصة التلوث الناجم من السفن حال حرص جميع هذه الدول على تنفيذ التزاماتها واختصاصاتها التي ألفتها على كاهلها الاتفاقيات الدولية في إطار مبدأ حسن النية وحرصها على تفعيل آليات مراقبة سفنها أينما تواجدت بهدف التأكد من احترامها للقواعد والمعايير الدولية التي تتعلق بضمانات السلامة والأمن البحري^(٢)

٣- أن أي اختلاف في مستوى تشدد سلطات الدول المجاورة من شأنه حتما التأثير على المنافسة بين موانئ هذه الدول فالدول الأشد صرامة في تطبيق نظم رقابة دول الميناء ستكون معرضة لخطر مواجهة النقص الحاد في أعمالها

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٦٤

(٢) د/ ابو الخير احمد عطية عمر . المرجع السابق ص ٢٥٩

خاصة في حالة إذا كانت هناك موانئ مجاورة أكثر اعتدالا في ممارسة رقابة دولة الميناء

٤- أن التعاون الإقليمي سيجعل الدول المتجاورة تمارس رقابة أكثر فعالية على السفن التي تزور المنطقة. تبادل المعلومات التي تم جمعها أثناء التفتيش من قبل دولة واحدة سوف يسمح للدول الأخرى بالتركيز على تفتيش السفن الأخرى وبالتالي تجنب الازدواجية غير الضرورية للعمل وكذلك الإزعاج غير الضروري للسفن .

٥- التعاون الإقليمي يمكن أن يكون أكثر إثمارا من النظام العالمي لان الدول ذات المنطقة الجغرافية عادة ما تتشارك العقلية المشتركة، الثقافة، نظام الإدارة، وفي معظم الحالات اللغة. (١)

ورغم ما سبق من مزايا لمنح الاختصاص لدولة الميناء إلا أن دورها لم يخلو من انتقادات :

١- فقد انتقد البعض منح الاختصاص لدولة الميناء مشيرا إلى أن مصالح دول الميناء لا تزال متحيزة للدول البحرية وهي تتحرك بحرية ودون عوائق للتجارة البحرية، علاوة على أن إذعان دول الميناء لطلبات الدول الساحلية بمحاكمة السفن المخالفة من الجائز أن يكون فيه مجاملة دولية أكثر منها التزام قانوني

(١) Pamborides(G.P) .OP.Cit.P٦٥

وفي هذا الصدد كان واضحا أن إدراج المادة ٢٢٨ إنما جاء لتحقيق التوازن المعزز لاختصاصات دول الميناء (١)

٢- وجود اختلاف أساسي بين منح الاختصاص للدول الساحلية ومنحه لدول الميناء ذلك أن الدول الساحلية يمكن أن يكون لديها مجرد مصلحة في إصدار لوائح وأنظمة لتقييد التلوث والسيطرة عليه من السفن في حين أن دول الميناء يمكن أن يكون لديها توازن مصالح ، وهي بالتالي تتحيز لمصالح أصحاب الشحن منذ أن أصبحت الموانئ لديها مصالح واضحة (فدعوة مزيد من السفن بشكل طبيعي يشكل مزيد من الفوائد الاقتصادية لدولة الميناء) . (٢)

٣- أنه رغم وجود بعض المواد المبتكرة في الجزء الثاني عشر مثل المادة ٢١٨ والتي تعطى أو تقدم لدولة الميناء حق المشاركة في تنفيذ إجراءات حماية البيئة في المساحات البحرية خارج نطاق الاختصاص المحلي إلا أن هذه النصوص لا تطبق على نطاق واسع على المستوى المحلي والإقليمي (٣)

٤- هناك مسألة أخرى مثيرة للجدل هي عما إذا كانت السلطات الوطنية سوف تمتثل للمعايير الدولية القانونية المنطبقة أو سوف تنفذ تشريعاتها الوطنية والتي قد تكون مختلفة في تطبيقها فالنظام الجديد يمكن أيضا أن يسبب مشقة غير معقولة لملاك السفن والطاقم من خلال إخضاعهم لعدد وافر من الاختصاصات التي تمارسها دول الميناء التي لديها أنظمة قضائية وثقافية مختلفة فالدول

(١) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.PP٢٢٠:٢٢١

(٢) Hui (W).OP.Cit.P٣١

(٣) Warner (R). OP.Cit.P ٦٥

الساحلية وحتى دول العلم سوف تواجه عدد من الصعوبات الإدارية خاصة في تحديد الميناء المقبل للاتصال فبسبب سرعة الدوران العالية خاصة للناقلات فان السفينة ربما تغادر الميناء قبل أن يحال طلب ممارسة دولة الميناء للاختصاص والتجهيز والتنفيذ بواسطة السلطات المهمة .^(١)

وبالتالي فإن المشكلة لا تكمن في نقص الاتفاقيات أو الدول الأطراف ولكن تكمن المشكلة إلي حد كبير في وجود عدد ليس بالقليل من الدول الأطراف ليست لديه الإرادة أو القدرة علي اتخاذ كافة الإجراءات والتدابير لضمان امتثال السفن

(١) Kasoulides(G.C) .OP.Cit .P١٢٥

التي تسير رافعة أو تحمل أعلامها للمعايير أو المبادئ المنصوص عليها في هذه الاتفاقيات فكان نتيجة ذلك أن عدد كبير من السفن دون المستوى تبحر في المحيطات العالمية مما يشكل تهديدا لمن هم على متنها وللسفن الأخرى وكذلك للبيئة البحرية ورغم اتخاذ المجتمع الدولي لمجموعة متنوعة من الإجراءات على مر العديد من السنوات إلا أن هذه الإجراءات والتدابير لم تفلح أو تتجح في تقليل عدد السفن التي دون المستوى إلى مستوى منخفض مقبول^(١)

علاوة على أن لنظام الحالي لتسجيل السفن يسمح بالتسجيل في الدول بدون رابطة حقيقية مع السفن وبدون سلطات حقيقية للتنفيذ لأن هذه السفن من النادر استدعائها في ميناءها الوطني أو دول تسجيلها^(٢) علاوة على أن اتفاقية قانون البحار بصفة عامة لا تعالج بشكل كاف مشكلة نقص الحوافز والذي افسد إنفاذ دولة العلم^(٣)

فقد قامت اللجنة الأوربية بنشر قائمة من عشر سفن تم منع أو حجب وصولها إلى موانئ الاتحاد خلال الفترة من ٢٢ يوليو إلى ١ نوفمبر من عام ٢٠٠٣ لسبق احتجاجها أكثر من مرتين وتم إدراجها في القائمة السوداء لمذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة دول الميناء منها أربعة سفن رفعت العلم الكمبودي كما

(١) Churchill(R). From port state to court state ?international

litigation as a possible weapo to combat sub-standard ships .

Ndiage(T.M) & Wolfrum(R) .The law of the sea Environmental law And settement of Disputes .Martinus Nijhoff Publishers ٢٠٠٧ .P٩٠٠

(٢) Kasoulides(G.C) .OP.Cit .P١٢٤

(٣) Khee Jin- Tan(A).OP.Cit.P٢٢٢

نشرت اللجنة الأوروبية على سبيل التحذير قائمة إرشادية ب ١٤٣ سفينة من الممكن حظر أو منع وصولها لموانئ الاتحاد حال احتجازها مرة ثانية في ميناء من موانئ الاتحاد الأوروبي^(١).

ومن ثم فإذا ما أصبحت دولة الميناء "مدع صعب" وتعاقب السفن التي تلج موانئها لتسليم وتصدير البضائع فإنها ستواجه أيضا تضاربا في المصالح الداخلية، خاصة الاقتصادية منها التي تتعلق بصادراتها واستيرادها من ثم فان هذا النظام من شأنه أن يؤدي بسهولة إلى تأسيس "موانئ مجاملة" "ports of convenience" أو فرصة وسيكون من الصعب على سلطات الميناء تبرير فقدان الإيرادات من الرسوم ضد السفن المنتهكة والتصريفات العمدية في مناطق خارج الاختصاص أو الولاية الوطنية^(٢) فوجود موانئ مجاملة لا يدعم الشحن المتدني فحسب ، بل يضع أيضا موانئ الدول التي تقوم بعمليات تفتيش مناسبة في وضع غير مؤات تنافسيا^(٣)

(١)UN.Doc.A/٥٩/٦٢٠. P.٤٨

ودول العلم والعدد المقابل من السفن في هذه القائمة كما يلي :ألبانيا (١) بلغاريا ١ بنما ١٥ ، بوليفيا ٦ تركيا ٤١ تونغا ٢ الجزائر ١١ سوريا ٤ جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ١ وجورجيا ٥ رومانيا ٦ سانت فنسنت وجزر غرينا دين ١٧ قبرص ٧ كمبوديا ١٥ لبنان ٢ ومالطة ٤ المغرب ٢ وهندوراس ٣

UN.Doc.A /٥٩/٦٢.P٤٩.Para.١٥٤

(٢) Kasoulides(G.C).OP.Cit .P١٢٥

(٣)Frank(V): OP.Cit.P٢١٢

ورغم أن الحل المحتمل لهذه المشكلة هو تأسيس نظام آلي لجميع الدول الأعضاء يتم تحديثه يوميا على أساس قائمة بأسماء وأرقام بطاقات هوية السفن المشتبه بها وتكون تكلفة وصيانة مثل هذا المشروع حقيقية إلا أن هناك عدد من الصعوبات في تقديم أو توفير دليل كاف عن الانتهاكات أو الانتهاكات المزعومة التي تحدث في بعض الحالات التي تبعد آلاف الأميال عن ميناء الملاحقة القضائية^(١) ومن ثم فبدون الالتزام العالمي الملزم قانونا والالتزام شبه العالمي به سوف تستمر موانئ المجاملة في الازدهار لان بعض دول الميناء غير قادرة أو ليس لديها الإرادة لاتخاذ تدبير لدعم وللحفاظ علي وإدارة التدابير الوقعة ثنائيا والمتعددة الأطراف من خلال الدول الساحلية فمثل أعلام المجاملة موانئ المجاملة مثل "Free Rider" يقوضون مستوي اللعب الذي يعتمد علي الجهود الدولية والمحلية التنظيمية للنجاح^(٢)

وبالتالي يمكن القول انه بالنسبة للتساؤل الأول والذي أثاره البحث بشأن مدي سلطة دول الميناء في منع السفن من الوصول وولوج موانئها ؟ أم يوجد هناك التزام وواجب علي دول الميناء بفتح موانئها أمام كافة السفن والناقلات؟ فيمكن القول أن قيام الاتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن لعام ١٩٧٣ بمنح

(١) Kasoulides(G.C) .OP.Cit .P١٢٥

(٢) Molenaar.(E.J).Port state Jurisdiction to combat IUU fishing.the port state measures Agreement. Russell(D.A) & VanderZwaag(D.L) OP. Cit .P٣٧

دول الميناء الحق في منع ولوج السفن الأجنبية موانئها وخولتها الحق في منعها طبقا للمادة (٢/٥) من اتفاقية مار بول لعام ١٩٧٣

أيضا قيام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من خلال موادها ٢/٢٥، والمادة ٢/٣٨، والمادة ٣/٢١١ بإعطاء الحق للدولة الساحلية في اتخاذ الخطوات الضرورية لمنع انتهاك أو خرق شروطها التي تفرضها علي هذه السفن لدخولها مياهاها الداخلية فمن ثم فلدولة الميناء الحق في منع ولوج السفن الأجنبية لموانئها علاوة علي منع خروجها دونما وجود التزام أو واجب يقع علي كاهلها بفتح موانئها أمام كافة السفن والناقلات ولكن ذلك يتم في ضوء الضوابط التي وضعتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

وبشان الإجابة عن التساؤل الثاني وهو هل أن اعتماد اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢ علي دور دولة الميناء يعتبر الحل الأمثل لنزاعات التجارة والبيئة؟ أي هل ساهم قيام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بخلق دولة الميناء ومنحها دورا في حماية البيئة البحرية في إيجاد نوع من التوازن بين دور الدول الساحلية وادوار دول الأعلام؟ أم أن توازن المصالح كان يقف حجر عثرة أمام دول الميناء في تحقيق التوازن الذي هدفت الاتفاقية إلي تحقيقه؟ بمعنى آخر هل المصالح الاقتصادية لدول الميناء نحو زيادة مواردها من خلال السفن والناقلات التي تلج موانئها حال دون القيام بما وسد إليها وما ألقنتها الاتفاقية علي كاهلها من التزامات غايتها حماية البيئة البحرية ووضع حد لأسباب تدهورها ؟

فالواضح والبين من خلال البحث ومن خلال الآليات والوسائل التي قامت دول الميناء باستحداثها والمتمثلة في التعاون الإقليمي في صورة مذكرات التفاهم عدد تسع مذكرات وعلي رأسها أو في مقدمتها مذكرة تفاهم باريس وطوكيو قد ساهمت إلي حد كبير من خلال آلياتها (نظام القوائم، والاحتجاز والتفتيش والفحص والمنع من الوصول حال تكرار الاحتجاز بمذكرة باريس) في حماية البيئة البحرية خاصة في المناطق التي تقع ضمن نطاق هذه الدول وان لم يكن ذلك علي المستوي المأمول في ظل الصعوبات التي تواجهها دول الميناء في إيجاد نوع من التوازن بين المصالح البيئية والفوائد والمنافع الاقتصادية التي من شأنها زيادة مواردها.

الملاحظات:

أولاً:- أن نقص الحوافز التي تمنحها اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢ لدول العلم في سبيل تنفيذ ما وسدته إليها الاتفاقية وألقته علي كاهلها من التزامات أفضي إلي تراخي دول العلم في وعدم قدرتها وفي كثير من الأحيان إلي انعدام الإرادة لديها في تنفيذ التزاماتها خاصة وان كثير من دول الأعلام المتسببة في ظاهرة (أعلام المجاملة) تقع ضمن نطاق الدول الفقيرة التي تبتغي الحصول علي فوائد اقتصادية مرتدة علي أعقابها غير عابئة بتوازن المصالح التي يبتغي المجتمع الدولي تحقيقها من حماية للبيئة وملاحة أمنة

ثانياً: أن ما وسدته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لدولة الميناء أيضا يتوقف أو يعتمد علي إرادة هذه الدول من ناحية وقدرتها أيضا من ناحية أخرى علي إقامة نوع من التوازن بين مصالح الاقتصادية وإرادتها في حماية

البيئة البحرية وان إخلال دولة الميناء بما وسد إليها من التزامات من الممكن أن يقوض جهود المجتمع الدولي وأيضا من شأنه أن يقوض جهود التعاون الإقليمي (مذكرة تفاهم باريس وطوكيو والبحر الأبيض المتوسط) علي سبيل المثال أيضا الهادف إلي حماية البيئة البحرية من السفن والناقلات وذلك في ظل عدم وجود تعريف واضح ومحدد لمفهوم موانئ المجاملة فالبعض أطلق عليها موانئ المجاملة والبعض الآخر أطلق عليها منافذ للتسوق.

ثالثا: وجود اختلاف كبير في المعاملة بين مراقبة دولة الميناء طبقا لمذكرة تفاهم باريس ومراقبة دولة الميناء بمذكرة تفاهم طوكيو فعدد الدول بمذكرة تفاهم طوكيو ٢٠ عضو بينما بمذكرة تفاهم باريس ٢٧ عضو إلا أن عدد حالات الفحص والتفتيش كانت حوالي ١٧٩٥٢ خلال ٢٠١٨ لحوالي ٧٣ علم بمنطقة باريس وحوالي ٣١٥٨٩ عملية تفتيش بمنطقة طوكيو خلال عام ٢٠١٨ لحوالي ٦٨ علم أي أن السفن والناقلات التي تقصد منطقة طوكيو تفوق في أعدادها السفن والناقلات التي تقصد منطقة الاتحاد الأوربي الذي يكشف عن احتمالين :

- ١- أن الضوابط والقواعد التي انتهجتها منطقة باريس (دول الاتحاد) الأوربي من الشدة والصرامة التي جعلت السفن تتفادى دخول أو ولوج موانئها رغم أن الأعلام ٧٣ علم ومنطقة طوكيو ٦٨ علم. أو
- ٢- أن منطقة طوكيو تملك منافع اقتصادية تجعل منها قبلة تقصدها السفن والناقلات.

رابعا: أن منطقة تفاهم باريس أو آلية مراقبة الميناء تصعد من معاملتها للسفن الغير ممتثلة للقواعد والمعايير الدولية أو التشريعات المحلية ففي الوقت الذي تمتلك فيه لآلية منع الوصول لموانئها أو ولولوجها بعد المخالفات المتكررة للسفن

والناقلات نجد أن هذه الآلية غير متوفرة بمذكرة تفاهم طوكيو رغم وجود نظام القوائم (السوداء، الرمادية، والبيضاء) بمذكرة تفاهم طوكيو وباريس علي حد سواء.

خامسا: ورغم أن مذكرات التفاهم (تفاهم باريس وطوكيو والبحر الأبيض المتوسط) قد جاءت امتثالا لاتفاقية الأمم المتحدة بضرورة وجود نوع من التعاون الإقليمي م ٣/٢١١ بين الدول للحد من التلوث وتنفيذ برامج مراقبة دول الميناء إلا أن الدول الأطراف في مذكرات التفاهم هذه تقوم بتطبيق أحكام اتفاقية مار بول والاتفاقيات المتعلقة بالتفتيش ومعدات والتصريف للحد من التلوث البحري من السفن ويمكن أن يرجع ذلك من وجهة نظرنا إلي أن اتفاقية مونتغيوباى لعام ١٩٨٢ باعتبارها دستور البحار والمحيطات جاءت بأحكام إجمالية وتركت التفاصيل للاتفاقيات النوعية .

سادسا: أن جميع ما قامت به دول الميناء من إجراءات وتدابير طبقا لمذكرات تفاهم باريس وطوكيو بشأن مراقبة دولة الميناء يدخل ضمن التدابير والإجراءات الإدارية من فحص وتفتيش واحتجاز ومنع وصول للمواني (مذكرة تفاهم باريس) ولم نجد تطبيق للقوانين الجنائية وتوقيع للعقوبات المالية كما أقرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ .

سابعا: -انه وكما ذكر البعض وبحق فالمشكلة لا تكمن في عدد وكم الاتفاقيات أو عدد الدول الأطراف في المعاهدة بل تكمن في وجود عدد كبير من الدول ليس لديه الإرادة أو القدرة علي اتخاذ كافة الإجراءات والتدابير التي من شأنها

الامتثال سواء لقوانينها أو تشريعاتها الوطنية أو المعايير والقواعد الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري من السفن والناقلات ويمكن إرجاع ذلك إلي الأتي أو تصنيفهم كالتالي :

١- فحول العلم من ناحية قد ساهمت في انتشار ما يعرف بأعلام المجاملة من خلال قيامها بتسجيل السفن والناقلات بدون رابطة حقيقية كما تطالب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وبدون وجود أي نوع من المراقبة عليها غايتها في ذلك الحصول علي اكبر قدر من الإيرادات والفوائد الاقتصادية جراء منح جنسيتها ودونما نظر إلي المصالح البيئية أو سلامة الملاحة البحرية أيضا وبذلك ما زال يقع علي كاهل دول الأعلام العبء الأكبر في امتثال سفنها وناقلاتها للقوانين المحلية أو القواعد والمعايير الدولية .

٢- أن دول الميناء أيضا قد ساهمت بجزء غير يسير في تأسيس موانئ المجاملة أو منافذ للتسوق من خلال تساهلها في تطبيق القواعد والمعايير الدولية أو التشريعات المحلية الصارمة وسواء كان ذلك من خلال عدم قدرتها الاقتصادية وبغية الحصول علي اكبر قدر من المزايا والإيرادات أو توفير فرص عمل لأبنائها أو عدم وجود الإرادة لديها لذلك

ثامنا: أن وجود عدد من مذكرات التفاهم (باريس، طوكيو، البحر الأبيض المتوسط) ووجود مراقبة دولة الميناء كأحد الآليات التي أتت بها اتفاقية الأمم المتحدة من خلال مادتها ٣/٢١١ وإن ساهم إلي حد ما في مكافحة التلوث

البحري والتقليل من أضراره إلا أن ذلك لم يكن علي المستوى المأمول فأرقام الإحصائيات تشير إلي وجود عدد كبير من تدابير الفحص والتفتيش والاحتجاز جراء خرق الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المتعلقة بمكافحة التلوث البحري من السفن

تاسعا: انه ورغم أن هذه المذكرات وكما ذكر ليست اتفاقيات أو معاهدات طبقا للقانون ولا تنشئ حقوقا ولا تضع التزاما علي كاهل أطرافها ومن ثم فإن مخالفتها لا تنشئ مسؤولية على أية دولة تخالفها، إلا أن هناك نوع من الالتزام الأدبي والتعاون بين أطرافها أفضي إلي التزامهم إلي حد كبير بتطبيق القواعد والمعايير الدولية والتشريعات الداخلية بنوع من الصرامة لكي تكفل الامتثال لهذه القواعد والمعايير والتشريعات المتعلقة بمكافحة التلوث البحري من السفن والناقلات.

التوصيات:

أولاً: المناداة بمزيد من التعاون الإقليمي فيما يتعلق بمراقبة دول الميناء ورغم وجود عدد ٩ مذكرات تفاهم إلا أن هناك حاجة متزايدة لمزيد من هذه التفاهمات خاصة لدورها في مراقبة السفن غير الممتثلة للقواعد والمعايير الدولية ورغم أن هذه المذكرات ليست اتفاقيات أو معاهدات طبقا لأحكام قانون المعاهدات ولا تفرض حقوق أو التزامات علي أطرافها إلا أن من شأن وجود نوع من التعاون بين أطرافها يفرض عليهم نوع من الالتزام الطوعي وان كان ليس واجبا عليهم إلا انه يمثل نوع من الالتزام الأدبي إزاء التعاون نحو تحقيق التوازن الذي تبتغيه

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بين حماية البيئة البحرية والملاحة الآمنة وبين مصالح الشحن والمصالح البيئية .

ثانياً:- العمل علي إيجاد الآليات التي تكفل الربط والتعاون بين الدول الهادفة إلي تأسيس أنظمة آلية من اجل تعزيز مراقبة دول الميناء لكافة وجميع الدول علي أن يتم تحديثها يوميا على أساس قوائم بأسماء وأرقام بطاقات هوية السفن المشتبه بها.

ثالثاً: العمل علي تعزيز قدرات دول الميناء من خلال منحها العديد من الحوافز جراء دورها في حماية البيئة البحرية من اجل تحفيزها سواء كان ذلك عن طريق الفوائد والمزايا الاقتصادية أو عن طريق منحها القدرات والمساعدات التي تكفل لها القيام بدورها علي الوجه الذي تبغيه الاتفاقية .

رابعاً: العمل علي تعميم والتوسع في آلية منع الوصول التي ينتهجها الاتحاد الأوربي أو مذكرة تفاهم باريس علي مذكرات التفاهم الأخرى بهدف التقليل من السفن والناقلات التي دون المستوي من الوصول لهذه الموانئ وهو ما يشكل احد المثبطات أو التقليل من هذه السفن والناقلات.

خامساً: علاوة علي أن التوسع في الآليات الأخرى مثل الاحتجاز أو الحرمان من الدخول الذي تمارسه دول الميناء ينتج عنه تأخيرات وتكلفة وبالتالي يقضي على المميزات التنافسية لأساطيل السفن والناقلات التي دون المستوى وتعمل كمثبطات لملاكها ودول أعلامها من التحرك نحو مزيد من خرق وانتهاك الاتفاقيات الدولية .

سادسا: العمل على إنشاء وحدات متخصصة ومدرّبة من العاملين التابعين للدول الأطراف والتي ولها علم بالاتفاقيات الدولية العامة والنوعية وشئون البيئة البحرية وذلك على كافة المستويات الإدارية (سواء تفتيش، فحص واحتجاز) أو تحقيق وإقامة الدعاوي والتصرف فيها بهدف تذييل وإزالة المعوقات والعقبات التي تقف أمام الحد من خرق الاتفاقيات وانتهاك أحكامها.

أولاً: المراجع العربية:

- ١- د/احمد أبو الوفا : القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٦
- ٢- /احمد عبد الكريم سلامة . قانون حماية البيئة. دراسة تأصيلية في الأنظمة الوطنية والاتفاقية. جامعة الملك سعود. ١٩٩٧
- ٣- د/ صلاح الدين عامر: القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢. دار النهضة العربية، القاهرة ، الطبعة الثانية عام ٢٠٠٠
- ٤- د/طارق عزت رخا .دور القانون الدولي في حل مشكلات استغلال الثروة البترولية .دار النهضة العربية .القاهرة .بدون سنة نشر
- ٥- د/ عباس هاشم الساعدي . حماية البيئة البحرية من التلوث ومشكلة التلوث في الخليج العربي دراسة قانونية . دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية ٢٠٠٢
- ٦- د/محمد البزاز .حماية البيئة البحرية،دراسة في القانون الدولي. منشأة المعارف،الإسكندرية ٢٠٠٦

- ٧- د/ محمد عبد الله نعمان: الحماية الدولية للبيئة البحرية ، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر ، رسالة دكتوراه ، جامعة القاهرة ٢٠٠٤ .
- ٨- د/ محمد مصطفى يونس: حماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٦
- ٩- د /نبيلة عبد الحليم كامل : نحو قانون موحد لحماية البيئة "دراسة في القانون المصري المقارن مع عرض لمشروع قانون البيئة الموحد"، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٣
- ثانيا: رسائل الدكتوراه:
- ١- د/ أبو الخير أحمد عطية عمر: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظه عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس ١٩٩٥
- ٢- د/ صلاح هاشم محمد: المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، ١٩٩١ .
- ٣- د / صليحة علي صداقة : النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط ، رسالة دكتوراه ، جامعة قار يونس بنغازي ١٩٩٦
- ٤- د/عبد الهادي محمد عشري: الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه ، جامعة، القاهرة ١٩٨٩ .

ثالثاً: المراجع الانجليزية:

Bole (A) :

- **The conventions on ship construction , design and Equipment. Mankabady(S) the international Maritime Organisation. Biddles Ltd ١٩٨٤**

Churchill(R) .

- **From port state to court state ?international litigation as a possible weapon to combat sub-standard ships . Ndiage(T.M) & Wolfrum(R) .The law of the sea Environmental law And settlement of Disputes .Martinus Nijhoff Publishers ٢٠٠٧**

Dupuy(R.J)& Vignes(D)..

- **A handbook On the new law of the sea.٢(١٩٩١) .Martinus NiJoff Publishers ١٩٩١.**

Frank(V):

- **The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea :Implementing Global Obligations at the Regional Level .Martinus Nijhoff Publishers ٢٠٠٧**

Hui (W).:

- **Civil Liability For Marine Oil Pollution Damage .A comparative and Economic**

**Study Of The International ,U S and Chinese
Compensation Regime .thesis to obtain the
degree of Doctor from the Erasmus
university Rotterdam .٢٠١١**

Kachel (M.J)

- **Particularly Sensitive Sea Area The Imo s
Role in Protecting Vulnerable Marine
Areas Springer Science &Business Media ٢٠٠٨**

Kasoulides(G.C)

- **.Global and regional Port state regimes
.Ringbom(H) .Competing Norms in the Law
of Marine Environmental Protection:Focus
on Ship Safety and Pollution Prevention
.Kluwer Law International ١٩٩٧ .**

Khee Jin-Tan(A).

- **Vessel-Source Marine Pollution: The Law And
Politics Of International Regulation.
Cambridge University Press.٢٠٠٥**

Kiss(A.CH)&Shelton(D)

- **AGuidetointernationalEnvironmentalLaw..Ma
rtinus Nijoff Publishers .٢٠٠٧**

Mansell (J.N.K):

- **Flag State Responsibility: Historical
Development and Contemporary Issues.
Springer Science & Business Media, ٢٠٠٩.**

Mitchell (R.B) :

- **Intentional Oil Pollution at Sea : Environmental Policy and Treaty Compliance .Massachusetts Institute Of Tochnology(MIT)Press . ١٩٩٤**

Molenaar.(E.J).

- **Port state Jurisdiction to combat IUU fishing.the port state measures Agreement . Russell(D.A) & VanderZwaag(D.L) Recasting Transboundary Fisheries Management Arrangements in Light of Sustainability Principles Canadian and International Perspectives. BRILL.٢٠١٠**

Odidi Okidi(C) :

- **Regional Control of Ocean Pollution :Legal and Institutional Problem and Propects .Brill Archive ١٩٧٨.**

Ornitz(B.E) & Achamp(M) .

- **Oil Spills First Principles: Prevention And Pest Response . Elsevier ٢٠٠٢**

Pamborides(G.P) :

- **International Shipping Law Legislation and Enfocement . Martinus Nijhoff Publishers, ١٩٩٩ .**

Pozdnakova(A)

- :Criminal Jurisdiction Over Perpetrators Of Ship-Source Pollution :International Laws ,State Practice and EU Harmonisation .Martinus Nijhoff Publishers .٢٠١٢ .

Rimgbom(H).

- European Union Maritime Safety Policy and International Law BRIL .٢٠٠٨ .

Tanaka(Y).-:

- The international Law of the sea.Cambridge University Press ٢٠١٢

Warner (R).

- Protecting The Oceans Beyond National Jurisdiction ,Strengthening The International Law Framework .Brill .٢٠٠٩

رابعاً:التقارير:

UN.DOC.A/٥٧/٥٧

UN.Doc.A /٥٩/٦٢

UN. Doc .A/٦١/٦٣/Add.١

مواقع بالشبكة الدولية للمعلومات(الانترنت)

- <http://www.parismou.org> Port State Control Consistent Compliance ANNUAL REPORT ٢٠١٨
- <http://www.tokyo-mou.org>. PORT STATE CONTROL UNDER THE TOKYO MOU, ٢٠١٨.

- [http:// www.medmou.org](http://www.medmou.org) Med MoU – Annual Report – Year ٢٠١٧
- [http:// www.parismou.org](http://www.parismou.org) Press release ٢٠١٨
ANNUAL REPORT PARIS MOU ON PORT STATE CONTROL