

تاريخ نشأة وتطور التشريعات والقوانين البحرية ودورها في تحقيق السلامة البحرية

(القوانين البحرية الدولية وتاريخ الموانئ والقوانين البحرية الليبية)

بروفيسور/ فتح الرحمن الطاهر عبد الرحمن حمد

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر وعميد عمادة البحث العلمي والابتكار بجامعة البحر الاحمر/ السودان

fatah.conce@yahoo.com 11185501400411 واتساب/11185010008800/11185012104000/

المستخلص

هدف هذا البحث إلى تقديم دراسة علمية حول تاريخ نشأة التشريعات والقوانين البحرية وتطورها وبيان أثرها ودورها في تحقيق السلامة البحرية. مع دراسة القوانين البحرية الدولية وتاريخ الموانئ والقوانين البحرية الليبية.

اعتمد البحث منهج البحث التاريخي الوصفي والتحليلي الذي تقتضيه الضرورة المنهجية المرتبطة بالمادة من المصادر والمراجع والتي ستساعدنا علي الخروج بنتائج وتوصيات تضمن نهاية البحث. وخلص البحث إلي عدد من النتائج التي من بينها أن التشريعات والقوانين البحرية الدولية والمحلية منذ نشأتها وعبر تاريخها الطويل قد تميزت بأهميتها في الوصول إلي معايير وآليات لتعزيز وتحقيق السلامة البحرية، وتاريخياً فإنه علي الرغم من الاهتمام والتطوير المتواصل منذ نشأة تلك التشريعات والمعاهدات البحرية التي أضحت قوانين ولوائح تفرّض علي الدول مسئولية تطبيقها من خلال سلطاتها البحرية إلا أن ذلك لم يمنع وقوع الحوادث البحرية وغيرها من المخاطر التي تشير إلي بعض القصور في الالتزام والأداء في تطبيق تلك اللوائح والقوانين.

أوصي البحث بعدد من التوصيات التي من بينها ضرورة تحديد مواطن الخلل والقصور فيما يخص الأداء وتطبيق اللوائح والقوانين البحرية التي تضمن تحقيق الأمن والسلامة البحرية ومعالجتها. وضرورة الاهتمام بالمزيد من الدراسات التاريخية التي توثق لتاريخ نشأة وتطور التشريعات والقوانين الدولية البحرية وأهميتها ودورها في تعزيز السلامة البحرية ودرء المخاطر، وللاستفادة من تجارب الماضي لقراءة الحاضر واستشراف المستقبل.

مقدمة:

كانت نشأة التشريعات والقوانين البحرية على المدى التاريخي عبارة عن أعراف وعادات بحرية متوارثة منذ أقدم العصور، ومع التطورات التي لازمت العصور التاريخية المختلفة ولتحقيق المصلحة

العامّة من خلال توفير الأمن والسلامة البحرية كان لا بد من تقنينها لتصبح قانوناً بحرياً ينظم العلاقات البحرية ومجالاتها وأنشطتها. وقد أصبحت مسألة السلامة البحرية وتحقيقها على درجة كبيرة من الأهمية باعتبارها مشكلة أساسية استرعت إهتمام الدول والمنظمات الدولية، ونتيجة لذلك فقد سنت العديد من التشريعات والقوانين البحرية التي أصبحت ملزمة للجميع من أجل تحقيق هذه الغاية والحد من المخاطر.

أهداف البحث:

هدف هذا البحث إلي تقديم دراسة علمية حول تاريخ نشأة التشريعات والقوانين البحرية وتطورها وبيان أثرها ودورها في تحقيق السلامة البحرية. مع دراسة القوانين البحرية الدولية وتاريخ الموانئ والقوانين البحرية الليبية. ومن أهداف البحث أيضاً:-

- 1- التعريف بالقوانين البحرية ونشأتها وتطورها.
- 2- التعريف بالسلامة البحرية وبيان دور القوانين البحرية الدولية في تحقيقها.
- 3- بيان دور الهيئات الدولية في سن القوانين البحرية.
- 4- دراسة تاريخ الموانئ والقوانين البحرية الدولية والليبية.

مشكلة البحث:

إن القصور في تطبيق المعايير والتشريعات البحرية فيما يخص السلامة البحرية الدولية يكون له مردوداته الخطيرة علي الأمن والسلامة البحرية، ولذلك فقد وجب علي الدول اتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية التي تكفل تنفيذه علي نحو يحقق السلامة البحرية في مختلف مجالاتها، ولا شك أن الاهتمام بتاريخ نشأة التشريعات والقوانين البحرية ودورها في السلامة البحرية يعتبر جزءاً مهماً يستوجب دراسته للإستفادة من تجارب الماضي في معرفة جوانب القصور ومعالجته وتطويره من خلال قراءة الحاضر، واستشراف المستقبل نحو تعزيز وتحقيق السلامة البحرية ودرء المخاطر. وبهذا يمكن للدراسة طرح الأسئلة الآتية:

- 1- ما هي المراحل التاريخية المختلفة لنشأة وتطور القوانين البحرية؟.
- 2- ما الذي قدمته القوانين البحرية بشأن تحقيق السلامة البحرية؟.

منهج البحث:

اعتمدت الدراسة منهج البحث التاريخي الوصفي والتحليلي الذي تقتضيه الضرورة المنهجية المرتبطة بالمادة من المصادر والمراجع والتي تساعدنا على الخروج بنتائج وتوصيات ضمننت نهاية البحث.

التعريف بالقانون البحري:

يعرف القانون البحري بأنه مجموعة قواعد قانونية متعلقة بتنظيم نشاط الملاحة البحرية وأداتها وأشخاصها والأخطار الناجمة عنها، سواء كانت هذه القواعد مكتوبة أو عرفية⁽¹⁾. والبعض يعرفه علي أنه: مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية. وهناك من عرّف القانون البحري بالنظر إلي الآلية التي تستخدم في الملاحة البحرية وهي السفينة علي أنها: مجموعة القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية وأداة استغلالها المتمثلة في السفينة وكل الأحكام الخاصة بهذه الأداة، ومختلف التصرفات الواردة عليها⁽²⁾.

ويعتبر هذا القانون منظماً لكل العلاقات القائمة عن الملاحة البحرية إذا كانت تلك العلاقات بين الدول والذي يعتبر ضمن القانون البحري العام، أو كانت بين بين الأفراد أو الهيئات الخاصة مما يندرج تحت القانون البحري الخاص. فالقانون البحري وفقاً للتقسيم التقليدي فهو يشمل فروع مختلفة تندرج ضمن القانون البحري العام ك: القانون الدولي، والقانون الإداري البحري، والقانون الجنائي البحري. أما القانون البحري الخاص، فهو ينظم الاستغلال البحري وما يرتبط به من علاقات مباشرة بين المباشرين والمنتفعين به، وأحياناً يسمى القانون التجاري البحري⁽³⁾.

قواعد القانون البحري ومصادره:

تنقسم المصادر التي تستمد منها القواعد القانونية إلي مصادر أصلية وهي التشريع بما فيه من الاتفاقيات والعرف، ومصادر تفسيرية وتشمل أحكام المحاكم وآراء الفقهاء إذ يعتمد عليها في سد الثغرات وتكملة النقص وتفسير القواعد القانونية واستنباط الحلول للقضايا والمسائل التي لم يتعرض لها المشرع أو العرف.

التشريع:

التشريع من أهم مصادر القانون البحري الأساسية التي يجب علي القاضي الرجوع إليه بصورة ملزمة، ومصطلح التشريع لا ينحصر في التقنين البحري فحسب بل يشمل كل النصوص التشريعية

البحرية التي تم سنها في هذا السياق من قرارات ومراسيم وتنظيمات. أما بالنسبة للمعاهدات الدولية فتعتبر جزءاً من التشريع إذا صدر تشريع داخلي صادق عليها⁽¹⁾. وفي حالة عدم وجود قاعدة بحرية خاصة يمكن أن يطبق القانون المدني باعتباره الشريعة العامة للقانون الخاص، ولا بد أن يكون متوافقاً مع مبادئ القانون البحري وقواعده الخاصة. وعلي القاضي أن يقوم بتطبيق المعاهدات الدولية التي تكون الدولة طرفاً فيها⁽²⁾.

العرف البحري:

العرف البحري هو أول بدايات نشأة القانون البحري ويحتل مكانة معتبرة كمصدر أساسي يرجع إليه القاضي حينما لم يجد النص التشريعي لحكم ما، هذا بالإضافة إلي العادات البحرية التي تلي العرف في المرتبة، ويتميز العرف بأن له قوة إلزامية علي عكس العادات البحرية فلذلك يلجأ القاضي إلي العرف مباشرة في غياب النص⁽³⁾. ويُعرّف العرف علي أنه مجموعة القواعد التي تعود العاملين في أوساط المجال البحري العمل بها لفترات طويلة فأصبحت حسب اعتقادهم ضرورة يجب احترامها واحترام أحكامها، ويتم الرجوع لها في حالة وجود فراغ قانوني في التشريع. ويمكن الاستعانة بالعادات البحرية التي اعتاد العاملون علي اتباعها بانتظام دون أن تكون ملزمة للأطراف، بعض الجمعيات دعت إلي تبنيها في اتفاقات المتعاقدين في المجال البحري، وبعض هذه العادات تكون وطنية تقتصر علي دولة معينة، وإذا تم التعامل معها في كل موانئ الدولة تكون عامة، وقد تكون محلية إذا عمل بها في ميناء معين، وأحياناً تكون دولية تسري في العديد من الدول⁽⁴⁾.

المصادر التفسيرية:

تشمل المصادر التفسيرية القضاء والفقهاء، فهي غير ملزمة للقاضي. يلجأ إليها القاضي لاستكمال النقص أو الفراغ القانوني استناداً علي أحكام سابقة مشابهة. وللقضاء سلطة واسعة في تفسير النصوص التشريعية أثناء تطبيقها لتحقيق الملائمة بين هذه الأحكام والتطورات اللاحقة لصدورها نتيجة للتطور التكنولوجي الذي يستوجب تطوير النصوص القانونية لمواكبته⁽¹⁾. إذاً يلعب القضاء دور المفسر للنصوص الغامضة بالنسبة للمسائل المستجدة لذلك فإن اجتهاد القضاء يعتبر مصدراً مفسراً لأن دور القاضي يقتصر علي تفسير القواعد القانونية دون خلقها⁽²⁾.

التطور التاريخي للقانون البحري:

أهمية البحار واستخداماتها عبر التاريخ:

من الثابت تاريخياً كما يرى الباحث أن البحار تتمتع بأهمية كبيرة باعتبار أنها تشكل طرق للتواصل ولربط قارات العالم ببعضها البعض، كما أن لها منافع في استخدامها كطرق للسفن التجارية لنقل البضائع والمبادلات التجارية بين الدول. وقد استخدمت البحار في العصور القديمة في كثير من الحضارات كالفراعنة وفي حضارات الشرق الأدنى القديم، وكذلك عند الإغريق والفينيقيين وغيرهم، واستخدمت أيضاً في العصور الوسطى والحديثة في أوقات السلم والحرب. واستخدمت البحار والسفن إبان الفترة التي عرفت بحركة الكشوف الجغرافية التي أدت إلى اكتشاف العديد من المناطق المجهولة للعالم آنذاك في أفريقيا وآسيا وكذلك الأمريكتين فكان لحركة الكشوف الجغرافية الدور الكبير في تكالب الدول الأوروبية الاستعمارية على المستعمرات الغنية بمواردها في أفريقيا وآسيا وأمريكا، إذ كان لها الأثر الواضح في نهب ثروات البلدان المستعمرة عبر النشاط البحري لتلك الدول الاستعمارية، كما أنه عبر تلك الأنشطة البحرية منذ فترة الكشوف الجغرافية مروراً بالعهد الاستعماري فقد كان هناك نشاط كبير ومتواصل في عمليات التبشير الديني الذي صاحب تلك الفترات.

كانت كل تلك الاستخدامات للبحار عبر العصور التاريخية المختلفة قد ارتبطت بتشريعات وعادات وأعراف بحرية كانت متعارف عليها بين الحضارات والدول، ونتيجة لمصالح الدول المختلفة أحياناً قد تلجأ بعضها إلى عدم الالتزام بهذه الأعراف والتشريعات مما يسبب تعارض المصالح مع بعضها البعض ويؤثر كل ذلك على الأمن والسلامة البحرية. ولهذا يرى الباحث أنه لا بد من أن تكون هناك قوانين بحرية دولية تلزم الجميع بالإلتزام بها كأساس وقواعد تؤمن النشاط والملاحة البحرية في كل البحار، وتراعي وتضمن الحقوق والمصالح للجميع، على أن يكون للدول حق الاحتفاظ بسن القوانين التي تحمي وتحافظ على مصالحها في حدود مجالها البحري والتي بالتأكيد لا تكون مخالفة للقوانين البحرية الدولية.

تاريخ نشأة التشريعات والقوانين البحرية عبر العصور:

القانون البحري في العصور القديمة:

تاريخياً كانت بدايات نشأة القانون البحري عبارة عن عادات وأعراف بحرية بين دول ساحلية منذ آلاف السنين، والتي عرفها قدماء المصريين، وكذلك السومريين في العراق عبر خليج العرب، وفي

قبرص وجزيرة كريت، وغيرها من الحضارات القديمة. إلا أن تلك الأعراف البحرية لم يتم تدوينها قديماً في كثير من الحضارات ولذلك نجدها قد اندثرت مع مرور الزمن ولم يتحصل المسح الأثري علي الكثير منها. ويقول فنطازي: أن هذه العادات والأعراف البحرية لم تدون لذلك اندثرت مع الزمن ولكن عثر الباحثون منها علي "قاعدة طرح البحر" وهي من القواعد البحرية للفينيقيين تعطي الحق لريان السفينة أن يتخلص من بعض الحمولة الزائدة بالسفينة لإنقاذ حمولتها من أي مخاطر بحرية. وهناك أيضاً ما يعرف بـ"قرض المخاطر الكبير" وهو عبارة عن معاملة مالية ابتكرها الإغريق يقوم فيها أحد كبار التجار بتمويل صاحب السفينة فإذا نجحت رحلتها التجارية كان له نصيب كبير من الأرباح، وإذا فشلت يفقد حقه في استرداد ماله⁽¹⁾.

منذ العصور القديمة استخدم الإنسان البحر، كما ان المسطحات المائية تشكل ما نسبته 73% من سطح الكرة الأرضية، فالبهار والانهار تعتبر مصدراً للثراء البشري ومجالاً بيئياً له أهمية حيوية وكبيرة للإنسان وسائر المخلوقات. ومنذ أقدم العصور استخدمت البحار كوسيلة للأعمال والتبادل التجاري بين الدول، كما أن للبحار وكذلك الأنهار دوراً كبيراً في انتقال الحضارات وأثرها بين وادي الرافدين، ووادي النيل، والصين، والهند، ثم من أوروبا إلي بقية أنحاء العالم⁽²⁾.

علماء الحضارة والآثار يؤيدون أن أول بلاد عرفت الدولة هي بلاد ما بين النهرين (العراق) حيث قامت الدولة السومرية جنوب العراق في الألف الرابع قبل الميلاد ومن ثم بلاد وادي النيل (مصر) والشرق القديم (الهند وفارس)، وقد وجدت تلك الآثار في شكل ألواح ورقيمات طينية احتفظت بها متاحف كل من بغداد والقاهرة، وقد ظهرت فيها معاهدات سلام وتحالف أبرمها فرعون مصر رمسيس الثاني مع خاستول ملك الحيثيين في العراق. وفي عهد الإغريق والرومان ساهموا كثيراً في إرساء قواعد القانون الدولي، حيث استخدمت الكثير من الأعراف البحرية اضافة إلي المعاهدات المختلفة فيما يخص التجارة أو في أوقات الحرب والسلم⁽¹⁾.

ودعماً لما سبق يري البعض كما يذكر بوحجيلة أن أبرز الآثار للقانون البحري تعود إلي القرن الحادي عشر قبل الميلاد حيث كان الفينيقيون قد عرفوا نظام الرمي في البحر والذي يعرف في الوقت الحاضر بنظام الخسائر البحرية المشتركة أو العوار المشترك وهو نظام تم تطويره واستمر العمل به في التشريعات البحرية المختلفة. كذلك عرف الإغريق نظام عقد قرض المخاطر الجسيمة

منذ ستة قرون قبل الميلاد وهو نظام أضحى معتبراً يبين أصل التأمين البحري. وعرف الرومان أيضاً نظام الخسائر البحرية المشتركة وعقد قرض المخاطر الجسيمة وأضافوا لذلك أنظمة أخرى أبرزها فكرة النيابة التي بموجبها أمكن بموجبها لمن مع ربان السفينة أن يطالب مجهزة السفينة مباشرة لكون ربان السفينة نائباً عن المجهز⁽²⁾.

كان للعرب قبل الإسلام نشاط تجاري في البحر الأحمر والبحر العربي والخليج، فاعتنوا ببناء الأساطيل التجارية والحربية مما مكنهم من بسط سيطرتهم وسيادتهم علي البحر الأبيض المتوسط قروناً، وبالتالي السيطرة علي التجارة البحرية في الشرق والغرب، وبهذا فقد كانت عادات وأعراف التجارة البحرية من صنع التجار وليس من صنع سلطة رسمية⁽³⁾.

القانون البحري في العصر الوسيط:

ارتبط النشاط البحري في فترة القرون الوسطي كما يري الباحثون بظهور الحروب الصليبية التي دارت بين الأوربيين المسيحيين وبين العرب والمسلمين خلال القرن الحادي عشر - أي بعد سقوط الأندلس - حيث ازداد النشاط البحري في نقل الأشخاص أو البضائع لتمويل تلك الحروب، كما شهدت تلك الفترة ازدياد النشاط التجاري عبر البحار خاصة في المدن الإيطالية، وقد نشأت عادات بحرية في الغرب الأوربي حيث تم تدوينها في مجموعات بحرية شهيرة منها: "مجموعة قواعد أوليرون - مجموعة قواعد ويسبي - مجموعة قنصلية البحر - مجموعة مرشد البحر" ويمكن التعريف بها فيما يلي:-

مجموعة قواعد أوليرون:

سميت بهذا الاسم نسبة إلي جزيرة أوليرون، ويعود تاريخ هذه القواعد إلي القرن الثاني عشر. ولقد قننت تلك القواعد البحرية القضاء البحري الذي استقر في المواني الفرنسية المطلة علي المحيط الأطلنطي التي كانت بها محكمة بحرية دُون أحكامها أحد الموثقين بتلك الجزيرة. وقد طبقت قواعد تلك المجموعة في الدول المطلة علي المحيط الأطلنطي وبحر الشمال⁽¹⁾.

مجموعة قواعد ويسبي:

سميت نسبة إلي مدينة ويسبي في جزيرة جويلاند في بحر البلطيق، واستمدت قواعدها من مجموعة أوليرون، كما أنها تجمع الكثير من العادات البحرية السائدة هناك.

مجموعة قنصلية البحر:

تضمنت هذه المجموعة قواعد الملاحة البحرية والعادات التي كانت متبعة وفق للأحكام التي أصدرتها محكمة برشلونة التجارية، وهناك كثير من الدول قد أخذت من قواعد قنصلية البحر مما خلق كثير من التشابه بين قواعد القانون البحري في هذه الدول خاصة مناطق الحوض الغربي للبحر الأبيض المتوسط. وقد تم العثور علي النسخة الأصلية لقانون قنصلية البحر مكتوباً باللغة الكتالونية في القرن الرابع عشر الميلادي.

مجموعة مرشد البحر:

تتميز هذه المجموعة بإهتمامها بمعالجة التأمين البحري حيث وضعت له أحكاماً مفصلة. وقد ظهرت هذه المجموعة في مدينة روان الفرنسية في القرن السادس عشر⁽²⁾.

القانون البحري في العصر الحديث:

يؤرخ الباحثون لبداية هذا العصر بعهد الملك لويس الرابع عشر ووزيره كولبيرسنة 1681م، حيث ظهر أول تقنين بحري في فرنسا، وقد سمي بـ: "أمر البحرية" فهو يعتبر أمر ملكي وقد استمد معظم أحكامه من العادات البحرية، وقواعده لم ترتبط بالقانون البحري الخاص فقط وإنما شملت أيضاً قواعد القانون الدولي البحري والقانون الإداري البحري. شكلت فرنسا لجنة لوضع قانون تجاري عقب الثورة الفرنسية وقد انتهت اللجنة من وضع القانون في سنة 1907م وقد احتوي الكتاب علي قواعد القانون التجاري البحري، وقد امتد تأثير هذا القانون الفرنسي في كثير من البلدان ومنها البلدان العربية⁽¹⁾. وابتداءً بمؤتمر فينا (1814م - 1818م) حيث اعتمدت الدول الموقعة علي معاهدة باريس لعام 1814م أحكاماً متعلقة بالنظام القانوني للأشهر الدولية وإلغاء تجارة الرقيق وتسوية المنازعات الدولية بالطرق السلمية وتنظيم الملاحة البحرية والجوية. وفي معاهدة باريس 1856م وضعت قواعد قانونية عن الحرب فضلاً عن اقرارها لمبدأ المساواة بين الدول المسيحية وغير المسيحية منها فقد انضمت تركيا ثم اليابان إلي ما يسمي بالمؤتمر الأوربي⁽²⁾.

في العهود السابقة كانت الأعراف الدولية هي الأداة التي تنظم مصالح الدول فيما يخص العلاقات البحرية وبيئتها، حتي ظهرت في العصر الحديث محاولات لتقنين تلك الأعراف في منتصف القرن التاسع عشر بداية باتفاقية باريس لعام 1856م الخاصة ببعض أحكام الحرب البحرية، ولكن التقنين

الحقيقي الذي اتخذ الشكل الدولي فقد تم في عهد هيئة الأمم المتحدة حيث أعدت لجنة القانون الدولي التابعة للجمعية العامة لهيئة الأمم المتحدة مشروعات لخمس اتفاقيات بحرية وقد تم اعتمادها كأتفاقيات دولية في جنيف عام 1958م و 1960م، ولكن شاب تلك الاتفاقيات بعض النقص والقصور مما جعل الجمعية العامة للأمم المتحدة تدعو إلي عقد مؤتمر لوضع اتفاقية تتفادي وتعالج كافة المسائل المتعلقة بقانون البحار، وقد أدى ذلك إلي صدور اتفاقية قانون البحار الجديد في جامايكا في ديسمبر عام 1982م⁽³⁾.

وبناءً علي أهمية البحار في اقتصاديات الدول ولما لها من منافع متعددة ومصالح خاصة للدول، ولأنها تعتبر من أهم الطرق للمواصلات الدولية لتبادل تلك المصالح، ومن أجل ذلك عقدت العديد من الاتفاقيات الدولية لتنظيم حقوق الدول وواجباتها في البحار، وحددت الولاية الوطنية للدول علي المناطق التي ترتبط بسواحلها ونظمت جميع أساليب المعاملات والحقوق والحماية والأمن والسلامة البحرية، والتي اتخذت شكل قوانين واتفاقيات، وقد أفرزت جهود المجتمع الدولي خلال عدة سنوات من المباحثات إلي عقد اتفاقية دولية عامة عرفت باتفاقية قانون البحار عام 1982م في مدينة مونتيجوباي بجامايكا⁽¹⁾.

التشريعات والقوانين الدولية ودورها في السلامة البحرية:

القانون الدولي للبحار والسلامة البحرية:

القانون الدولي للبحار:

يتضمن هذا القانون مجموعة القواعد ذات الطبيعة العرفية والتعاقدية كاتفاقية عام 1958م واتفاقية عام 1982م، ويعني هذا القانون بتحديد حقوق الدول والتزاماتها في كل جزء من أجزاء البحر: المياه الداخلية، المياه الإقليمية، المياه الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري، البحار المغلقة أو شبه المغلقة، أعالي البحار، القنوت، الخلجان، والمضايق. كما يبحث هذا القانون في الالتزامات التي تقع علي عاتق الدول في علاقاتها المتبادلة، وحقوق الاستثمار والتنقيب وتعقب السفن، وحق المرور البرئ والمرور العابر، إضافة إلي مسائل مكافحة الأعمال غير المشروعة في البحار علي اختلاف أنواعها، ويكون لمحكمة العدل الدولية ولمحكمة البحار إضافة لهيئات التحكيم أو للجان التوفيق حل النزاعات التي قد تنشأ بين الدول أو بين الدول ومستثمرين علي اختلاف مراكزهم القانونية⁽²⁾.

فالقانون الدولي للبحار هو قانون دولي يتميز بأنه ينظم العلاقات البحرية الدولية المرتبطة بالنشاط والملاحة البحرية، والتي عادة ترتبط بالسفن باعتبارها الوسيلة للتبادل التجاري، وطالما أن هذه السفن تنتقل في كثير من البلاد فهي بالتالي تجتاز كثير من المناطق التي لا تخضع لقوانينها، كما أنها تتعرض أحياناً لكثير من المخاطر البحرية وما يترتب علي ذلك، إذاً فهي تحتاج إلي الحماية القانونية. وتتشكل هذه الحماية القانونية من خلال أحكام القانون البحري الذي يوفر لها بعض الأنظمة مثل نظام الخسائر وعقود المخاطر والتأمين البحري وغيرها من الأنظمة، وتكون الكثير من هذه الأنظمة مستمدة ومرتبطة بالإتفاقيات الدولية. أما بالنسبة للدول فتكون أهمية القانون البحري فيها مرتبطة بحركة الموانئ والمعاملات التجارية الخارجية لها.

إجراءات السلامة البحرية علي ضوء القانون الدولي للبحار:

التعريف بالسلامة البحرية:

تعرف السلامة البحرية علي أنها مجموعة التدابير لحماية الأرواح والممتلكات في البحر، وتأتي مبادئها التوجيهية من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS. وتشمل مجموعة واسعة من القضايا بما فيها الوقاية من الحوادث، وحماية البيئة البحرية، وسلامة وأمن العاملين في الصناعة البحرية، والسلامة البحرية بذلك يمكن تقسم إلي ثلاثة أقسام أساسية هي:

1. سلامة الأرواح للأشخاص من عاملين وغيرهم.

2. سلامة السفن ومعدات وأجهزتها.

3. سلامة البحار من التلوث والأنشطة غير المشروعة⁽¹⁾.

تنص الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974م وتعديلاتها في القاعدة (5) والخاصة بخدمات الإرساد والتحذيرات أنه علي الدول الأطراف بالاتفاقية تشجيع سفنها علي جمع بيانات الإرساد الجوية بالبحار والتأكد من صحة هذه البيانات وتبادلها بالوسيلة الأنسب لغرض المساهمة في سلامة الملاحة. وتتعهد الدول الأطراف بالاتفاقية علي القيام بالتعاون فيما بينها بعدد من خدمات الإرساد مثل تحذير السفن من العواصف واصدار نشرات الطقس للسفن مرتين يومياً علي الأقل. وكذلك في المادة (7) التي تنص علي بحث وإنقاذ الأرواح، بأن تتعهد كل حكومة متعاقدة أن تتأكد من اتخاذ كافة الترتيبات اللازمة لأعمال المراقبة الساحلية وإنقاذ الأشخاص المنكوبين في البحر

بالقرب من سواحلها، ويجب أن تتضمن هذه الترتيبات توفير وتشغيل وصيانة تجهيزات السلامة البحرية، ويجب توفير السبل المناسبة لتحديد مكان وانقاذ مثل هؤلاء الأشخاص بقدر الإمكان. تعتبر هيئات السلامة البحرية السيادية في الدول هي الجهة المنوط بها الحفاظ علي سلامة إبحار السفن والأفراد ونظافة مياهها الإقليمية وكذلك القدرة علي معالجة الحوادث البحرية والتلوث البحري. وتكون مسئولية تطبيق السفن للقواعد والاتفاقيات الدولية تقع علي عاتق كل من ربابنة السفن وملاكها والشركة المشغلة أما مسئولية التأكد من الموائمة فتقع علي عاتق دولة العلم (السلطة البحرية) فإذا ما تأكدت كل دولة من سلامة سفنها فسيتم بالتالي تأكيد كفاءة الأسطول العالمي ومن ثم يتم تقليص الحوادث البحرية من أجل بحار آمنة ونظيفة⁽¹⁾.

تتطلب السلامة البحرية ضرورة الاهتمام بالتشريعات والمعاهدات البحرية علي المستوي الدولي، والتي تأتي في صورة قوانين ولوائح يتم فرضها علي الدول الأعضاء لتطبيقها عبر سلطاتها البحرية المختصة. ازداد الاهتمام بتطوير السلامة البحرية بعد الحرب العالمية الثانية حيث كان أهم عوامل تحسينها هو عامل النظام القانوني الدولي الحديث الذي أنشأ مجموعة من اللوائح والقوانين التي تضمن مستوي مناسباً من السلامة البحرية. وأهم عناصر السلامة البحرية تتكون من عناصر هي سلامة الأرواح والممتلكات في البحر (سلامة الأشخاص والسفن) ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن. المنظمات الدولية تقوم بوضع معايير للسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث، ومن بين هذه الجهات الأمم المتحدة التي وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وكذلك دور المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) التي وضعت قواعد دولية تعمل علي تنظيم ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن. وقد أسهمت منظمة العمل الدولية International Labour Organization (ILO) مع المنظمة البحرية الدولية في وضع معيار متوازن لظروف العمل والمعيشة للبحارة علي ظهر السفن وذلك باعتماد عدد من القواعد التي ترتبط بالعمل البحري. هذه المعايير الدولية المقبولة فيما يرتبط بالسلامة في البحر ويتم تطبيقها علي المستوي الوطني للدول كجزء من مسئوليتها عبر تشريعها الوطني ليضيف قوة وظيفية للإدارات البحرية Maritime Administrations لضمان عملها علي إدارة الجودة والفعالية وتزويد الحكومة بالأدوات اللازمة لاستكمال الوظائف البحرية الوطنية والدولية⁽²⁾. وتلاحظ للباحث

أن المؤسسات والهيئات الدولية المسؤولة من سن القوانين البحرية قد أفردت مجالاً كبيراً في قوانين السلامة البحرية والتخفيف من حدة المخاطر البحرية، الأمر الذي يؤكد تأثير وأهمية السلامة البحرية في النشاط البحري.

والإدارة والسلطات البحرية المختصة للدول تتكون من وحدات تكون متكاملة في هيكلها لتؤدي دورها في تنفيذ السياسات الحكومية تجاه القطاع البحري مع مساعدة الدولة في تنفيذ التزاماتها تجاه المجتمع البحري الدولي، والتأكد من التزام شركات النقل البحري بالسياسات المنفذة، وتعتمد كفاءة عمل الإدارة البحرية علي مدى توافقها مع التشريعات البحرية الوطنية التي تمت صياغتها مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية وتحديثاتها والتي قبلتها الدولة⁽¹⁾.

يري الباحث أنه علي الرغم من وجود الادارات والسلطات البحرية، وعلي الرغم من التطور التكنولوجي لوسائل النقل البحري التي توفر الجانب المهم في مجال السلامة البحرية إلا أن عدم الالتزام بتطبيق معايير السلامة البحرية المرتبطة بالتشريعات والقوانين البحرية الدولية يكون له تأثير كارثي علي الملاحة البحرية وبالتالي الأمن والسلامة البحرية. فعليه يجب تنفيذ العقوبات المنصوص عليها في مثل هذه الحالات.

تلوث البيئة البحرية:

البيئة البحرية عُرُفت بأنها هي البحار والمحيطات التي يكون بها كائنات متكيفة مع حياة بها ملوحة مرتفعة، وتغاير درجات الحرارة وغيرها من العوامل المميزة للبيئة، حيث تستطيع هذه الكائنات التكاثر والتعايش في البيئة البحرية. كما عُرُفت بأنها مسطحات الماء المالح التي تتصل بعضها ببعض اتصالاً حرراً وطبيعياً وقاعها وباطنها بما تحتوي عليه من كائنات حية نباتية وحيوانية، وثروات طبيعية تشكل في مجموعها الحياة البحرية باعتبار ذلك نظام بيئي متكامل. وبهذا يمكن تعريفها أيضاً علي أنها تشمل المياه المالحة وهي البحار والمحيطات المتصلة عدا الأنهار والتي تحتوي علي ثروات كثيرة سواء كانت حية مثل الحيوانات أو النباتات أو غير حية مثل المعادن والنفط والغاز والحديد وغيرها والتي تمثل مصدراً اقتصادياً للدول⁽²⁾.

أما تلوث البيئة البحرية فقد عرّفته المادة الرابعة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م بأنه: "إدخال الإنسان في البيئة البحرية بما في ذلك مصبات الأنهار بصورة مباشرة أو غير مباشرة

مواد أو طاقة تنجم عنها أو يحتمل أو ينجم عنها آثار مؤذية مثل الأضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعرض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار والحط من نوعية قابلية مياه البحر والاقبال من الترويح". ويقول عباس دشني في دراسته أن هذا التعريف قد لا يغطي كل حالات التلوث لذلك فقد استشهد بالقانون المصري بالفقرة (7) من المادة الأولى من القانون (4) لعام 1994م الذي عرّف التلوث بأنه: "أي تغيير في خواص البيئة مما قد يؤدي بطريق مباشر أو غير مباشر إلي الإضرار بالكائنات الحية أو المنشآت أو يؤثر علي ممارسة الإنسان لحياته الطبيعية"⁽¹⁾.

وعموماً فإن التلوث البحري يكون بفعل الإنسان إذا كان ذلك عن طريق إلقاء النفايات، والمخلفات الصلبة والسائلة، أو عن طريق عادم السفن أو ما تحمله السفن من مواد بترولية أو تسرب الزيوت، أو مد شبكات الصرف الصحي أو أنابيب البترول أو غيرها من شبكات المرافق، أو صيد الأسماك بوسائل غير مشروعة مما يؤثر ويضر بالبيئة البحرية وصحة وحياة الإنسان، ويؤثر بما يوجد بها من ثروات حيّة أو غير حيّة⁽²⁾.

ومن أمثلة الكوارث البحرية التي أثرت بشكل كبير هو كارثة ناقلة النفط الليبيرية "توري كونيون" الشهيرة التي وقعت في مارس 1967م بالقرب من السواحل الإنجليزية، وسقط نتيجة لها في البحر مائة وعشرون ألف طن من النفط، فلوث مساحة واسعة امتدت إلي ثلاثمائة وعشرين كيلومتر من السواحل الإنجليزية. وكذلك من الأمثلة في عام 1960م تبين بالتحليل الدقيق أن أجسام بعض الأسماك التي تم صيدها من أحد خلجان اليابان تحتوي علي قدر من فلز الزئبق يزيد عن الحد المسموح به وفقاً للقواعد الصحية مما أدى لإنتشار واسع للتسمم ووفاة الكثيرين نتيجة للمخلفات الصناعية⁽³⁾.

نموذج لبعض الإتفاقيات الدولية الخاصة بتلوث البيئة البحرية:

1. تلزم الاتفاقية الدولية لعام 1969م المتعلقة بالتعويض عن أضرار التلوث بالزيت علي التعاون في المجال التكنولوجي لمكافحة الزيت لأن عمليات مكافحة تلوث الزيت تحتج إلي خبرة وامكانيات لا تتوفر لكثير من الدول، وتسمح نصوص الاتفاقية بفحص الناقلات والسفن في الموانئ وتحديد مستوى التدريب للبحارة والضباط والسرعة القصوي واستعمال أجهزة الملاحة وحجز الناقلات التي يحكم بعدم صلاحيتها.

2. تجرم اتفاقية أوس 1972م إلقاء المواد العضوية السامة أو التي تتحلل إلي مواد ضارة مثل الزئبق والبلاستيكيات وما يعوق الملاحة ويكون له أضرار علي البيئة البحرية والانسان.

3. قرر مؤتمر جنوه 1998م إقامة منشآت المياه الزيتية، وإنشاء شركة مرور بحرية لتنظيم سير الناقلات لتحول دون اصطدامها.

عاجت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م الكثير من الموضوعات المهمة التي من بينها قضايا السلامة البحرية، فاهتمت بتنظيم حقوق وواجبات الدول في استغلال مياه البحار وقاعها والجو الذي يعلوها، وسلامة السفن ومعداتها وكذلك الأشخاص والعاملين في المجال البحري، وكذلك تلوث البيئة البحرية والتزامات الدول للمحافظة عليها. وتعتبر اتفاقية 1982م فيما يخص حماية البيئة البحرية هي أداة مهمة لا يمكن الاستغناء عنها ليس فقط بالنظر إلي القواعد التي تحتويها وإنما بسبب الوظيفة التي تمارسها كاتفاقية اطارية كيفت بأنها دستور البحار والمحيطات، فالمسائل المرتبطة بحماية المحيط البحري أخذت حيزاً كبيراً ومهماً في نص الإتفاقية والتي وفرت لها العديد من الأحكام إذا كان ذلك علي مستوي مكافحة مختلف أشكال التلوث أو حتي المحافظة علي الموارد البيولوجية، فالجزء (12) من الاتفاقية والذي بعنوان "الحماية والمحافظة علي المحيط البحري" يحوي أغلب المواد المتعلقة بالبيئة البحرية. وقد حرصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م علي عدم ترك أي نزاع من دون وسيلة لتسويته وذلك تحسباً لأي نزاعات يمكن أن تتولد من نتيجة تفسير وتطبيق لأحكامها، فهناك الجزء الخامس عشر من الاتفاقية يتناول بدقة القواعد المتعلقة بتسوية النزاعات والمادة 287 منه تعدد الوسائل الدبلوماسية والقضائية التي يمكن لأطراف النزاع اللجوء إليها لتسوية أي نزاع خاص بتفسيرها وتطبيقها، والتي من بينها اللجوء إلي محكمة قانون البحار⁽¹⁾.

وعلي مر التاريخ تعتبر قواعد القانون البحري منذ أقدم العصور ذات طبيعة عالمية دولية، وكانت صورته الأولي - كما ذكر سابقاً- في شكل أعراف بحرية يتم تطبيقها علي كل البحار دون اختلاف كبير، ولكن منذ القرن الثامن عشر ظهرت موجة تقنين وتدوين أثرت بشكل فاعل في اخراج القانون البحري من طابعه الدولي، إذ بدأت كل دولة في تشريع قانون مستقل يخدم مصالحها الوطنية مما أدى إلي أن يحل هذا التشريع المدون محل العرف وقد أدى ذلك إلي بروز المصالح المتناقضة بين الدول والذي بدوره انعكس سلباً وأدى إلي عرقلة التجارة البحرية. إذاً فلا بد من تدويل القوانين البحرية

لضمان أمن وسلامة الملاحة البحرية واستقرارها، وأن تتميز العلاقات البحرية بين الأشخاص والجهات ذات المصالح البحرية المختلفة بالطابع الدولي في التعاطي مع القانون البحري لتفادي الحوادث البحرية وعلي رأسها التصادم البحري، وتفايدي النزاعات.

يري الباحث أنه نتيجة لذلك البعد وعدم الالتزام بالقانون البحري الدولي وبسبب تلك التشريعات التي تجافي الأعراف البحرية الدولية فقد يقود ذلك إلي أن تتعارض المصالح وتتأثر العلاقات البحرية بين الدول وعلي مستوي الاشخاص والهيئات المختلفة من الناحية الأمنية حيث تزداد الأضرار وتكثر النزاعات، وتتأثر بذلك السلامة البحرية. ونظراً لأهمية تحقيق والحفاظ علي السلامة البحرية بجميع أنواعها كما يري الباحث فإن عبء حمايتها يقع علي الدول وعلي مؤسسات المجتمع الدولي مما يستوجب وضع وسن القوانين والاتفاقيات القانونية علي المستوي الدولي والوطني المحلي لتحقيق تلك الحماية والحفاظ عليها. ومن أجل هذا سنت القوانين والاتفاقيات الدولية التي تلزم الجميع كأساس لتحقيق تلك الغاية.

في إطار توحيد قواعد القانون البحري نظراً لطبيعة الملاحة البحرية التي عادة تتم بين دول متعددة وأشخاص من جنسيات مختلفة اتجه التفكير لتوحيد قواعد القانون البحري بغرض القضاء علي حالات التنازع ولخلق نوع من الثقة والاستقرار في المعاملات التجارية. وقد قامت في سنة 1797م هيئة خاصة في بلجيكا بمدينة أنفرس عرفت باللجنة البحرية الدولية وبقيادة بعض الفقهاء والمشتغلين بالأعمال البحرية بدراسة المشروعات التي يمكن أن تكون صالحة موضوعاً لمعاهدات دولية، ثم قامت الحكومة البلجيكية بدعوة مختلف الدول البحرية إلي مؤتمرات دبلوماسية في بروكسل، وقد توصل المؤتمر من خلالها إلي توحيد أحكام القانون البحري والذي وافقت عليه دول كثيرة. كما أن المجتمع الدولي قد اهتم بعقد معاهدات أخرى مختلفة في مجال توحيد أحكام القانون البحري، مثل معاهدة جنيف الخاصة بمؤهلات رابنة السفن وضباطها ومهندسيها في سنة 1936م، والاتفاقية الدولية للأقناذ التي عقدت في لندن سنة 1989م وغيرها (1).

أهمية المعايير القانونية الدولية في تحقيق السلامة البحرية:

المساهمة القانونية للمؤسسات والهيئات الدولية في تقنين معايير السلامة البحرية:

تعتبر مهمة ودور التشريعات البحرية الدولية هي تحسين وتحقيق السلامة البحرية، ومن أجل الحد من المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية وبالتالي خفض وقوع الحوادث البحرية والتلوث البحري.

وعلى الرغم من انخفاض نسبة الحوادث البحرية إلى 18% كما سجلت قائمة اللويدز للحوادث البحرية Lloyds List Casually Survey، وكذلك تسجيل الاتحاد الدولي لشركات التأمين البحري عن نسبة انخفاض الحوادث إلا أن الحوادث البحرية ما زالت مستمرة ويعود ذلك إلى أن بعض الدول وسلطات رقابة الميناء تعمل خارج المتطلبات التشريعية مما يؤثر على جعل عمل صناعة النقل البحري دون المستوى وبالتالي تتعرض حياة الإنسان والبيئة البحرية للخطر.

وبناء على ما سبق ومن أجل تحقيق السلامة البحرية هناك أربعة ركائز قانونية تركز عليها صناعة النقل البحري، صدرت ثلاثة منها عن المنظمة البحرية الدولية وهي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) International Convention for the Prevention of Pollution from Ships والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن، والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والخفارة للعاملين في البحر (MARPOL) International on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers Maritime Labour، أما الركيزة الرابعة هي اتفاقية العمل البحري الموحد وهي صادرة عن منظمة العمل الدولية⁽²⁾.

المنظمة البحرية الدولية (IMO):

هي إحدى الهيئات المتخصصة التي تتبع للأمم المتحدة، وتعتبر السلطة العالمية لوضع معايير السلامة والأمن والأداء البيئي لصناعة النقل البحري. ويكون دورها الرئيسي هو إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون عادلاً وفعالاً ومعتمداً ومنفذاً عالمياً، فهي تمثل منتدى يتم فيه الاتفاق على اللوائح والمعايير واعتمادها وتنفيذها على أساس دولي. لذلك فهي بدورها هذا تغطي تدابيرها جميع جوانب الشحن الدولي بما فيها تصميم السفن والمعدات والتشغيل وغيرها لضمان بقاء هذا القطاع آمناً وسليماً. وتهتم المنظمة بتوفير الإطار المؤسسي الضروري لنظام النقل العالمي الأخضر والمستدام في مجالات كفاءة الطاقة، والتكنولوجيا الجديدة والابتكار، والتعليم والتدريب البحري، والأمن البحري، وإدارة المرور البحري، وتطوير البنية التحتية البحرية⁽¹⁾.

منظمة العمل الدولية:

هي إحدى وكالات الأمم المتحدة التي تجمع بين الحكومات وأصحاب العمل وممثلي العمال، وتعمل لوضع المعايير الخاصة بالعمل والسياسات والبرامج التي توفر العمل اللائق لجميع النساء

والرجال ولتحقيق مهمتها في تعزيز العدالة الاجتماعية لتحقيق السلام الشامل والدائم. فتعمل منظمة العمل الدولية لتعزيز وتحقيق العدالة الاجتماعية وحقوق الانسان والعمل المعترف به دولياً. فهي تنشئ معايير عمل دولية ترتبط بنظام اشراف علي تطبيقها من خلال برنامج واسع للتعاون التقني الدولي تمت صياغته وتنفيذه في شراكة نشطة مع الهيئات المكونة لمساعدة الدول علي وضع هذه السياسات موضع التنفيذ بصورة فعالة⁽²⁾.

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م:

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م والتي وقعت في مدينة مونتيغويباي بجامايكا وبجهود المجتمع الدولي بعد عدة سنوات من المباحثات والاتفاقيات الدولية من أجل تنظيم حقوق الدول وواجباتها في البحار، هي اتفاقية دولية توفر إطاراً قانونياً متكاملماً لآلية الانتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم، من أجل ضمان الحفاظ علي الموارد البيئية والبحرية والانتفاع العادل لتلك الموارد، وتعالج المعاهدة المسائل المتعلقة بسيادة الدول علي البحار والمحيطات وحق الانتفاع في المناطق البحرية والحقوق المتعلقة بالحماية. وهي تعتبر الإطار القانوني العام الذي يوجب تنفيذ جميع الأنشطة في المحيطات والبحار.

أشارت الاتفاقية من خلال المادة (2) في عدة أحكام إلي المنظمة البحرية الدولية فيما يخص اعتماد قواعد ومعايير الشحن الدولية في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية وكفاءة الملاحة ومنع التلوث البحري الناجم عن السفن، حيث لا يمكن تنفيذ الكثير من أحكامها إلا من خلال لوائح تشغيلية محددة في اتفاقيات دولية أخرى. وفي المادة (197) تحدد الاتفاقية أنه علي الدول التعاون علي أساس عالمي، وحسب الاقتضاء علي أساس إقليمي، أو عبر منظمات دولية مختصة، لصياغة ووضع القواعد والمعايير الدولية والممارسات والإجراءات الموصي بها بما يتوافق مع اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لحماية والحفاظ علي البيئة البحرية. وحددت الاتفاقية الميزات الأساسية المتعلقة بممارسة ولاية دولة العلم في تنفيذ لوائح السلامة كما، وتنظم المدي الذي تتدخل فيه الدول الساحلية بشكل شرعي في الملاحة بواسطة السفن الأجنبية في مختلف المناطق البحرية لغرض ضمان الامتثال السليم للوائح السلامة⁽¹⁾.

كانت معظم اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية تندرج في ثلاث مجموعات رئيسية وهي اتفاقيات

تهتم بالسلامة البحرية وأخري تهتم بمنع التلوث البحري والثالثة تهتم بالمسؤولية والتعويض خاصة فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التلوث، وهناك عدد من الاتفاقيات التي لها علاقة بالتسيير وقياس الحمولة والأعمال غير المشروعة ضد السفن والإنقاذ. وبهذا فإن أهم الاتفاقيات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية هي: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS74، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL73، والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والخفارة للعاملين في البحر STCW1978، واتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحر International Regulations for Preventing Collisions at sea، والاتفاقية الدولية لخطوط التحميل International Convention on Load Lines، لدورها المهم والمباشر في السلامة البحرية ولاشترائها مع الاتفاقيات الرئيسية بخصوص متطلبات التفتيش والمسح علي السفن إذا كان من دول العلم أو سلطة مراقبة المواني أو مسح هيئات التصنيف، وهناك اتفاقية تيسير النقل البحري الدولي The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic التي لها علاقة بتنظيم إجراءات الموانئ واستقبال السفن فلها علاقة بتطوير عمل إدارات السلامة البحرية في المواني⁽²⁾.

المحكمة الدولية لقانون البحار:

تم إنشاء المحكمة الدولية لقانون البحار عام 1982م بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة في 30 ابريل 1982م وفتح باب التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982م في مونتيجويباي بجامايكا، وقد تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة النظام الأساسي للمحكمة الدولية لقانون البحار والذي يتضمن (41) مادة. وتعمل المحكمة الدولية وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والنظام الأساسي للمحكمة. وتتولي الفصل في المنازعات الدولية ذات الصلة بقانون البحار. وتُعرف المحكمة الدولية أيضاً علي أنها هيئة قضائية مستقلة أنشئت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م وهي وسيلة من وسائل تسوية المنازعات المتعلقة بتفسير وتطبيق هذه الاتفاقية. وتتمتع المحكمة الدولية لقانون البحار بالشخصية القانونية الدولية المستقلة وذلك وفقاً لأحكام المادة الأولى من الاتفاق المبرم في 18 ديسمبر 1987م بين المحكمة وهيئة الأمم المتحدة، ويتضح من أحكام اتفاقية قانون البحار لعام 1982 والنظام الأساسي للمحكمة أنها لا تمثل جهازاً قضائياً تابعاً للمنظمة الدولية، وبهذه الصفة المستقلة تشارك المحكمة الدولية

لقانون البحار في دورات انعقاد الجمعية العامة للأمم المتحدة بصفة مراقب عملاً بقرار الجمعية العامة رقم 504/51 لعام 1999م. وأهم مميزات هذه المحكمة عن المحاكم الدولية الأخرى أنها محكمة خاصة حيث لا تنظر إلا في النزاعات المتعلقة بالاتفاقية الدولية لقانون البحار فيما يتعلق بتطبيقها أو تفسيرها، فهي إذاً لا تنظر إلا في النزاعات ذات الطبيعة البحرية. وتجزى للأفراد والأشخاص الأخرى بالتقاضي أمامها إلي جانب الدول⁽¹⁾.

تاريخ نشأة الموانئ والقوانين البحرية الليبية:

نشأة الموانئ البحرية الليبية في العصور القديمة:

تشير الدراسات التاريخية إلي أن دولة ليبيا كانت قد شهدت نشأة الموانئ البحرية منذ القدم، حيث دخل الإغريق إلي ليبيا واستوطنوا في الجزء الشرقي من البلاد في مدينة قورينة (شحات) حوالي عام 631 ق.م، فاهتموا بإنشاء الموانئ البحرية لترتبط بينهم وبين بلدان البحر الأبيض المتوسط من ناحية، وبين أواسط أفريقيا من ناحية أخرى. وقد شهدت موانئ ليبيا التي أنشأت في ذلك العهد نشاطاً تجارياً كبيراً بين ليبيا وبلاد اليونان ومصر وآسيا، وكانت حركة الصادر والوارد عبر تلك الموانئ قد ازدهرت كثيراً، فصدرت الكثير من السلع إلي اليونان وآسيا وأفريقيا والتي كان أهمها القمح والصوف والخيول والجلود والأخشاب وبعض منتجات أواسط أفريقيا كالذهب والعاج والرقيق، وكانت الواردات من الرخام والقطع المعدنية وأواني الفخار. وقد عمل الإغريق منذ استقرارهم في شرق ليبيا إلي إنشاء العديد من الموانئ البحرية مثل ميناء قوريني (سوسة) أبولونيا بالقرب من ميناء قوريني والذي يرجح أن إنشائه كان في عام 620 ق.م، وميناء توخيرة (توكرة) - أرسينوي، وميناء يوسبريدس (بنغازي) برينيكى وقد أسس ميناء بنغازي مستوطنين من الإغريق قادمين من قوريني عام 515 ق.م. وهناك موانئ أنشأها الإغريق والبطالمة في الساحل الشرقي لليبيا أهمها ميناء ناو ستموس (رأس الهلال)، ودارنيس (درنة)، وأنتيبرجوس (طبرق)، ومنيلاوس (البردي)، وخليج بمبة وعين الغزالة⁽²⁾.

وعلي امتداد العصور القديمة وخاصة في العهد الروماني بليبيا فقد شهدت ليبيا نشاطاً في اطار إنشاء المدن وتطورها بعد غزو الرومان لليبيا حينما قضوا علي عدوهم المتمثل في القرطاجيين عام 146 ق.م وامتد نفوذهم إلي المدن الفينيقية علي طول الساحل، كما كانت لهم أيضاً دوافع اقتصادية وهي الأهمية التجارية والزراعية لقارة أفريقيا. فاهتم الرومان بتطوير الموانئ وتحسين الطرق والسيطرة

علي طرق القوافل وحمايتها كما اهتموا بالزراعة وتطوير المدن، فازدهرت مدن وموانئ إقليم الإمبراطور سبتيموس 193 ق.م - 211 ق.م. فازدهر النشاط التجاري بموانئ المدن الثلاثة صبراتة- أويا- لبدة وقد أصبحت هذه الموانئ مراكز رئيسية لاستقبال سلع أواسط أفريقيا وتصديرها إلي روما وتستورد عبرها السلع مثل الخزف والزجاج والفخار والأسلحة والمنسوجات الصوفية والحربية. والراجح أن بعض الموانئ الصغيرة علي الساحل الغربي وساحل خليج سرت قد شهدت نشاطاً تجارياً، وإن تباينت أهميته من مرفأ لآخر، ومن أهمها: كيفالاي (مصراته)، أسبيس (بيورات الحسون)، كاراكس (سلطان)، يوفرانقا (سرت)⁽¹⁾.

تاريخ الموانئ البحرية الليبية في العصر الوسيط:

خلال فترة الفتح الإسلامي لليبيا عام 642م كانت بعض الموانئ التجارية القديمة قد أصبحت متدهورة ومهجورة مثل توكرة وبرنيق (بنغازي) ولبدة. وخلال تلك الفترة لم يكن هناك ذكر عن النشاط التجاري والحربي عبر الموانئ الليبية إلا بعض الإشارات التي تؤكد وصول بعض السفن الإسلامية إلي ميناء طرابلس بناء علي طلب القائد العربي عبد الله بن أبي السرح في عام 649م لتحمل الغنائم إلي مصر، كما خرجت حملة بحرية من نفس الميناء بقيادة رويغف الأنصاري لفتح جزيرة جربة في تونس، وحملة عسكرية أخرى بقيادة المنتصر من سكان طرابلس لفتح جزيرة صقلية إلا أنها فشلت بسبب ضياع السفن. وبعد اضمحلال الدولة الإسلامية تعرضت ليبيا للاحتلال من قبل الأسبان وفرسان القديس يوحنا إلي أن جاء العهد العثماني حيث اهتم الذين قضوا علي ذلك الاحتلال الغربي وأنشأوا أسطول بحري في طرابلس حيث أصبح ميناء طرابلس من أكبر القواعد البحرية في شمال أفريقيا. وقد فرض العثمانيون الاتفاقيات لدفع الرسوم لضمان سلامة السفن الأوربية من جنوة ومالطا والبندقية وللدخول من القرصنة البحرية حيث ازدحم ميناء طرابلس بالسفن التجارية من فرنسا وهولندا. وفي عهد السلطان سليم باشا (1606م - 1611م) ازدهرت موانئ الشمال الأفريقي ومن بينها ميناء طرابلس الذي ازدحم بالسفن الأوربية. وكذلك في عهد حكم الأسرة القرمانلية نشطت البحرية وأصبح لها شأن كبير في البحر الأبيض المتوسط⁽¹⁾.

تاريخ الموانئ البحرية الليبية في العصر الحديث:

شهدت الموانئ البحرية في ليبيا بعض التطور في فترة العصر الحديث في الفترة 1911م-1952م، وحينما ظهرت الأطماع الإيطالية في ليبيا وبسبب انشغال الأتراك في حروب البلقان انتهز الإيطاليين الفرصة ووضعت إيطاليا يدها على ليبيا عام 1911م فانسحبت القوات التركية وتم ضم ليبيا رسمياً للنفوذ الإيطالي، وقد تعمدت الحكومة الإيطالية الاهتمام بتطوير الموانئ البحرية الليبية وذلك لاعتمادهم عليها في عمليات النقل العسكري بسبب مواجهة المقاومة الوطنية الليبية والعمليات الفدائية للمجاهدين الليبيين الذين تصدوا لهم. فقام الإيطاليين بتطوير ميناء طرابلس، وأنشأوا رصيفاً في كل من ميناء درنة وطبرق، وأنشأوا عدد من الموانئ الصغيرة في كل من زوارة والخمس ومصراته وسوسة ورأس الهلال والبريقة. وفي فترة الحرب العالمية الثانية تعرضت الموانئ الليبية للقصف الجوي والدمار مثل ميناء بنغازي كما قلت حركة ميناء درنة بسبب اغراق السفينة الإيطالية (لودوكتي) بحمولتها من المفرقات عام 1940م، وتعرض ميناء طبرق لأضرار بالغة بسبب القصف الجوي مما أخرجه عن الخدمة الملاحية⁽²⁾.

بعد استقلال ليبيا ومنذ عام 1952م وفي الفترة التي سبقت اكتشاف النفط في ليبيا لم يكن هناك امكانيات أو نشاط ملحوظ في عملية تطوير الموانئ البحرية بسبب اعتمادهم على الامدادات والمعونات الأمريكية التي عادة تكون بمقابل إنشاء قواعد بحرية أمريكية وبريطانية بالأراضي الليبية. ولكن شهدت الفترة بعد اكتشاف النفط نشاطاً واسعاً لتطوير الموانئ الليبية، فتم صيانة وتطوير ميناء درنة وأنشأت موانئ بحرية جديدة متخصصة في مطلع السبعينيات مثل ميناء البريقة الذي صدرت منه أول شحنة من النفط الخام بتاريخ 12/9/1961م، وميناء رأس لانوف الذي افتتح عام 1964م، وميناء السدرة، وشهدت نفس الفترة افتتاح عدد من الموانئ الحديثة مثل ميناء زوارة التجاري عام 1973م، وتطوير ميناء طبرق، وقد تم تنفيذ ثمانية أرصفة لخدمات الصيد البحري بالمرافئ الطبيعية بين عامي 1975م-1979م في كل من فروة وجنزور وزريق وسرت وعين الغزالة. ولإهتمام ليبيا بتطوير الصناعات النفطية (المصافي- ومصانع البتروكيماويات) عملت على إقامة موانئ صناعية ذات تجهيزات خاصة فتم افتتاح ميناء الزاوية النفطي، وميناء البريقة الصناعي، وميناء أبو كماش عام 1981م، وميناء رأس لانوف الصناعي عام 1986م. وفي الثمانينيات شهدت بعض الموانئ

حركة من التطوير مثل موانئ طرابلس وبنغازي 1980م ومصراته وزوارة 1981م، وإقامة ميناء للصيد البحري في زليتن عام 1984م⁽¹⁾.

وفي الفترة المعاصرة انشئت مصلحة المواني والنقل البحري الليبية في عام 2008م بموجب القرار رقم 81، ولها شخصية اعتبارية وتخضع لوزارة المواصلات، فهي مخولة بتطبيق التشريعات المحلية والدولية بما يخص النقل البحري التي منها الاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية IMO من ضمنها رقابة دولة العلم FSI وتطبيق رقابة دولة الميناء PSC، وأيضاً مراقبة التلوث وحماية البيئة البحرية. وقد أوكل إلي المصلحة إدارة المواني التجارية وتشغيلها من خلال التعاقد مع شركات متخصصة في أعمال المناولة والتخزين والخدمات البحرية، وتقوم المصلحة بجباية كافة الرسوم والعوائد علي السفن والبضائع وتطوير المواني الليبية نظراً لموقعها الجغرافي الاستراتيجي الهام، ككما أوكل لها الاشراف علي المواني النفطية والأرصفة والمنصات البحرية.

والمواني الليبية التي تعمل هي ميناء طبرق، الحريقة، الزويتينة، بنغازي، درنة، مرسي البريقة، رأس لانوف، السدره، سرت، الخمس، مصراته، طرابلس، الزاوية، زوارة، مليتة⁽²⁾.

ويمكن تصنيف المواني الليبية حسب الأنشطة إلي مواني ذات أنشطة متعددة ومواني ذات أنشطة متخصصة، فالمواني ذات الأنشطة المتعددة تتمثل في مواني: طبرق، درنة، بنغازي، البريقة، رأس لانوف، مصراته، الخمس، طرابلس، زوارة، ويتم فيها تداول الكثير من أنواع البضائع مثل القمح والمواد الغذائية والأعلاف والمشتقات النفطية والأجهزة والآلات، كما نقوم أيضاً بالتموين والإمداد وحركة الركاب والصيد. أما المواني ذات الأنشطة المتخصصة فارتبطت نشأتها باكتشاف النفط أو بصناعته فمنها مواني شحن النفط الخام وهي مواني: (الحريقة- الزويتينة- البريقة- رأس لانوف- السدره- حقل البوري البحري)، وهناك مواني تكرير النفط وهي مواني: (الحريقة- البريقة- رأس لانوف- الزاوية- أبو كماش)، وأيضاً مواني الحديد والصلب ويعتبر ميناء الحديد والصلب بمصراته هو الميناء الوحيد من هذا النوع، وهناك مواني الصناعة وتتمثل في مواني الصناعات النفطية كمواني: (الحريقة- البريقة- رأس لانوف- الزاوية- أبو كماش- وميناء الحديد والصلب بمصراته)، ومواني الركاب وهي مواني: (طرابلس- بنغازي- وأحياناً مينائي مصراته ودرنة)، مواني التموين ومنها ما يقدم تسهيلات كاملة مثل قاطرات السحب والجر والوقود والخدمات الطبية والمياه العذبة والمواد

الغذائية وتتمثل في موانئ درنة وبنغازي ومصراته وطرابلس، أما الموانئ التي تقوم ببعض التسهيلات مثل القاطرات والخدمات الطبية في حالة الطوارئ فتشمل موانئ طبرق والحريقة والزويتينة والبريقة ورأس لانوف والسدرة والخمس والزاوية وزواره وأبو كماش وميناء حقل البوري، ومن الموانئ ذات النشاطات المتخصصة موانئ الصيد فتوجد ميناءان متخصصان في صيد الأسماك هما ميناء زيتن وميناء الخمس، بالإضافة إلي الكثير من الموانئ الإخري التي بها أرصفة ومراسي لصيد الأسماك مثل: طبرق، درنة، بنغازي، طرابلس، ومرافئ البردي، عين الغزالة، بمبه، رأس الهلال، سوسة، توكرة، العويجة، سرت، الجزيرة، زريق، جنزور، ديلا، صبراته، زواغة، وفروة⁽¹⁾.

التشريعات والمعاهدات البحرية الليبية القديمة:

الراجح أن التشريعات والمعاهدات البحرية في العهود القديمة والوسيطه لم تأخذ شكل الاتفاقيات الحديثة والمفصلة وهذا لايعني أنها قد أهملت مسألة الأمن والسلامة البحرية، فكانت في معظمها مرتبطة بحماية الموانئ، وقد كانت في شكل اتفاقيات ومعاهدات حيث كان الاهتمام بالنشاط الحربي أو التجاري وفرض الرسوم لتحقيق عوائد اقتصادية يسيطر علي أغلبها.

آلت المدن والمحطات الفينيقية إلي حكم قرطاجنة، وبذلك ابرمت قرطاجنة معاهدة مع روما عام 509 ق.م. وجمدت عام 348 ق.م. والتي تمنع بموجبها روما من المتاجرة مع الموانئ الفينيقية في الشمال الأفريقي، وبهذه أصبحت صادرات وواردات تلك المواني والمحطات احتكاراً لقرطاجنة. وفي النصف الأول من القرن الثاني ق.م. انتقلت المدن الثلاثة (صبراته- أويا- لبدة) إلي السيطرة النوميدية حيث تمتعت بقدر كبير من الحرية، وسمح لها بأن تحكم نفسها وفقاً للقوانين والعادات الفينيقية، وخرجت بذلك من السيطرة القرطاجنية وأتيح لها بذلك إنشاء علاقات بحرية تجارية مع روما وبقية دول البحر المتوسط⁽¹⁾. وفي تلك الفترة ونتيجة لعقد الاتفاقيات والمعاهدات في المجالات التجارية وغيرها من المصالح المتبادلة تسارعت الدول الأوربية لإرسال قناصلها إلي ليبيا، كما أن هذه الاتفاقيات وضعت حداً لأعمال القرصنة والتي لها دور في تحقيق الأمن والسلامة البحرية⁽²⁾.

نموذج للقوانين البحرية الليبية الحديثة:

يقدم البحث نماذج لبعض التشريعات والقوانين البحرية التي صدرت في القوانين البحرية الليبية، فقد سُنت العديد من التشريعات والقوانين البحرية في ليبيا عبر تاريخها الحديث منذ استقلالها. فصدر

القانون البحري لسنة 1953م بأمر الملك إدريس والذي صدر بقصر الخلد بتاريخ 21 ربيع الأول 1373هـ الموافق 28 نوفمبر 1953م. وقد حوي القانون البحري العديد من المواد في مختلف مجالات العمل والمعاملات المتعلقة بالنشاط البحري والتي من بينها الأحكام والتشريعات الخاصة بالأمن والسلامة البحرية. وقد حوي القانون البحري لسنة 1953م العديد من الأبواب التي تناولت الأحكام والمواد فيما يخص السفن وتسجيلها وأوراقها، وباب الامتيازات والتأمينات والتصرف في السفن وحجزها، وباب أصحاب السفينة ومجهزتها، والربان، وتنظيم العمل البحري، وابعار السفينة وعقد النقل، وفي الأخطار البحرية مثل (التصادم- المساعدة والانقاذ- الخسائر البحرية العوار)، وفي عقود الاستقراض الجزافي، وفي الضمان (كشروط انشاء العقد وصحته وآثاره- ومحل الضمان- والمخاطر المضمونة والمخاطر المستثناه- تحديد تعويض الضمان)⁽³⁾.

وصدر القانون رقم 66 لسنة 1974م بشأن الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية والمرشدين البحريين في الموانئ والممرات الملاحية. وكان صدوره بشأن مؤهلات الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين في السفن التجارية والمرشدين في الموانئ والممرات البحرية. وصدر القانون رقم 18 لسنة 1992م بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن من مؤتمر الشعب العام في 28 أكتوبر 1992م تنفيذاً لقرارات المؤتمرات الشعبية الأساسية في دور انعقادها العادي الثاني لعام 1990م والتي صاغها الملتقي العام للمؤتمرات الشعبية واللجان الشعبية والنقابات والاتحادات والروابط المهنية مؤتمر الشعب في دورة انعقاده العادي السابع عشر في 1991م. وبعد اطلاعهم علي القانون البحري الليبي وعلي القانون رقم 81 لسنة 1970م بشأن الموانئ وعلي القانون رقم 57 لسنة 1974م بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن تم صياغة هذا القانون الذي عرف بـ " قانون رقم 18 لسنة 1992م بشأن الأمن والنظام والتأديب في السفن" والذي احتوي علي: اختصاصات لربان السفن، والعقوبات، واختصاصات الجهة المختصة باللجنة الشعبية العامة، والطعن بالمعارضة، وعقوبات اضافية، وتنظيم الاختصاص القضائي للجرائم التي ترتكب علي ظهر السفينة التي ترفع العلم الليبي، وعدم سريان القانون علي السفن الحربية. وقد ألغي هذا القانون أحكام القانون رقم 57 لسنة 1974م وبدأ العمل بالقانون الجديد لسنة 1992م بعد نشره في الجريدة الرسمية⁽¹⁾.

صدر قرار رقم 251 لسنة 2019م بشأن إصدار لائحة تأمين الحركة الملاحية من وإلى الموانئ الليبية، والذي نشر في 23 فبراير 2019م من المجلس الرئاسي لحكومة الوفاق الوطني بعد الاطلاع علي الاعلان الدستوري وتعديلاته، وعلي الاتفاق السياسي الليبي الموقع بتاريخ 17 ديسمبر 2015م، وعلي القانون البحري الليبي وتعديلاته، وعلي القوانين الخاصة بالنشاط الملاحي للأعوام السابقة. وكان الهدف والغرض من اللائحة هو تنفيذ وتطبيق التشريعات الوطنية ومتطلبات الاتفاقيات والمعاهدات التي انضمت لها الدولة، ومنهل علي وجه الخصوص اتفاقية تسهيل الحركة البحرية الدولية FAL وتعديلاتها الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS وتعديلاتها، وأيضاً لتسهيل وتنظيم الاجراءات للمستندات والوثائق والتأكيد علي طرق ووسائل إرسالها وتقديمها للجهات المختصة طبقاً للاجراءات الإدارية والقانونية أو بالتبادل الالكتروني المعتمد.

النتائج:

خلص البحث إلي عدد من النتائج وهي:

- 1- وخلص البحث إلي عدد من النتائج التي من بينها أن التشريعات والقوانين البحرية الدولية والمحلية منذ نشأتها وعبر تاريخها الطويل بدءاً بالعصور القديمة والوسيطه والحديثة قد تميزت بأهميتها في الوصول إلي معايير وآليات لتعزيز وتحقيق السلامة البحرية.
- 2- تاريخياً فإنه علي الرغم من الاهتمام والتطوير المتواصل منذ نشأة تلك التشريعات والمعاهدات البحرية التي أضحت قوانين ولوائح تفرّض علي الدول مسؤولية تطبيقها من خلال سلطاتها البحرية إلا أن ذلك لم يمنع وقوع الحوادث البحرية وغيرها من المخاطر التي تشير إلي بعض القصور في الالتزام والأداء في تطبيق تلك اللوائح والقوانين.
- 3- التشريعات والقوانين البحرية الدولية والمحلية هي ضرورة حتمية لتحقيق الأمن والسلامة البحرية، وبهذا فهي تلعب دور مهم في الحد من المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية.
- 4- يعتبر الالتزام بالسلامة البحرية للأشخاص والسفن والبيئة البحرية بالضرورة هو التزام دولي يجب علي الجميع تنفيذه حيث تشمل السلامة البحرية كافة المناطق البحرية بغض النظر عن مناطق السيادة الخاصة بالدول.

5- علي الرغم من التطور التكنولوجي لوسائل النقل البحري التي توفر الجانب المهم في مجال السلامة البحرية إلا أن عدم الالتزام بتطبيق معايير السلامة البحرية المرتبطة بالتشريعات والقوانين البحرية الدولية يكون له تأثير كارثي علي الملاحة البحرية وبالتالي علي الأمن والسلامة البحرية.

التوصيات:

نتيجة لما سبق فإن الباحث يوصي بالآتي:

- 1- ضرورة تحديد مواطن الخلل والقصور فيما يخص الأداء وتطبيق اللوائح والقوانين البحرية التي تضمن تحقيق الأمن والسلامة البحرية ومعالجتها.
- 2- ضرورة الاهتمام بالمزيد من الدراسات التاريخية التي توثق لتاريخ نشأة وتطور التشريعات والقوانين الدولية البحرية وأهميتها ودورها في تعزيز السلامة البحرية ودرء المخاطر، وللإستفادة من تجارب الماضي لقراءة الحاضر واستشراف المستقبل.
- 3- تأهيل وتدريب الكادر البشري العامل في مجال الملاحة البحرية، بتوفير فرص الدراسات الأكاديمية النظرية والعملية من أجل تحقيق السلامة البحرية.
- 4- زيادة الوعي العام ونشر النصوص القانونية فيما يتعلق بالسلامة البحرية والخاصة بالمسئولية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية عبر الأجهزة والوسائط الإعلامية ووسائل التواصل الاجتماعي والتوعية بما يترتب من المخاطر والإضرار والأضرار البيئية فيما يتعلق بتلوث البيئة البحرية.
- 5- نظراً لأهمية تحقيق والحفاظ علي السلامة البحرية بجميع أنواعها فإن عبء حمايتها يقع علي الدول وعلي المجتمع الدولي مما يستوجب وضع وسن القوانين البحرية والاتفاقيات القانونية علي المستوي الدولي والوطني المحلي لتحقيق تلك الحماية والحفاظ عليها.

المصادر والمراجع:

الكتب:

- (1) إخلاص بن عبيد؛ محاضرات في مقياس القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم الحقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة-1، 2020م.
- (2) أمل يازجي؛ القانون الدولي العام، برنامج الإجازة في الحقوق، الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، 2021م.
- (3) بوحجيلة علي؛ موجز محاضرات القانون البحري- أداة الملاحة البحرية- أشخاص الملاحة البحريون، كلية الحقوق بجامعة قسنطينة1، الجزائر، 2012.
- (4) حسين مسعود أبو مدينة؛ الموانئ الليبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، كلية المعلمين، مصراته، ط2، 2008م، رقم الإيداع 558 / 2008 ردمك 6-031-55-9959-978 ISBN.
- (5) محمد حمود؛ القانون الدولي للبحار، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011م.
- (6) علي خليل إسماعيل الحديثي؛ القانون الدولي العام - المبادئ والأصول، ج1، الناشر دار النهضة العربية، 2010م.
- (7) فنطازي خير الدين؛ القانون البحري، محاضرات موجهة لطلاب السنة الثالثة قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم الحقوق، جامعة 8 ماي 1945م قالمة، الجزائر، 2020م.

الرسائل الجامعية:

- (1) أشرف عبد الرحمن الطويني؛ مقترح إنشاء الهيئة العامة الليبية للسلامة البحرية، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري - تخصص تشغيل الأسطول والسلامة البحرية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية- مصر، 2010م.
- (2) عباس ابراهيم دشتي؛ الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير في القانون، قسم القانون العام - كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط، عمان - الأردن، 1421هـ- 2010م.
- (3) نبيل عبد الله سالم بن عيفان؛ دور التشريعات البحرية الدولية الحديثة في تطوير أداء الإدارات البحرية (دراسة حالة الهيئة العامة للشئون البحرية- حضرموت- اليمن)، رسالة ماجستير تكنولوجيا النقل البحري(عمليات الاسطول البحري والسلامة البحرية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية- مصر، الناشر المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية- برلين - ألمانيا، 2020م.

(4) ندي مسعودي انويجي سكران؛ المرور العابر والمرور البرئ وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رسالة ماجستير في الانون العام، قسم القانون العام بكلية الحقوق- جامعة الشرق الأوسط، 2020م.

(5) هناء فطومة قنيش؛ النظام القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، رسالة ماجستير في تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة في قسم الحقوق بكلية العلوم والعلوم السياسية بجامعة د. الطاهر مولاي- سعيدة، الجزائر، 2020م.

الدوريات:

(1) أحمد محمد مانع؛ الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة تحليلية وفق التشريعات الوطنية والدولية)، مجلة جامعة أروي العلمية المحكمة، P-ISSN 10.58963/qausrj.v1i26.160، العدد 26 - 1 ديسمبر 2023م. E-ISSN 2959- 3050/ 2226-5759

(2) آمال جمعة محمد النكب؛ نشأة المواني البحرية الليبية وتطورها عبر العصور، مجلة البحث العلمي في الآداب، جامعة عين شمس- كلية البنات للآداب والعلوم والتربية، العدد السابع عشر 2016م، ISSN: 2356-4,8321

(3) الجريدة الرسمية لسنة 1954م عدد خاص، نشر في 20 فبراير 1954م، <https://lawsociety.ly/gazette-name/%d9%8fthe-official-gazette/>

(4) شريف عبد الحميد حسن رمضان؛ المنطقة الاقتصادية الخالصة ومدي ولاية الدولة الساحلية علي حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها- المملكة العربية أنموذجاً، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد الخامس والأربعون ابريل 1445هـ- 2024م، رقم الايداع 6359، الترقيم الدولي (ISSN-P): (1110-3779) - (ISSN-O): (2636- 2805).

(5) مصعب عبد الله الرواجفة؛ الاهتمام الدولي بتحقيق السلامة البحرية، مجلة السلامة العربية- المعهد العربي للسلامة البحرية، العدد 39 ابريل 2024م.

مواقع نت:

(1) https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%B5%D9%84%D8%AD%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6_%D9%88_%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84_%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A9

الهوامش:

- (1) فطازي خير الدين؛ القانون البحري، محاضرا موجهة لطلاب السنة الثالثة قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم الحقوق، جامعة 8 ماي 1945م قالمة، الجزائر، 2020م، ص 4.
- (2) إخلاص بن عبيد؛ محاضرات في مقياس القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم الحقوق، جامعة الحاج لخضر باتنة-1، 2020م، ص 3.
- (3) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق، ص 4.
- (1) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق؛ ص 8.
- (2) إخلاص بن عبيد؛ مرجع سابق، ص 11.
- (3) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق، ص 10.
- (4) إخلاص بن عبيد؛ مرجع سابق، ص ص 11-12.
- (1) إخلاص بن عبيد؛ مرجع سابق، ص 12.
- (2) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق، ص 12.
- (1) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق، ص 5.
- (2) محمد حمود؛ القانون الدولي للبحار، ط2، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2011م، ص 15.
- (1) علي خليل إسماعيل الحديثي؛ القانون الدولي العام – المبادئ والأصول، ج1، الناشر دار النهضة العربية، 2010م، ص ص 12-14.
- (2) بوحليلة علي؛ موجز محاضرات القانون البحري- أداة الملاحة البحرية- أشخاص الملاحة البحريون، كلية الحقوق بجامعة قسنطينة1، الجزائر، 2012، ص ص 9-10.
- (3) نفس المرجع، ص 9.
- (1) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق، ص ص 5-6.
- (2) نفس المرجع؛ ص ص 6-7.
- (1) فطازي خير الدين؛ مرجع سابق، ص 7.
- (2) علي خليل إسماعيل الحديثي؛ مرجع سابق، ص ص 16-17.
- (3) أحمد محمد مانع؛ الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث (دراسة تحليلية وفق التشريعات الوطنية والدولية)، مجلة جامعة أروي العلمية المحكمة، 10.58963/qausrj.v1i26.160، P-ISSN 2226-5759/ E-ISSN 2959-3050، العدد 26 – 1 ديسمبر 2023م، ص 4.
- (1) ندي مسعودي انويجي سكران؛ المرور العابر والمرور البرئ وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رسالة ماجستير في الانون العام، قسم القانون العام بكلية الحقوق- جامعة الشرق الأوسط، 2020م، ص ص 1-2.
- (2) أمل يازجي؛ القانون الدولي العام، برنامج الإجازة في الحقوق، الجامعة الافتراضية السورية، سوريا، 2021م، ص ص 37-40.
- (1) مصعب عبد الله الرواجفة؛ الاهتمام الدولي بتحقيق السلامة البحرية، مجلة السلامة العربية- المعهد العربي للسلامة البحرية، العدد 39 ابريل 2024م، ص 1.
- (1) أشرف عبد الرحمن الطويني؛ مقترح إنشاء الهيئة العامة للبيئة للسلامة البحرية، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري – تخصص تشغيل الأسطول والسلامة البحرية، كلية النقل البحري والتكنولوجيا بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية- مصر، 2010م، ص 5.
- (2) نبيل عبد الله سالم بن عيفان؛ دور التشريعات البحرية الدولية الحديثة في تطوير أداء الإدارات البحرية (دراسة حالة الهيئة العامة للشئون البحرية- حضرموت- اليمن)، رسالة ماجستير تكنولوجيا النقل البحري(عمليات الاسطول البحري والسلامة البحرية)، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية- مصر، الناشر المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية- برلين- ألمانيا، 2020م، ص 27.
- (1) نبيل عبد الله سالم بن عيفان؛ مرجع سابق، ص 7.
- (2) شريف عبد الحميد حسن رمضان؛ المنطقة الاقتصادية الخالصة ومدي ولاية الدولة الساحلية علي حماية البيئة البحرية من التلوث والحفاظ عليها- المملكة العربية أنموذجاً، مجلة البحوث الفقهية والقانونية، العدد الخامس والأربعون ابريل 1445هـ- 2024م، رقم الايداع 6359، الترقيم الدولي (2636- 2805) (ISSN-O) – (1110-3779) (ISSN-P) ص 2173.
- (1) عباس ابراهيم دشتي؛ الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير في القانون، قسم القانون العام – كلية الحقوق بجامعة الشرق الأوسط، عمان – الأردن، 1421هـ- 2010م، ص ص 2-3.
- (2) شريف عبد الحميد حسن رمضان؛ مرجع سابق، ص 2175.
- (3) أحمد محمد مانع؛ مرجع سابق، ص 7.

(1) هناء فطومة قتيش؛ النظام القانوني للمحكمة الدولية لقانون البحار، رسالة ماجستير في تخصص قانون البيئة والتنمية المستدامة في قسم الحقوق بكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة د. الطاهر مولاي- سعيدة، الجزائر، 2020م، ص ص 1-2.

(1) إخلاص بن عبيد؛ مرجع سابق، ص 8.

(2) نبيل عبد الله سالم بن عيفان؛ مرجع سابق، ص ص 28-29.

(1) نبيل عبد الله سالم بن عيفان؛ مرجع سابق؛ ص ص 27-28.

(3) (2) نفس المرجع، ص 28.

(1) نبيل عبد الله سالم بن عيفان؛ مرجع سابق، ص 29.

(2) نفس المرجع، ص ص 31-33.

(1) هناء فطومة قتيش؛ مرجع سابق ص ص 10-13.

(2) آمال جمعة محمد النكب؛ نشأة الموانئ البحرية الليبية وتطورها عبر العصور، مجلة البحث العلمي في الآداب، جامعة عين شمس- كلية البنات للآداب والعلوم والتربية، العدد السابع عشر 2016م، ج4، ISSN: 2356-4,8321، ص ص 1-3.

(1) آمال جمعة محمد النكب؛ مرجع سابق، ص 4.

(1) آمال جمعة محمد النكب؛ مرجع سابق، ص ص 5-7.

(2) نفس المرجع، ص 8-9.

(1) آمال جمعة محمد النكب؛ مرجع سابق، ص 9-10.

(2) https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%B5%D9%84%D8%AD%D8%A9_%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6_%D9%88_%D8%A7%D9%84%D9%86%D9%82%D9%84_%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A

(1) حسين مسعود أبو مدينة؛ الموانئ الليبية دراسة في الجغرافيا الاقتصادية، كلية المعلمين، مصراته، ط2، 2008م، رقم الإيداع 2008 /558 ردمك 6-031-9959-978-ISBN، ص ص 168-172.

(1) حسين مسعود أبو مدينة؛ مرجع سابق، ص ص 91-92.

(2) آمال جمعة محمد النكب؛ مرجع سابق، ص 4.

(3) الجريدة الرسمية لسنة 1954م عدد خاص، نشر في 20 فبراير 1954م، <https://lawsociety.ly/gazette-name/%d9%8fthe-official-gazette/>

(1) الجريدة الرسمية لسنة 1954م عدد خاص، مرجع سابق.