

محاضرات لطلبة السنة الأولى ماستر

تخصص قانون بحري ومينائي

مادة: المنظمات الدولية البحرية

المحاضرة الأولى: تعريفية للمادة

أهداف الدراسة وأهميتها

تهدف دراسة مادة المنظمات الدولية البحرية فهم الإطار القانوني والتنظيمي هذه المنظمات، ودورها في تطوير وتنفيذ قواعد القانون البحري الدولي

تكتسي مادة المنظمات الدولية البحرية أهمية بالغة في إطار تخصص ماستر القانون البحري والمينائي كونها تتجاوز الدراسة العامة للقانون الدولي أو المنظمات الدولية، لتغوص في نقطة محورية ترتبط بتحول القانون البحري الى قانون لديه سمة دولية القواعد من خلال تبيان وظائف محورية تشمل تنظيم سلامة الملاحة، حماية البيئة البحرية، مكافحة التلوث البحري، في اطار توحيد تشريعات الدول.

تشكل مادة المنظمات الدولية البحرية إذا الجسر بين النظرية والتطبيق كونها تقدم نموذجاً حياً لكيفية ترجمة المبادئ القانونية المجردة (كحرية الملاحة، وحماية البيئة) إلى اتفاقيات ولوائح وقرارات ملزمة أو ذات تأثير عملي كبير على صناعة النقل البحري فضلاً عن ذلك - تأثيرها المباشر على الاقتصاد العالمي حيث تشرف هذه المنظمات على وضع المعايير التي تنظم أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية المنقولة بحراً، مما يجعلها فاعلاً محورياً في استقرار الاقتصاد الدولي؛ كما تلعب دوراً مهماً في مواكبة التحديات المعاصرة كونها تضع في صلب اهتماماتها القضايا العابرة للحدود التي لا يمكن لأية دولة معالجتها بمفردها على غرار:

- تلوث البيئة البحرية (من السفن والمنشآت)
- الأمن والسلامة البحرية (لمنع الكوارث والحوادث).
- ضمان حقوق العاملين في البحار وحالاتهم.

هذا وتتيح دراسة مادة المنظمات الدولية البحرية فهم أساس القانون البحري الدولي المرتبط بتوحيد التشريعات البحرية الوطنية بداية، واستيعاب تطور القانون الدولي للبحار كخطوة تمهيدية لمواصلة التكوين في السنة الثانية ماستر تخصص قانون بحري ومينائي بدراسة مادة القانون الدولي للبحار، حيث لا يمكن فهم الاتفاقيات الدولية الحديثة، وأبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) لعام 1982، بمعزل عن الدور التشريعي والتنفيذي للمنظمات الدولية البحرية التي تكمل وتفصل أحكام هذه الاتفاقية.

إن دراسة مقرر المنظمات الدولية البحرية، من حيث نشأتها، تنظيمها، اختصاصاتها، وأثرها القانوني، تفرض نفسها كضرورة علمية لفهم آليات الضبط والتنظيم الدولي في المجال البحري. كما أن الإلمام بأدوار هذه المنظمات يُمكن طلبة القانون البحري والمينائي من استيعاب طبيعة العلاقات الدولية في الفضاء البحري.

بناء على ذلك يتطلب دراسة المنظمات الدولية البحرية تسليط الضوء على المحاور التالية:

المحور الأول: الاطار المفاهيمي للمنظمات الدولية البحرية

المحور الثاني: المنظمات الدولية البحرية العالمية

المحور الثالث: المنظمات الدولية البحرية المتخصصة

المحور الرابع: المنظمات الدولية البحرية الإقليمية

المحور الخامس: المنظمات الدولية البحرية غير الحكومية

المحور السادس: تسوية المنازعات في اطار المنظمات الدولية البحرية

المحاضرة الثانية

المحور الأول: الاطار المفاهيمي للمنظمات الدولية البحرية

تُعَدّ المنظمات الدولية البحرية من أهم مظاهر التعاون الدولي في ميدان الملاحة والنقل البحري، إذ أفرز التطور الكبير في استخدام البحار لأغراض تجارية واقتصادية وبيئية ضرورة إيجاد هيئات دولية تُعنى بتنظيم هذا المجال الحيوي.

التعريف بالمنظمات الدولية عموماً (تذكير)

تعد المنظمات الدولية البحرية منظمات دولية تتمتع بالشخصية القانونية في سياق القانون الدولي العام وتشكل إحدى تصنيفاتها وفقاً لمعيار الخصوصية.

تنشأ المنظمة الدولية نتيجة اتحاد إرادة الدول بموجب اتفاقية دولية تسمى بميثاق أو دستور أو نظام أساسي أو الوثيقة المنشأة للمنظمة. من هنا نستطيع التمييز بين المنظمات الدولية الحكومية التي تنشأها الدول والمنظمات الدولية غير الحكومية التي تنشأ بواسطة اتفاق أطرافه ليست حكومات لدول.

هذا ولا يوجد تعريف جامع للمنظمات الدولية، إلا أن معظمها تتفق في نقاط معينة في سياق القانون الدولي العام حيث تعتبرها:

- تجمع إرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي،

- متجسد في شكل هيئة دائمة،
- يتم إنشاؤها بموجب اتفاق دولي،
- يتمتع بآرادة ذاتية،
- مزود بنظام قانوني متميز، وبأجهزة مستقلة، تمارس المنظمة من خلالها نشاطها لتحقيق الهدف المشترك الذي من أجله تم إنشاؤها.
- تتمثل العناصر المشتركة التي تميز المنظمات الدولية في:
 - صفة الدولية: أي أن العضوية في المنظمات الدولية تكون للدول ذات السيادة؛
 - الاستمرارية (الديمومة): يكون للمنظمة الدولية وجود مستمر عن المؤتمر الدولي الذي ينعقد للبحث في موضوع معين، والحكمة من ذلك استقلالية المنظمة عن الدول الاعضاء.
 - الإرادة الذاتية: هي إرادة مختلفة عن إرادة الدول الأعضاء فيها لتحقيق الأهداف المشتركة؛
 - الرضائية: أي ان الدول لا تكون مجبرة على الانضمام دون رضاها.
- تتعدد معايير تصنيف المنظمات الدولية إلى:
 - 1- معيار العضوية: نجد منظمات عالمية، أي أن العضوية مفتوحة لجميع الدول وفق الأسلوب المقرر في ميثاق المنظمة حيث نجد:
 - منظمات تقبل الانضمام إليها بإبداء الدول رغبتها في ذلك، دون حاجة للتصويت، مثل الانضمام لبعض المنظمات أو الوكالات المتخصصة
 - منظمات يكون الانضمام إليها بشروط موضوعية: (المادة 4 من ميثاق الأمم المتحدة مثلا تشترط أن تكون الدولة محبة للسلام، وقبول ما يتضمنه الميثاق من التزامات، وتبقى مع ذلك السلطة التقديرية في لهيئة الأمم المتحدة.
 - منظمات يكون الانضمام إليها باستعمال المنظمة للسلطة التقديرية إلى جانب شروط موضوعية (مثل مجلس أوروبا، والحلف الأطلسي اين يتم الانضمام إليهما بتوجيه دعوة من المنظمة إلى العضو الراغب في الانضمام).
 - 2- معيار الاختصاص: نجد منظمات عامة؛ وأخرى متخصصة يكون نشاطها متخصصا في تحقيق غرض معين (الملاحة البحرية؛ النقل البحري، حماية البيئة البحرية
 - 3- المعيار الجغرافي: نجد منظمات عالمية، وأخرى إقليمية
 - العالمية: تمارس اختصاصها على المدى العالمي، أي تكون مفتوحة العضوية لجميع الدول.

- الإقليمية: لم يتم تعريفها في ميثاق الأمم المتحدة بالرغم من الاعتراف بها، لدورها الفعال في تحقيق السلام ومساعدة الأمم المتحدة، وهي تجمعات إقليمية تضم الدول المتجاورة المتضامنة التي تعمل على دعم التعاون.

- الطبيعة القانونية للمنظمات الدولية: تتمتع المنظمات الدولية بخصائص قانونية تتمثل

في:

- الشخصية القانونية الدولية: ليرتب عن ذلك آثار قانونية:
 - القدرة على إبرام المعاهدات والاتفاقات مع الدول أو المنظمات الأخرى.
 - التمتع بالحصانة القضائية والإدارية.
 - امتلاك أموال مستقلة.

وبذلك فالشخصية القانونية الدولية تحدد الوجود القانوني للكيان، الذي يتميز عن الاختصاص الذي يحدد النطاق العملي المسموح به للمنظمة.

- _ الاستقلال المؤسسي: رغم أن الدول الأعضاء تنشئ المنظمة، إلا أنها تتمتع باستقلال تنظيمي وقراراتها تصدر من أجهزتها الخاصة وفق نظامها الداخلي.
- _ الأهلية القانونية: تستطيع المنظمات الدولية رفع الدعاوى أو أن تكون طرفاً فيها، وتمارس صلاحياتها ضمن الحدود المنصوص عليها في ميثاقها

وإذا كانت المنظمات الدولية عموماً تمارس نشاطها في إطار القانون الدولي العام الذي يمثل الإطار الأشمل المحدد للمبادئ الأساسية للتعاون بين الدول فإن المنظمات الدولية البحرية تمثل نقطة التقاء بين ذات القانون والقانون البحري الدولي الذي يعد فرع متخصص من فروع والذي ينظم استخدام البحار والمحيطات وحرية الملاحة كونها تطبق مبادئ القانون الدولي من خلال آليات بحرية فنية وتشريعية.

التعريف بالمنظمات الدولية البحرية

المنظمات الدولية البحرية هي هيئات دائمة تنشئها اتفاقيات دولية بين الدول، وتتمتع بشخصية قانونية مستقلة، ويكون هدفها تنظيم شؤون الملاحة البحرية ووضع القواعد القانونية والمعايير الفنية التي تكفل سلامة الأرواح والممتلكات وحماية البيئة البحرية.

أصبحت هذه المنظمات قادرة على إنتاج قواعد قانونية بحرية دولية تنظم الملاحة وتحمي البيئة البحرية.

هذا وتتمثل المبادئ القانونية التي تحكم عمل المنظمات البحرية الدولية

1. مبدأ التعاون الدولي :لأن سلامة البحار مسؤولية مشتركة.
 2. مبدأ المساواة بين الدول الأعضاء.
 3. مبدأ التخصص الوظيفي :لا تتجاوز المنظمة اختصاصها الفني والبحري.
 4. مبدأ حسن النية وتنفيذ الالتزامات.
- يمكن تصنيف المنظمات الدولية البحرية حسب نطاق عملها إلى:
- منظمات عالمية :مثل المنظمة البحرية الدولية *IMO* التابعة للأمم المتحدة.
 - منظمات إقليمية :مثل المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية *(ROPME)* في الخليج العربي.
 - منظمات متخصصة :كالاتحادات التقنية الخاصة بالموانئ أو السلامة البحرية
- هذا ونشير الى ان هذا التصنيف هو المعتمد في دراسة مقرر مادة المنظمات الدولية البحرية باعتبارها منظمات حكومية مع إضافة المنظمات الدولية البحرية غير الحكومية التي تعمل على المستوى الدولي المتكونة من شركات خبراء مؤسسات او افراد مهتمين بالشان البحري بالنظر الى أهميتها في الحوكمة البحرية الدولية.

المحاضرة الثالثة / تابع المحور الأول

الأساس القانوني للمنظمات الدولية البحرية

كل منظمة دولية تستمد شرعيتها القانونية من اتفاق دولي منشئ، يحدد أهدافها واختصاصاتها وهيكلها التنظيمي. والمنظمات البحرية الدولية ليست استثناء، إذ نشأت في إطار القانون الدولي العام، وأصبحت ركناً أساسياً من أركان القانون البحري الدولي.

ففهم الأساس القانوني لهذه المنظمات ضروري لفهم طبيعتها وسلطاتها، وحدود علاقاتها بالدول الأعضاء والمنظمات الأخرى.

تستند المنظمات الدولية البحرية إلى مجموعة من المصادر القانونية، أهمها:

1. الاتفاقيات الدولية المنشئة:

○ تُعد الوثيقة التأسيسية (الميثاق أو الاتفاقية) المصدر الأول لوجود المنظمة.

○ مثال: *اتفاقية جنيف لعام 1948* التي أنشأت المنظمة البحرية الاستشارية (IMCO)، والتي أصبحت لاحقاً المنظمة البحرية الدولية (IMO).

○ تحدد الاتفاقية: الأهداف، العضوية، الهيكل التنظيمي، طريقة التصويت، وتوزيع الاختصاصات.

2. القانون الدولي العام:

○ يُعد الإطار العام الذي يضبط علاقة المنظمات الدولية بالدول.

○ ينص على مبادئ مثل سيادة الدول، المساواة في العضوية، الالتزامات المتبادلة، وحسن النية في تنفيذ المعاهدات.

3. العرف الدولي والمبادئ العامة:

○ العادات المستقرة في تعامل الدول مع المنظمات البحرية، مثل الاعتراف بحصاناتها وامتيازاتها الدبلوماسية.

○ مبدأ "الاختصاص الممنوح" الذي يعني أن المنظمة لا تملك سوى الصلاحيات التي منحها إياها الدول صراحة.

4. قرارات المنظمة نفسها:

◦ عندما تعتمد المنظمة البحرية الدولية قرارات أو مدونات (مثل مدونة *ISM* أو مدونة *ISPS*) ، فإنها تكتسب قيمة قانونية بعد تبنيها من قبل الدول الأعضاء، لتصبح جزءاً من منظومتها التشريعية البحرية.

أهداف المنظمات الدولية البحرية: تهدف المنظمات الدولية البحرية إلى:

- تنسيق التعاون الدولي في مجال الملاحة.
- وضع معايير فنية وقانونية موحدة للسفن والموانئ.
- حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن النشاط البحري:

ضمان سلامة الأرواح في البحر:

تشجيع النقل البحري الآمن والفعال كوسيلة للتجارة الدولية:

أهمية المنظمات الدولية البحرية في تطوير القانون البحري

أسهمت هذه المنظمات في توحيد التشريعات البحرية بين الدول، وساهمت في صياغة اتفاقيات دولية رئيسية مثل اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (*SOLAS*) واتفاقية منع التلوث (*MARPOL*).

كما مكّنت الدول النامية من المشاركة في صياغة القواعد التي تحكم الملاحة البحرية العالمية.

المحاضرة الرابعة/ تابع المحور الأول

نشأة المنظمات الدولية البحرية

إن فكرة التنظيم الدولي للمجال البحري لم تأتي من فراغ، بل جاءت نتيجة لتطورات عدة على المدى الطويل. فقد ساد في البداية، مبدأ حرية البحار الذي نادى به الفقيه الهولندي هوغو غروتيوس، والذي كان مقبولاً في عصر كانت فيه القدرات التقنية للدول محدودة. ومع الثورة الصناعية وتطور الملاحة البحرية وازدياد حدة التنافس الاستعماري، ظهرت الحاجة إلى قواعد دولية لتنظيم أمور مثل السلامة البحرية، والاتصالات (الكابلات البحرية)، وصيد الأسماك. وكانت اللجنة البحرية الدولية (CMI) التي تأسست عام 1897، من أوائل الهيئات غير الحكومية التي ساهمت في توحيد القواعد البحرية الخاصة بالتجارة.

بعد الحربين العالميتين، وتأسيس منظمة الأمم المتحدة، دخل التنظيم الدولي للمجال البحري مرحلة جديدة أكثر نضجاً ومأسسة. فأنشأت الأمم المتحدة المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية (IMCO) في عام 1948، والتي تحولت لاحقاً إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO) في عام 1982، لتصبح الذراع المتخصص في الشؤون البحرية ضمن الأسرة الأممية.

: التطور التاريخي للمنظمات الدولية البحرية

إنّ دراسة تطور المنظمات الدولية البحرية تُمكننا من فهم الأسس القانونية والسياسية التي أدّت إلى ظهورها بالشكل الحالي، وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية (IMO). فالقانون البحري الدولي لم يتكوّن فجأة، بل هو نتيجة تراكم تاريخي من الاتفاقيات والمؤتمرات والجهود المشتركة لمواجهة الأخطار التي تهدد الملاحة البحرية.

يمكن تلخيص التطور التاريخي للمنظمات الدولية البحرية عبر مراحل هي:

المرحلة الأولى – بدايات التعاون الدولي (القرن التاسع عشر)

مع ازدهار التجارة البحرية في القرن التاسع عشر، برزت الحاجة إلى تنظيم الملاحة وضمان سلامة الأرواح في البحار.

- عقدت مؤتمرات دولية مبكرة ك مؤتمر باريس (1856) ولندن (1874) لمناقشة قواعد الاصطدام في البحر.
- ظهرت أيضًا أولى الاتفاقيات التقنية حول إشارات الملاحة وإنقاذ الأرواح في البحر. ورغم أنها كانت محدودة من حيث النطاق، إلا أنها مهدت لفكرة التنظيم الدولي المشترك في شؤون البحر.
- المرحلة الثانية – المؤتمرات الدولية الكبرى (القرن العشرون)
بعد سلسلة من حوادث السفن الكبرى (أشهرها غرق السفينة *تايتانيك* سنة 1912)، أدركت الدول أهمية وجود إطار دولي دائم.
- في 1914، وُقعت أول اتفاقية دولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS).
- ثم تلتها نسخ معدلة في 1929 و 1948، مما شكّل الأساس لإنشاء هيئة دولية متخصصة تشرف على تطبيقها وتحديثها.
- المرحلة الثالثة – نحو إنشاء منظمة بحرية دائمة
في أعقاب الحرب العالمية الثانية، بدأت الدول تبحث عن آليات تعاون جديدة تحت مظلة الأمم المتحدة.
- في عام 1948، تمّ توقيع اتفاقية جنيف لإنشاء المنظمة البحرية الاستشارية (IMCO)، وهي الاسم الأول للمنظمة البحرية الدولية (IMO).
- ودخلت الاتفاقية حيّز التنفيذ في 1958، لتبدأ المنظمة عملها رسميًا سنة 1959 بمقرها في لندن.
- وقد جاء هذا التطور استجابةً لحاجة المجتمع الدولي إلى هيئة فنية وقانونية تشرف على توحيد القواعد البحرية الدولية.
- المرحلة الرابعة – التوسع في المهام والاختصاصات منذ الستينيات، توسّعت مهام المنظمة لتشمل:
 - حماية البيئة البحرية من التلوث) اتفاقية MARPOL ، 1973.
 - وضع معايير تدريب البحارة) اتفاقية STCW ، 1978).
 - مكافحة القرصنة البحرية والإرهاب البحري) بعد 2001.

• تطوير أنظمة السلامة الإلكترونية والملاحة الذكية في القرن الحادي والعشرين.

المرحلة الخامسة – ظهور منظمات بحرية إقليمية

بجانب المنظمات العالمية، نشأت منظمات بحرية إقليمية بهدف معالجة قضايا تخص مناطق معينة، أو نطاق جغرافي محدد مثل:

• المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME) في الخليج.

• المنظمة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) في الاتحاد الأوروبي.

• اللجنة البحرية للبحر الأبيض المتوسط.

هذه المنظمات الإقليمية ساعدت في تطبيق القواعد الدولية على المستوى المحلي وتكييفها مع خصوصيات كل منطقة.

• الطبيعة القانونية للاتفاقيات البحرية الصادرة عن المنظمات الدولية البحرية: تختلف درجة إلزامية هذه الاتفاقيات بحسب طبيعتها:

• اتفاقيات ملزمة بعد تصديق الدول عليها) مثل اتفاقية SOLAS

و.(MARPOL)

• مدونات فنية اختيارية، قد تصبح إلزامية بقرار من المنظمة أو بدمجها في التشريعات الوطنية.

• قرارات وتوصيات ذات قيمة أدبية أو توجيهية فقط.

المحاضرة الخامسة : المحور الثاني

المنظمات الدولية البحرية العالمية

تُعدّ المنظمة البحرية الدولية – (International Maritime Organization – IMO) من أهم المنظمات المتخصصة التابعة لمنظومة الأمم المتحدة، إذ تمثل الإطار القانوني والمؤسسي الأساسي لتنظيم كل ما يتعلق بالملاحة البحرية الدولية.

وتكمن أهمية هذه المنظمة في كونها تضع المعايير الدولية الموحدة التي تلتزم بها الدول في ميدان السلامة والأمن البحريين، ما يجعلها أحد الأعمدة المركزية للقانون البحري الدولي المعاصر.

النشأة والتأسيس

تعود فكرة إنشاء منظمة بحرية دولية إلى النصف الأول من القرن العشرين، إذ أدّت الكوارث البحرية الكبرى – مثل كارثة السفينة تيتانيك سنة 1912 – إلى تنامي الوعي بضرورة إيجاد جهاز دولي يضع قواعد موحدة لضمان سلامة الملاحة.

وفي عام 1948، تم تبني اتفاقية إنشاء المنظمة الاستشارية البحرية الحكومية (IMCO) خلال مؤتمر الأمم المتحدة في جنيف، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ سنة 1958، عقب استيفاء عدد كافٍ من التصديقات الدولية.

وقد بدأت المنظمة أعمالها فعلياً سنة 1959، لتُعتبر أول هيئة دولية متخصصة تُعنى حصرياً بشؤون النقل البحري والملاحة الآمنة.

وفي سنة 1982، تم تعديل اسمها رسمياً إلى المنظمة البحرية الدولية (IMO)، تعبيراً عن اتساع نطاق مهامها واختصاصاتها لتتجاوز الدور الاستشاري إلى التنظيم والتقنين والإشراف الفني والقانوني.

الأهداف والاختصاصات

تتمثل الأهداف الجوهرية للمنظمة البحرية الدولية في:

1. تحقيق أعلى مستويات السلامة البحرية، من خلال وضع قواعد فنية ملزمة تنظم بناء السفن وتجهيزها وتشغيلها.

- حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن أو الأنشطة البحرية المختلفة.
- توحيد التشريعات البحرية الدولية لضمان انسجام الممارسات الوطنية في مجال النقل البحري.
- تعزيز التعاون بين الدول الأعضاء وتقديم المساعدة التقنية للدول النامية من أجل تنفيذ الاتفاقيات البحرية.
- تطوير المعايير القانونية للمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناتجة عن التلوث البحري أو الحوادث البحرية.

– الاختصاصات

- تتمتع المنظمة بمجموعة من الاختصاصات القانونية والفنية، من أهمها:
- إعداد واعتماد الاتفاقيات والبروتوكولات البحرية الدولية التي تنظم الجوانب الفنية والقانونية للملاحة البحرية.
- مراقبة تنفيذ الاتفاقيات عبر تقارير دورية من الدول الأعضاء وتقديم التوصيات اللازمة.
- وضع مدونات ومعايير فنية غير ملزمة قانوناً ولكنها ذات تأثير معنوي كبير، مثل "مدونة الإدارة الآمنة للسفن" (ISM Code).
- تنظيم التدريب البحري وإصدار الشهادات بموجب اتفاقية STCW.
- تسويق جهود الدول في مواجهة الكوارث البحرية وحوادث التلوث عبر آليات التعاون الدولي.

الهيكل التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية

- تتألف الـ IMO من أجهزة رئيسية وفرعية تتكامل أدوارها لضمان حسن سير العمل التنظيمي والتقني.
- الجمعية العمومية (Assembly) وهي الجهاز الأعلى في المنظمة، تضم جميع الدول الأعضاء، وتجتمع بصفة دورية كل سنتين.
- تختص الجمعية بوضع السياسة العامة للمنظمة، وإقرار البرنامج والميزانية، واعتماد القرارات الكبرى والاتفاقيات الجديدة.
- المجلس (Council) يعدّ الجهاز التنفيذي الدائم للمنظمة، ويتكون من عدد محدود من الدول المنتخبة وفق معايير تراعي التمثيل الجغرافي وأهمية الأسطول البحري لكل دولة.
- يتولى المجلس متابعة تنفيذ قرارات الجمعية العمومية، وتنسيق أعمال اللجان الفنية، والإشراف الإداري على الأمانة العامة.

- اللجان الرئيسية: تتمثل بشكل خاص في: لجنة السلامة البحرية: (MSC) تُعنى بجميع المسائل المتعلقة بسلامة السفن والملاحة، وتُعد أهم لجنة فنية في المنظمة.

لجنة حماية البيئة البحرية: (MEPC) تختص بوضع وتحديث القواعد المتعلقة بمنع التلوث البحري ومكافحته.

اللجنة القانونية: (Legal Committee) تعالج المسائل ذات الطبيعة القانونية، خاصة تلك المتعلقة بالمسؤولية والتعويض والالتزامات الدولية.

لجنة التعاون التقني: (Technical Cooperation Committee) تعمل على دعم القدرات المؤسسية للدول النامية في مجال تنفيذ الاتفاقيات البحرية.

لجنة التيسير: (Facilitation Committee) تهدف إلى تبسيط الإجراءات الإدارية في الموانئ وتعزيز انسيابية النقل البحري الدولي.

- الأمانة العامة (Secretariat) وهي الجهاز الإداري الدائم للمنظمة، يرأسها الأمين العام الذي تعينه الجمعية بناءً على توصية المجلس.

تقوم الأمانة بتنفيذ القرارات، وإعداد الدراسات الفنية، وتوفير الدعم اللوجستي للجان والاجتماعات، كما تمثل المنظمة أمام الهيئات الدولية الأخرى.

وقد أسهمت هذه المنظمة بشكل فعال في تقليص الحوادث البحرية، وتعزيز حماية البيئة البحرية، وتطوير التشريع البحري الدولي، مما جعلها تشكل أحد الأعمدة الرئيسية للنظام القانوني الدولي البحري.

وما زالت الـ IMO تواصل تحديث قواعدها لمواكبة تحديات القرن الحادي والعشرين، خصوصاً في مجالات التكنولوجيا البحرية، والسفن ذاتية القيادة، وخفض انبعاثات الكربون في قطاع النقل البحري من خلال اعتماد الاتفاقيات والبروتوكولات ذات الصلة بمجالات الاهتمام

تعتبر المنظمة البحرية الدولية الجهاز الرئيسي لصياغة وتبني الاتفاقيات البحرية متعددة الأطراف. ويخضع اعتماد هذه الصكوك الدولية لإجراءات قانونية محددة تضمن شرعيتها وفعاليتها.

– مراحل إعداد واعتماد الاتفاقيات

- مرحلة الاقتراح: تبدأ حين تتقدم دولة عضو أو إحدى اللجان باقتراح مشروع اتفاقية أو تعديل نص قائم.

- مرحلة الدراسة والمناقشة: يُحال المشروع إلى اللجان الفنية المختصة لدراسته من النواحي القانونية والتقنية.

- مرحلة المصادقة في المؤتمر أو الجمعية: يتم عرض المشروع للمناقشة في اجتماع رسمي يُتخذ فيه القرار بالتصويت أو بالإجماع.

- مرحلة التوقيع والتصديق: بعد اعتماد الاتفاقية، تُفتح للتوقيع من طرف الدول الأعضاء، وتدخل حيز النفاذ بعد استكمال عدد محدد من التصديقات.

– الطبيعة القانونية للاتفاقيات والبروتوكولات في إطار المنظمة

الاتفاقية (Convention) هي الصك الدولي الأساسي الذي يضع القواعد العامة الملزمة للدول الأطراف.

البروتوكول (Protocol) يُعدّ أداة مكّلة أو معدّلة لاتفاقية قائمة، يُستخدم لتحديث بعض أحكامها أو إضافة قواعد جديدة.

تتميز اتفاقيات الـ IMO بمرونتها القانونية، إذ يمكن تعديلها بسرعة نسبية من خلال آلية "القبول الضمني" (Tacit Acceptance Procedure)، والتي تتيح دخول التعديلات حيز النفاذ دون الحاجة لتصديق رسمي من كل دولة، ما يضمن فعالية وسرعة التكيف مع التطورات التقنية البحرية.

المحاضرة السادسة / تابع المحور الثاني

الاتفاقيات المعتمدة في إطار المنظمة الدولية البحرية

1- اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، 1974: تُعد الركيزة الأساسية لقواعد السلامة البحرية:

تُعد اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (SOLAS) تحت رعاية المنظمة الدولية البحرية من أهم المعاهدات الدولية التي تنظم السلامة البحرية على مستوى العالم. وُضعت هذه الاتفاقية في أعقاب عدد من الكوارث البحرية التي أودت بحياة الآلاف، أبرزها كارثة غرق

السفينة تاييتانيك عام 1912، ما أثار الحاجة إلى وضع قواعد موحدة تضمن سلامة السفن وركابها أثناء الملاحة.

تم اعتماد النسخة الأولى من الاتفاقية أعلاه عام 1914 وقد أُعيدت صياغتها عدة مرات: 1929، 1948، 1960، وأخيراً 1974. النسخة السارية حالياً مع تعديلات لاحقة تُعرف باسم تعديلات 1978 و1988 وغيرها.

هذا وقد ظهرت الحاجة إلى هذه الاتفاقية نتيجة حوادث بحرية مروعة نتجت عن غياب معايير السلامة الموحدة ومن أبرز الأسباب القانونية والواقعية لتبني الاتفاقية

- تعدد القوانين الوطنية واختلاف معايير السلامة.

- ضعف التفقيش البحري الدولي.

- التطور الكبير في صناعة السفن والملاحة البحرية.

- زيادة حركة التجارة العالمية عبر البحر.

تكمّن أهداف اتفاقية سولاس في:

- ضمان سلامة الأرواح في البحار.

- توحيد المعايير الفنية لبناء وتجهيز السفن.

- تحديد التزامات الدول الأطراف بشأن التفقيش والمراقبة.

- تحسين وسائل الإنقاذ والاتصال والإغاثة في البحر.

تسري أحكام اتفاقية سولاس على السفن التجارية التي تبحر في أعالي البحار فحسب لذلك لا تسري على سفن الحرب أو السفن غير التجارية (مثل سفن الصيد أو السفن الحكومية كما لا تشمل السفن الصغيرة أقل من 500 طن إجمالي في بعض الحالات).

تتألف الاتفاقية من مواد قانونية رئيسية في حدود 20 مادة وملاحق فنية (Annexes)

تحتوي على 14 فصلاً تنظّم الجوانب الفنية التالية:

- **اتفاقية ماربول — (MARPOL)** الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973

المعدّلة ببروتوكول 1978 وتعد لإطار القانوني الرئيسي لمنع التلوث البحري من السفن.

تم اعتماد اتفاقية ماربول 78/73 من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) في 2 نوفمبر

1973، ثم عدّلت بواسطة بروتوكول 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983 .

يتمثل الغرض من الاتفاقية أعلاه في الحيلولة دون تلوث البيئة البحرية من السفن سواء تلوّثاً عرضياً أو ناجماً عن العمليات التشغيلية وبذلك تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية البيئية البحرية وأكثرها شمولاً .

تتضمن الاتفاقية عدّة ملحقات فنية تُحدّد أنواع التلوث ومنعها

المحاضرة السابعة / تابع المحور الثاني / اتفاقيات المنظمة الدولية البحرية

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers (STCW) –

تم اعتماد اتفاقية STCW في 7 يوليو 1978، ودخلت حيز التنفيذ في 28 أبريل 1984 . من أجل ضمان معايير دولية دنيا لتدريب البحارة، وتصديق شهاداتهم، وتنظيم إجراءات المراقبة (watch-keeping) على السفن، بغرض حماية سلامة الملاحه، الأشخاص، والبيئة البحرية .

بعدما كانت الدول تنظم التدريب والشهادات بشكل مستقل، ما أدى إلى تفاوت كبير في المعايير . STCW وضع معياراً دولياً يلزم الدول الأطراف بأن تقي أو تفوق ما في الاتفاقية . تتضمن الاتفاقية بنود تنظيمية عامة (Chapters I-VIII) تغطي موضوعات مختلفة من التدريب إلى مراقبة السفن .

ارتبط بها ما يُعرف بـ STCW Code ، والذي يحتوي على جزأين: الجزء «أ»: (Part A) «أحكام إلزامية تُشار إليها في ملحق الاتفاقية . الجزء «ب»: (Part B) «توجيهات غير إلزامية لمساعدة الدول في التنفيذ . هذا وقد عرفت الاتفاقية تعديلات عدة

والجدير بالذكر أن الاتفاقية تثير صعوبات في التنفيذ لتفاوت القدرات بين الدول الأطراف — فبعض الدول تفتقر إلى البنى التحتية أو مراكز تدريب أو نظام رقابة كافٍ اتفاقية STCW ركيزة أساسية لمنظومة السلامة البحرية والتدريب البحاري على المستوى الدولي. تضمنت معايير مهمة تتعلق بالتدريب، التصديق، وفترات الراحة والمراقبة. ومع ذلك، فإن التحديات التنفيذية والتفاوت بين الدول تضعف من بعض جوانب الفعالية. لضمان تحقيق أهدافها، يلزم استمرار الجهود التشريعية والتنفيذية والمراقبة الدقيقة.

اتفاقية البحث والإنقاذ البحري (International Convention on Maritime Search and Rescue - SAR)

تم اعتمادها في إطار المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، في مؤتمر دولي عقد في 27 أبريل 1979 في مدينة هامبورغ (ألمانيا). ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في 22 يونيو 1985 وهي إحدى المنظمات الدولية البحرية الحكومية.

الهادفة الى إنقاذ الأرواح البشرية في البحر وتنظيم التعاون الدولي بين الدول في حالات الطوارئ البحرية. حيث أعدت الاتفاقية لتوفير إطار دولي موحد لعمليات البحث والإنقاذ البحري، بحيث يكون هناك تنسيق دولي فعال بغض النظر مكان وقوع الحادث . وبذلك تتمثل الأهمية العملية للاتفاقية في :

- إنقاذ الأرواح: حيث الاتفاقية تسهم بشكل مباشر في تحسين فرص إنقاذ الأشخاص في البحر لأنها تضمن تنسيق دولي موحد ووجود مراكز جاهزة على مدار الساعة.
- لا التعاون الدولي: تتيح الاتفاقية للدول التعاون وتبادل الموارد، بزيادة كفاءة الاستجابة للطوارئ البحرية.
- التخطيط والإدارة: من خلال إنشاء مراكز RCC ومراكز فرعية، يمكن للدول التخطيط بشكل أفضل لمهام البحث والإنقاذ وتهيئة الكوادر المدربة.
- ربط البحري والجوي: التعديلات عززت التنسيق بين الإنقاذ البحري والجوي، ما يزيد من مرونة الاستجابة خاصة في الحوادث المعقدة.
- الإبلاغ والمراقبة: أنظمة الإبلاغ للسفن تساعد في تقليل وقت الاستجابة لأنها تعطي معلومات دقيقة عن موقع السفن، ما يسهل التنسيق والإنقاذ.
- تتكون الاتفاقية من عدد من المواد تُحدد الالتزامات الأساسية للدول الموقعة. وملحق فني ("Annex")، يتضمن المتطلبات التشغيلية والتنظيمية لعمليات SAR. من خلال الاتفاقية، الدول الموقعة ("الأطراف") يجب عليها:
- توفير خدمات إنقاذ مناسبة في مياهها البحرية ضمن منطقتها البحرية .

- إنشاء مراكز تنسيق الإنقاذ (Rescue Coordination Centres - RCCs) ومراكز فرعية، تعمل على مدار 24 ساعة .
- ضمان التعاون بين الخدمات البحرية والجوية في عمليات SAR. بعد التعديل، هناك تركيز أكبر على التنسيق بين عمليات الإنقاذ البحري والجوي .
- التنسيق مع الدول المجاورة: السماح بدخول وحدات الإنقاذ من دول أخرى إلى المياه الإقليمية (حسب القوانين الوطنية) لأغراض SAR.
- تطوير التخطيط والتدريب: الدول مطالبة بوضع خطط، تحسين قدرات الإنقاذ، والتدريب المستمر .
- مراقبة السفن: من خلال نظم الإبلاغ، يمكن للدول معرفة موقع السفن المحتملة للمساعدة والتدخل السريع .

نشير الى أنه ما زالت المنظمة البحرية الدولية (IMO) تتابع تطوير أنظمة البحث والإنقاذ من خلال لجنة الملاحة والاتصالات والبحث والإنقاذ (NCSR) على سبيل المثال، في جلسة اللجنة عام 2025 تم مناقشة قضايا ذات صلة بالتنسيق والإبلاغ .

تم أيضًا ربط نظام الإبلاغ العالمي (GMDSS) بمتطلبات البحث والإنقاذ لدعم التواصل بين السفن ومراكز الخدمات الساحلية .

المحاضرة الثامنة / تابع المحور الثاني

آليات التنفيذ والرقابة في إطار المنظمة الدولية البحرية

تُعدّ آليات التنفيذ والرقابة في المجال البحري من الركائز الأساسية لضمان فعالية النظام القانوني الدولي للبحار، إذ لا يكفي سن الاتفاقيات الدولية ووضع المعايير الفنية دون وجود أجهزة وآليات تضمن الالتزام بها على نحو فعلي.

وفي هذا السياق، تضطلع المنظمة البحرية الدولية (IMO)، باعتبارها الوكالة المتخصصة للأمم المتحدة في شؤون الملاحة البحرية، بدور محوري في وضع هذه الآليات ومتابعة تطبيقها، من خلال التعاون مع دول الراية ودول الميناء والدول الساحلية.

دور دولة العلم (Flag State)

وفقًا لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ولا سيما المواد (91 – 94)، تتحمل دولة العلم المسؤولية الرئيسية عن ممارسة الولاية والرقابة على السفن التي ترفع علمها، سواء في أعالي البحار أو في المياه الدولية.

ويُقصد بدولة العلم الدولة التي تُسجّل السفينة تحت علمها وتحمل جنسيتها القانونية. ويتمثل الدور القانوني لدولة العلم في الآتي:

- مراقبة الامتثال الفني والإداري للسفن المسجلة لديها وفقًا للاتفاقيات الدولية) مثل SOLAS و MARPOL و STCW.
- إصدار الشهادات الدولية للسفن المتعلقة بالسلامة، ومنع التلوث، وصلاحيّة الإبحار.
- إجراء التفتيش الدوري والتحقق في الحوادث البحرية التي تشمل سفنها، واتخاذ الإجراءات التأديبية أو الجنائية عند ثبوت الإهمال أو مخالفة القواعد الدولية.

- ضمان أن تحتفظ السفن بروابط حقيقية مع دولة العلم، تطبيقاً للمادة (1/91) من اتفاقية قانون البحار، تجنباً لما يُعرف بـ "أعلام الملاحة" أو "أعلام الراحة"

دور دولة الميناء (Port State Control)

تُعد دولة الميناء آلية مكملة ومساندة لدولة العلم في تنفيذ الالتزامات الدولية. ويقوم نظام الرقابة من قبل دولة الميناء (Port State Control) على مبدأ منح الدول الساحلية حق تفتيش السفن الأجنبية التي تدخل موانئها للتحقق من امتثالها للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة والتلوث.

الأساس القانوني لهذا الدور نجده في المادة (218) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، التي تمنح دولة الميناء سلطة اتخاذ إجراءات قانونية ضد السفن المخالفة داخل موانئها، وكذلك في العديد من الاتفاقيات الإقليمية مثل:

اتفاقية باريس للتفتيش من قبل دولة الميناء لعام 1982 (Paris MOU) ،
اتفاقية طوكيو لعام 1993 (Tokyo MOU).

وتتضمن مهام دولة الميناء ما يلي:

- تفتيش السفن الأجنبية للتحقق من حيازتها للشهادات الدولية المطلوبة وصلاحياتها للإبحار.
- احتجاز السفن المخالفة أو منعها من مغادرة الميناء في حال ثبوت خطر على الأرواح أو البيئة البحرية.

- التبليغ عن الانتهاكات للمنظمة البحرية الدولية ولدولة العلم.

- التعاون الدولي عبر تبادل المعلومات مع منظمات المراقبة الإقليمية لمنع تكرار المخالفات.

دور المنظمة البحرية الدولية (IMO) في تقديم المساعدة التقنية

- تقديم المساعدة التقنية (Technical Cooperation) عبر برامج تدريب وتأهيل الكوادر الوطنية في مجالات السلامة البحرية، والرقابة على السفن، ومكافحة التلوث.

- تقييم الأداء الوطني من خلال آلية التدقيق الإلزامي للدول الأعضاء (Member State)

(Audit Scheme)، التي تسمح بتقييم مدى امتثال الدول لالتزاماتها بموجب صكوك المنظمة.

- اعتماد الخطط الإرشادية والقرارات التفسيرية التي تساعد الدول على تطبيق الاتفاقيات الدولية بطريقة موحدة ومنسقة.

- تعزيز التعاون الإقليمي والدولي في مجالات البحث والإنقاذ ومراقبة التلوث وتبادل المعلومات البحرية.

المحاضرة التاسعة

المحور الثالث : المنظمات الدولية البحرية الإقليمية

بينما تضطلع المنظمة البحرية الدولية (IMO) بدور عالمي في وضع القواعد العامة للملاحة وحماية البيئة البحرية، ظهرت إلى جانبها منظمات بحرية إقليمية تهدف إلى معالجة المسائل البحرية الخاصة بكل منطقة جغرافية، انسجامًا مع خصوصياتها البيئية والاقتصادية والسياسية.

التعريف بالمنظمات الدولية الإقليمية

المنظمات البحرية الإقليمية هي منظمات دولية تنشأ بين مجموعة من الدول التي تشترك في إقليم بحري محدد (كالبحر المتوسط، أو الخليج العربي، أو البحر الأسود) بهدف تنظيم استغلاله وحمايته وتنسيق السياسات البحرية بين أعضائها.

تخضع لقواعد القانون الدولي العام شأنها شأن المنظمات الدولية العالمية. كما يتم إنشاؤها بموجب اتفاقية دولية متعددة الأطراف فضلاً عن ذلك تتمتع بشخصية قانونية دولية مستقلة، تمكنها من إبرام الاتفاقيات واتخاذ القرارات الملزمة لأعضائها.

تستند هذه المنظمات إلى المادة 123 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، التي تشجع الدول المطلّة على البحار المغلقة أو شبه المغلقة على التعاون في:

- إدارة الموارد الحية؛
- حماية البيئة البحرية؛
- بالتنسيق في البحث العلمي البحري؛

- مراقبة الملاحة البحرية.
- وبناءً على هذه القاعدة، أنشأت العديد من الدول منظمات إقليمية متخصصة، تختلف في أهدافها ومجالات عملها.

- النماذج الرئيسية للمنظمات البحرية الإقليمية
المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية (ROPME)
تأسست المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية سنة 1978 بموجب اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث من قبل دول مجلس التعاون الخليجي، العراق، إيران.
تهدف هذه الاتفاقية إلى:

- منع التلوث في الخليج العربي؛
- مراقبة الأنشطة النفطية والبحرية؛
- تنسيق التشريعات البيئية البحرية؛
- دعم التعاون العلمي والتقني بين الدول الأعضاء.
- **الهيئة الإقليمية لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن** منظمة إقليمية بيئية بحرية تتعاون مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة (PERSGA). (UNEP) تم انشائها بموجب اتفاقية جدة لعام 1982 تجمع الدول الاتية: السعودية، مصر، الأردن، السودان، اليمن، جيبوتي، الصومال.

تهدف ذات الاتفاقية

- حماية البيئة البحرية من التلوث.
- تطوير استراتيجيات التنمية الساحلية المستدامة.
- تنسيق التشريعات الوطنية المتعلقة بالأنشطة البحرية.
- **اللجنة المتوسطة للتنمية المستدامة (MCSD) في إطار خطة عمل البحر الأبيض المتوسط (MAP)**

تم انشائها سنة 1975 في إطار برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) من خلال الاتفاق المؤسس: من خلال اتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث. (1976)
تهدف اللجنة:

- تنسيق السياسات البيئية البحرية للدول المتوسطية.
- دعم البحث العلمي في مجال التلوث البحري.
- تطوير التشريعات الوطنية المتوافقة مع اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية.
- والجدير بالذكر ان اللجنة ساهمت في إدماج المعايير الدولية (MARPOL – SOLAS) في التشريعات المتوسطية.

المحاضرة العاشرة: تابع المحور الثالث

دور المنظمات البحرية الإقليمية في توحيد وتنفيذ التشريعات تهدف المنظمات الدولية الإقليمية الى:

- توحيد التشريعات البحرية على المستوى الإقليمي
- تكييف الاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية مع خصوصيات الإقليم.
- تقوم بوضع مدونات سلوك إقليمية تتعلق بالموانئ، مراقبة السفن، مكافحة التلوث.
- تصدر قرارات وتوصيات تُدرجها الدول الأعضاء في تشريعاتها الوطنية.
- فقد ألزمت اتفاقية جدة (1982) الدول الأعضاء بإصدار قوانين وطنية لمنع التلوث النفطي وفقاً لمعايير MARPOL.

دور المنظمات الدولية البحرية الإقليمية في التعاون التقني والتطبيقي

- تنسق المنظمات الإقليمية برامج التدريب والتفتيش البحري.
- تنشئ مراكز إقليمية للإنذار المبكر بالتلوث.
- تسهل تبادل المعلومات والبيانات البحرية بين الدول.
- تدعم تطبيق نظام المراقبة الإقليمية للسفن (Vessel Traffic Monitoring Systems).

يتضح من خلال ما سبق الدور المتنامي لهذه المنظمات يبرهن على أهمية التنظيم الإقليمي البحري كحل عملي لتطبيق القانون الدولي للبحار.

المنظمات البحرية الإقليمية تشكل ركيزة أساسية في النظام القانوني الدولي المعاصر، إذ تساهم في تنفيذ وتكييف الاتفاقيات البحرية الدولية على المستوى الإقليمي بما يتلاءم مع خصوصيات كل منطقة.

ومن خلال التعاون الفني والقانوني بين دول الجوار، تحقق هذه المنظمات توازناً بين مقتضيات السيادة الوطنية ومتطلبات حماية البيئة البحرية والتنمية المستدامة.

ويُعد التكامل بين المنظمة البحرية الدولية (IMO) والمنظمات الإقليمية نموذجاً ناجحاً للتعاون الدولي المتعدد المستويات في مجال القانون البحري.

المحور الرابع :المنظمات الدولية البحرية المتخصصة في المجالات الفرعية مفهوم المنظمات الدولية البحرية المتخصصة

المنظمات الدولية البحرية المتخصصة هي هيئات أنشئت بموجب اتفاقيات دولية أو تحت مظلة الأمم المتحدة أو بشكل مستقل، بهدف إدارة وتنظيم أنشطة محددة تتعلق بالبحار والمحيطات، وهي تختلف عن المنظمات العامة مثل منظمة البحرية الدولية (IMO) التي تُعنى بالملاحة والسلامة البحرية بشكل عام، إذ أن المنظمات المتخصصة تتناول مجالات فرعية مثل استكشاف أعماق البحار، الحدود البحرية، حماية البيئة البحرية، استغلال الموارد البحرية المحددة، والتنمية البحرية المستدامة.

الخصائص القانونية للمنظمات الدولية المتخصصة

- تُنشأ عادة باتفاقية دولية.(Treaty-based organization)
- لها شخصية قانونية دولية، تمكنها من توقيع اتفاقيات وتنظيم أعمال الدول الأعضاء.
- نطاق عملها محدود لمجال محدد، وليست شاملة لجميع قضايا البحار.
- تعتمد على عضوية الدول وتعاونها لتنفيذ مهامها
- أنواع المنظمات البحرية المتخصصة حسب المجال: يمكن تقسيمها إلى عدة فئات فرعية، حسب أهدافها:

أ. المنظمات المتعلقة باستكشاف واستغلال قاع البحار العميقة

- الهيئة الدولية لقاع البحار(International Seabed Authority – ISA) تأسست بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.(UNCLOS) تهدف:
- لتنظيم أنشطة الاستكشاف والاستغلال التجاري للموارد المعدنية في قاع البحار الدولية (beyond national jurisdiction).

- منح تراخيص استكشاف واستغلال التعدين البحري للشركات والدول.

- وضع اللوائح لحماية البيئة البحرية من أنشطة التعدين.

ب. المنظمات المتعلقة بالحدود البحرية والجرف القاري

- لجنة حدود الجرف القاري (Commission on the Limits of the Continental Shelf – CLCS)

أنشئت بموجب المادة 76 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

تقوم هذه المنظمة بتقييم الطلبات المقدمة من الدول لتوسيع حدود الجرف القاري بما يتجاوز الـ200 ميل بحري.

تقديم توصيات قانونية ملزمة جزئياً لتحديد نطاق السيادة على قاع البحار والموارد الموجودة تحتها.

ج. المنظمات المتخصصة في حماية البيئة البحرية: نجد منها:

- اللجنة الدولية للبيئة البحرية (Regional Seas Programme – UNEP/Global Oceans)

تتمثل مهامها في وضع بروتوكولات حماية البيئة البحرية من التلوث النفطي والكيماوي. وتقديم الدعم الفني والتدريب للدول في مراقبة جودة المياه البحرية. د. المنظمات المتخصصة في الملاحة البحرية والبحث العلمي بعض المنظمات تكون متخصصة في البحوث العلمية أو الملاحة في مناطق محددة مثل القطب الشمالي، وتعمل على تطوير خرائط، قواعد بيانات للتيارات البحرية، أو أنظمة إنذار للأعاصير البحرية.

المحاضرة الثانية عشرة

المحور الرابع : المنظمات الدولية البحرية غير الحكومية

ومع ازدياد تعقيد القضايا البحرية، لم يعد الدور القانوني مقتصرًا على الدول والمنظمات الحكومية، بل برزت المنظمات الدولية غير الحكومية (NGOs) كفاعل رئيسي في تطوير القواعد البحرية، وصياغة المعايير، والمشاركة في أعمال المنظمات الحكومية مثل المنظمة البحرية الدولية. IMO

تتميز هذه المنظمات بمرونتها، وقدرتها على العمل الميداني، وتمثيل مصالح فئات متعددة، مما يجعلها عنصرًا مؤثرًا في صياغة السياسات، وتقديم الخبرة، والرقابة البيئية. التعريف والاهداف :

هي منظمات مستقلة عن الحكومات، ذات صفة دولية، تهتم بالشؤون البحرية بمختلف أبعادها، تعتمد هذه المنظمات غالبًا على التمويل الذاتي أو الدعم من أعضاء ومؤسسات دولية، وتتمتع عادةً بصفة "استشارية" لدى مؤسسات كبرى مثل IMO أو الأمم المتحدة. وتهدف إلى:

- حماية البيئة البحرية.
- دعم الملاحة الآمنة.
- تمثيل مصالح البحارة وناقلات البضائع.
- تقديم الخبرة الفنية للجهات الدولية.
- الضغط باتجاه سياسات بحرية عادلة ومستدامة.

الطبيعة القانونية لهذه المنظمات رغم أنها ليست “مواضيع أصيلة للقانون الدولي” كالدول، إلا أنها تكتسب شخصية قانونية وظيفية Functional Legal Personality ، تمكنها من:

- التمثيل أمام المنظمات الدولية.
 - تقديم مذكرات فنية وقانونية.
 - المشاركة في صياغة القواعد البحرية.
 - إبرام مذكرات تفاهم مع الدول والهيئات الحكومية.
- وتستمد هذه الشخصية القانونية من: الأنظمة الأساسية للدول التي تحتضنها، وقرارات المنظمات الدولية التي تمنحها “صفة استشارية”.

يقف النظام القانوني لاعتماد المنظمات الدولية غير الحكومية في إطار المنظمة الدولية البحرية على: شروط الاعتراف القانوني: حيث تشترط المنظمة البحرية الدولية على المنظمة المتقدمة: ان يكون لها الطابع الدولي الحقيقي (عضوية متعددة الجنسيات). وعدم السعي للربح. فضلا عن ذلك وجود أنشطة بحرية فعلية. وعدم خضوعها لأي دولة أو شركة.

بعد قبول المنظمة في إطار IMO تحصل على:

- حق المشاركة في الجلسات
 - الاطلاع على الوثائق القانونية
 - تقديم مقترحات ملزمة بالاعتبار
 - ممارسة الرقابة الفنية والقانونية على مشاريع الاتفاقيات
 - وبالمقابل تلتزم المنظمات الدولية البحرية غير الحكومية:
 - تقديم تقارير سنوية
 - الالتزام بالحياد
 - عدم استغلال الصفة الاستشارية للدعاية السياسية
- دور المنظمات الدولية غير الحكومية في تطوير القانون البحري الدولي
- دورها ضمن النظام القانوني الدولي البحري: تلعب هذه المنظمات أدوارًا قانونية مهمة تشمل:
 - صياغة المعايير الدولية تشارك بعض المنظمات مثل: غرفة الشحن الدولية ICS الجمعية البحرية الدولية IMAREST الاتحاد الدولي للموانئ IAPH في صياغة قواعد تتعلق
 - بالسلامة البحرية والتلوث البحري
 - الرقابة القانونية على تنفيذ الاتفاقيات
- لعب دور استشاري رسمي داخل المنظمة البحرية الدولية IMO فقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية أكثر من 80 منظمة غير حكومية بصفة استشارية. وهذه الصفة تُكسب المنظمة:

- الحق في المشاركة في لجان IMO
- الحق في تقديم مذكرات قانونية
- الحق في مناقشة مشاريع اللوائح والاتفاقيات وتعدّ هذه المشاركة أحد أهم آليات التشريع الدولي الجماعي.
- الرقابة القضائية والضغط القانوني: تلجأ هذه المنظمات إلى:
 - رفع دعاوى مدنية ضد الشركات المسببة للتلوث
 - دعم المقاضاة الدولية في المحاكم البحرية
 - توثيق الانتهاكات لصالح هيئات الأمم المتحدة
- الدور القانوني والسياساتي تقديم المشورة القانونية لمنظمة IMO المشاركة في وضع الاتفاقيات البحرية مثل MARPOL و SOLAS. نشر تقارير تقيّم مدى التزام الدول بقوانين البحار.
- دورها في حماية البحارة وحقوق الإنسان أو الدور الإنساني والاجتماعي: المتمثل في
- الدور التقني والفني: وضع معايير لأمن السفن. تطوير أدلة تشغيلية لحماية السفن من القرصنة. تدريب البحارة وتطوير المهارات البحرية.
- أهم المنظمات الدولية البحرية غير الحكومية
- المنظمة الدولية للموانئ (IAPH – International Association of Ports and Harbors)
 - تعتبر المنظمة الدولية للموانئ IAPH المتواجد المقر الرسمي لها حالياً في طوكيو، اليابان. رابطة دولية أو منظمة غير حكومية غير ربحية تمثل قطاع الموانئ والمرافئ على مستوى العالم يتمثل : هدفها في:
 - تطوير أداء الموانئ.
 - تعزيز الأمن والسلامة في الموانئ.
 - دعم التحول الرقمي واللوجستي للموانئ.
 - الاتحاد الدولي لحفظ الطبيعة (IUCN) تأسس: 1948 تعمل على حماية الحياة البحرية والساحلية
- ومن أهم أبرز إنجازاتها:
 - وضع “القائمة الحمراء للأنواع البحرية المهددة”
 - دعم سياسات صون الشعاب المرجانية
 - تقديم تقارير بيئية للاتحاد الأوروبي و IMO
 - منظمة السلام الأخضر (Greenpeace) تأسس: 1971
- يهدف مكافحة التلوث البحري. حماية التنوع البيولوجي. وقف الصيد الجائر.

ومن أنشطته البارزة: حملات ميدانية في المحيطات لاعتراض الصيد غير القانوني. الضغط لوقف استخراج النفط في القطب الشمالي.

- المنظمة الدولية للبحث والإنقاذ البحري (IMRF) التي لديها دور في دعم جهود الإنقاذ البحري عالمياً تكمن أهميتها في: تقديم تدريبات خاصة بالإنقاذ. التنسيق بين المنظمات الإغاثية.

- مجلس الملاحة الأوروبي (ECSA) الهادف الى تمثيل مصالح الأسطول البحري الأوروبي. صياغة سياسات النقل البحري داخل الاتحاد الأوروبي.

المحاضرة: الثالثة عشرة

المحور الخامس / تسوية المنازعات في اطار المنظمات الدولية البحرية

يشكل فض المنازعات في المجال البحري أحد أبرز التحديات القانونية الدولية نظراً للطبيعة التقنية للملاحة وكثرة الاتفاقيات البحرية وتعدد الجهات الفاعلة (دول-سفن-شركات-منظمات بحرية) التي تعطي خصوصية للمنازعات في اطار المنظمات الدولية البحرية (أولا).

ورغم أن المنظمات البحرية الدولية وفي مقدمتها المنظمة البحرية الدولية — IMO لا تمتلك أجهزة قضائية خاصة بها، إلا أنها أسست منظومة من الآليات القانونية والمؤسسية لفض المنازعات الناشئة عن تطبيق الاتفاقيات البحرية التي تعتمدها.

أولاً: الطبيعة القانونية للمنازعات البحرية التي تنظر فيها المنظمات الدولية البحرية

تنتمى المنازعات البحرية التي تُعالج داخل المنظمات الدولية البحرية بخصائص محددة:

— كونها منازعات تقنية فنية تتعلق بـ: السلامة البحرية (SOLAS) التلوث البحري (MARPOL) التسهيل (FAL) التدريب والترخيص (STCW)

— منازعات بين الدول غالباً مع إمكانية نشوء منازعات بين دولة وشركة ملاحة أو سفينة.

— تخضع لاتفاقيات بحرية تقنية

وليس خاضعة تلقائياً لاتفاقية قانون البحار (UNCLOS) إلا في حالات محددة تتعلق بالمرور أو البيئة.

ثانياً: الإطار القانوني العام لتسوية المنازعات البحرية داخل المنظمات الدولية البحرية

يتميز الإطار القانوني لتسوية المنازعات البحرية في اطار المنظمات الدولية البحرية بي :

- غياب الجهاز القضائي: المنظمات البحرية الدولية — خصوصاً — IMO لا تمتلك محكمة دولية خاصة، بخلاف منظمة التجارة العالمية مثلاً.
- اعتمادها على آليات غير قضائية وتقنية مثل اللجان الفنية ولجان التحقيق البحري.
- وجود نظام تحكيم دولي منصوص عليه في عدد من الاتفاقيات البحرية مثل اتفاقيات المسؤولية، التلوث، التعويض.
- وجود نوع من العلاقة غير المباشرة مع نظام تسوية المنازعات في اتفاقية قانون البحار
- فمحكمة قانون البحار ITLOS المنشأة بموجب هذه الاتفاقية يمكن أن تنظر في بعض المنازعات المرتبطة باتفاقيات IMO إذا كانت تمسّ نصوص اتفاقية قانون البحار التي تنص في الجزء الخامس عشر منها على آلية تسوية المنازعات في إطار نطاق تطبيق الاتفاقية.

المحاضرة الرابعة عشرة / تابع تسوية المنازعات في اطار المنظمات الدولية البحرية

الآليات الرئيسية لتسوية المنازعات في إطار المنظمات الدولية البحرية

- آليات التسوية الودية: منها
- أ- التفاوض بين الدول الأطراف: فمعظم الاتفاقيات البحرية) مثل SOLAS و (MARPOL تنص على أن أي خلاف بشأن تفسير نصوصها يُحلّ أولاً عبر التشاور والتفاوض بين الدول الأطراف.

ب- الوساطة والمساعي الحميدة داخل IMO يقوم بها الأمين العام للمنظمة أو اللجان المتخصصة ؛ وتستخدم في الخلافات حول الامتثال أو إجراءات التفتيش في الموانئ.

ج- اللجان الفنية كآلية لتسوية المنازعات اللجان الفنية المتخصصة تعدّ العمود الفقري للتسوية الفنية، مثل: لجنة السلامة البحرية MSC لجنة حماية البيئة البحرية MEPC

لجنة التيسير FAL

هذه اللجان تراجع الخلافات الفنية وتصدر توصيات فنية ذات قوة اعتبارية، وإن لم تكن ملزمة قضائياً.

د- آليات التحقيق البحري في الحوادث كنظام خاص لتسوية المنازعات: فالتحقيق البحري ليس محاكمة، لكنه آلية لتحديد المسؤولية بطريقة تقنية محايدة منها: لجنة التحقيق في الحوادث البحرية التي تدعمها IMO عبر: مدونة التحقيق البحري لعام 2008 التعاون بين الدول عند وقوع حادث، تقارير تحقق تُستخدم كأداة لتسوية الخلافات بشأن المسؤولية

تستعمل نتائجها ك: وسيلة إثبات أساس لتسوية الخلافات وثيقة مرجعية للتحكيم أو القضاء

-**التحكيم الدولي وفق الاتفاقيات البحرية:** يُعد التحكيم أهم آلية إلزامية لتسوية المنازعات داخل منظومة الاتفاقيات البحرية.

نجد التحكيم منصوص عليه صراحة في عدد من الاتفاقيات maritime conventions مثل: اتفاقية المسؤولية المدنية CLC اتفاقية صندوق التعويض FUND اتفاقية المسؤولية المحدودة LLMC اتفاقية التلوث بالزيت BUNKER بعض بنود MARPOL

هذا ويدخل التحكيم ضمن الآليات الملزمة ومحددة المدة يقوم على خبراء تقنيين كما يناسب طبيعة المنازعات البحرية المعقدة ونتائج محترمة دولياً.

من بين جهات التحكيم نجد: غرفة لندن البحرية للتحكيم (LMAA) مركز التحكيم البحري في سنغافورة (SCMA) مراكز عربية (مركز التحكيم بالإسكندرية، دبي)

- دور محكمة قانون البحار ITLOS في تسوية المنازعات المتعلقة بمنظمات IMO

محكمة قانون البحار هي محكمة دولية نشأت بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

الجدير بالذكر أن المحكمة لا تنظر مباشرة في اتفاقيات MARPOL أو SOLAS ،

لكنها تتدخل إذا كان النزاع يتصل ب: حماية البيئة البحرية (المادة 192 من UNCLOS)

تلوث عابر للحدود (المادة 194) حرية الملاحة احتجاز السفن (المادة 292) أي ضمن مجال اختصاص المحكمة .

فقد يستشهد الأطراف باتفاقيات IMO كأدلة فنية على التزامات البيئة أو السلامة عند نظر المحكمة لقضايا تتعلق بالبحار.

الجدير بالذكر أن القاضي البحري يستخدم قرارات وتوصيات IMO كمصادر تفسيرية، مما يعزز مكانة هذه المنظمات في فض المنازعات البحرية عالمياً.

3- تسوية المنازعات في الاتفاقيات البحرية الرئيسية: في إطار اتفاقية MARPOL

نجد أن التحكيم الإلزامي في المنازعات بين الدول.

- يتم إخطار IMO بأي حالة عدم امتثال.

__إمكانية تدخل لجان فنية لتفسير الالتزامات البيئية.

- في إطار اتفاقية SOLAS نجد التشاور بين الدول لحل الخلافات المتعلقة بالسلامة.

والرجوع للجنة MSC لتقديم رأي فني. فضلاً عن إمكانية التحكيم إذا اتفق الطرفان.

- في إطار اتفاقية: FAL آلية للتشاور حول تفسير الالتزامات الإدارية. تتولى لجنة التيسير إصدار توصيات؛ هذا ولا تتضمن FAL نظاماً للتحكيم الإلزامي.

- في اتفاقيات المسؤولية والتعويض (CLC-LLMC-FUND-BUNKER) هذه الاتفاقيات تمتاز بآلية واضحة بالجوء الى التحكيم الدولي، بالإضافة الى التعويض المالي عبر صناديق مخصصة مع إلزامية تنفيذ القرارات

هذا ونشير الى أن تسوية المنازعات في اطار المنظمات الدولية البحرية يواجه تحديات تتمثل بشكل خاص في:

- غياب جهاز قضائي متخصص للمنظمة البحرية الدولية.

- تعدد الاتفاقيات والآليات وتنوع مصادر القانون البحري.

- اختلاف التشريعات الوطنية للدول في التطبيق.

- التزايد الكبير للمنازعات البيئية المرتبطة بالانبعاثات.

- الحاجة إلى مواءمة بين نظام IMO و UNCLOS لتعزيز الفعالية.

رغم غياب محكمة بحرية دولية خاصة بالمنظمات البحرية، فقد طوّرت هذه المنظمات منظومة متكاملة من الآليات لتسوية المنازعات تعتمد على: المشاورات الفنية الواسطة

التحقيق البحري لجان الخبراء التحكيم الدولي والتكامل مع محكمة قانون البحار

وتبقى أهم ملامح خصوصية تسوية المنازعات في هذا الإطار أنها تقنية متخصصة تعتمد على الخبرة البحرية أكثر من كونها سياسية أو سيادية، وهو ما يجعل المنظومة البحرية الدولية فريدة مقارنة بباقي المنظمات الدولية.

هذا وإذا ما تداخلت مع مجال اختصاص القانون الدولي للبحار يتم استعمال الآليات المقررة للتسوية وفق الاتفاقية (يتم التفصيل فيها في مادة القانون الدولي للبحار في السداسي الثالث)