

المنظمة البحرية الدولية في ظل أزمة كورونا

بين تحدي الحفاظ على اقتصاديات النقل البحري ورهان مكافحة التلوث

*International Maritime Organization in light of the Corona crisis
Between the challenge of preserving the economics of maritime
transport and the bet of combating pollution*

د. أسماء بعلوج

Asma BAALOUJ

أستاذة محاضرة قسم "أ"، التخصص: قانون الأعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة خميس مليانة (الجزائر)،

*Professor Lecture A, Specialization: Business Law, Faculty of Law and Political
Sciences, Khemis Miliana University (Algeria)*

baaloasma1981@hotmail.com

تاريخ النشر: 2022/06/18

تاريخ القبول: 2022/05/07

تاريخ إرسال المقال: 2022/03/28

ملخص:

تلعب المنظمة البحرية الدولية دورا فاعلا من خلال اضطلاعها بمهمة اعداد اتفاقيات دولية ملزمة والعمل ضمن مشاريع ميدانية بالشراكة مع المنظمات ذات الصلة بهدف مكافحة التلوث ، و التقدم بالمجتمع المعاصر نحو بيئة تجارية تعتمد على نقل بحري مستدام ، وذلك في سبيل الحفاظ على استمرارية اقتصاديات النقل البحري ، خاصة وان تفشي جائحة كورونا اكد على اهمية الاعتماد على هذا الاخير في حركة التجارة العالمية في ظل غلق الدول لأجوائها وحدودها البرية ضمن تدابير الحجر الصحي ، مما يزيد من اعتماديتها على هذا النقل في ضمان الامداد اللوجستي والإمداد المتعلق بالبضائع والمواد الطبية الحيوية ، وبالتالي زيادة نسب التلوث.

كلمات مفتاحية:

المنظمة البحرية الدولية؛ اقتصاديات النقل البحري؛ التلوث البحري؛ الاتفاقيات الدولية؛ النقل البحري المستدام.

Abstract:

The International Maritime Organization plays an active role by undertaking the task of preparing binding international agreements and working on field projects in partnership with relevant organizations with the aim of combating pollution and advancing contemporary society towards a commercial environment that depends on

sustainable maritime transport, in order to preserve the continuity of the maritime transport economies, Especially since the outbreak of the Corona pandemic stressed the importance of relying on the latter in the global trade movement in light of the countries' closure of their airspace and land borders within the quarantine measures, which increases their dependence on this transport in ensuring the logistical and supply related to goods and vital medical materials, thus increasing pollution rates.

Keywords:

International Maritime Organization; maritime transport; marine pollution; international conventions; Sustainable maritime transport

مقدمة:

نعيش اليوم في ظل اقتصاد عالمي مُتزايد الاتصال والترابط قوامه التجارة العابرة للمحيطات ، لذا نجد علاقة اعتمادية بين أنشطة النقل البحري والتجارة العالمية ، ذلك ان النقل البحري يعد شريان الاقتصاد العالمي بحيث يتحمل عبء نقل 90% من إجمالي حجم هذه التجارة ، وبدونه لا يمكن إنجاز المعاملات التجارية بين مختلف قارات العالم سواء كانت تتعلق بمواد أولية أو غذائية أو منتجات مصنعة (السيد ، <http://alwatan.com>) ، لذلك يلقي هذا الاخير اهتماما أكثر من الاهتمام بالتجارة الدولية والتي لا يمكن ان تستمر بدونه (الحريري و ديوب، 2008 ، صفحة 199)، خاصة و انه يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن ، فضلا عن كونه لا يحتاج للإنشاءات إلا في بداية ونهاية الطرق الملاحية كالموانئ والأرصفة البحرية والتي بدورها لا تحتاج الى إصلاحات او صيانة مكلفة ، مقارنة بما تلعبه من دور رئيسي في تسهيل حركة البضائع ، وبالمقابل نجد ان السفن تتميز بأنها أقل تكلفة في بنائها وصيانتها بالمقارنة بقطار له نفس الحمولة (موسوعة النقل البحري، <https://ar-ar.facebook.com/Alnglabhry>).

ويواجه قطاع الشحن والنقل البحري العالمي تحديات تشغيلية وفنية عديدة ، منها تحديات توافر البنية التحتية المتمثلة في الموانئ المستقبلية للسفن والناقلات خاصة مع التوجه المستمر من قبل شركات النقل نحو امتلاك السفن الأكبر حجماً لزيادة كفاءتها ، هذا من جهة ، ومن جهة اخرى يواجه ذات القطاع تكاليف الضرائب وشروط وأحكام التأمين البحري وكذلك تحدي الامتثال للتشريعات والقوانين الملاحية المختلفة الداخلية منها والدولية (الشيراوي ، www.al-sharq.com/opinion).

وبالمقابل تطفو تحديات أخرى أكبر وأعمق ليس لتعلقها بالقانون او الاقتصاد وإنما لتعلقها بالبيئة ، حيث تتسبب السفن في انبعاثات كثيفة من الغازات الملوثة الخطيرة على الانسان والحيوان والنبات مثل أكاسيد الكبريت والنيتروجين ، كما يحتوي زيت الوقود البحري ذو الدرجة الحرارية المنخفضة على كمية كبريت تعادل 3,500 ضعف كمية الكبريت الموجودة في الديزل البري ، وفي ظل عدم التفات الاتفاقات العالمية بشأن تغير المناخ الى قضية الانبعاثات الصادرة عن الشحن والملاحة البحرية بدأت المنظمة البحرية الدولية IMO التي تنظم النقل البحري الدولي في تبني هذه

القضية ومحاوله توفير غطاء قانوني اتفاقي ملزم للدول من اجل تقييد الانبعاثات من الزيوت والسوائل والمواد الضارة والصرف الصحي والقمامة في المحيطات (تشينج وان وزملاؤه، arabicedition.nature.com) وذلك في أعقاب سلسلة من الحوادث التي تسببت فيها ناقلات النفط العملاقة ، كما تبذل المنظمة جهودا ميدانية من خلال اطلاقها لحملة من المشاريع تتناغم مع النشاط القانوني لها وتسعى لتحقيق اهدافه او إكمالها.

وازدادت هذه التحديات في ظل ازمة كورونا على اعقاب الانتشار العالمي لفيروس كوفيد -19 القاتل ، والذي كلفته منظمة الصحة العالمية على انها جائحة نظرا لسرعة انتشار الفيروس ، ومسارعة الدول في اعقاب ذلك الى غلق الحدود البرية والجوية كإجراء احترازي ، ليضغط قطاع التجارة الدولية على قطاع النقل البحري بصفة اكبر مما يزيد في نسبة استعمال السفن ، وبالتالي ازدياد الانبعاثات الملوثة للبيئة المائية.

من هذا المنطلق آثرنا ان يكون موضوع المقال حول دور هذه المنظمة في حماية اقتصاديات النقل البحري من خلال مكافحتها للتلوث، واستشراف مدى اهمية التفاف الدول حولها في ظل ازمة كورونا وما قد يطفو من ازمات جديدة ، وذلك بطرح الاشكالية التالية:

* إلى أي مدى يسهم نشاط المنظمة البحرية الدولية في حماية اقتصاديات النقل البحري؟

وللإجابة عن هذه الاشكالية نتعرف ابتداء على هذه المنظمة ثم نتطرق الى الدور المنوط بها في حماية هذه

الاقتصاديات وذلك وفق الخطة التالية:

المبحث الاول : التعريف بالمنظمة البحرية الدولية

المطلب الاول : تأسيس المنظمة البحرية الدولية

المطلب الثاني : اهداف المنظمة البحرية الدولية

المبحث الثاني : نشاط المنظمة البحرية الدولية في مكافحة التلوث

المطلب الاول : وضع الاطار الاتفاقي لمكافحة التلوث

المطلب الثاني : عقد الشراكات مع المنظمات الاقليمية

المبحث الاول : التعريف بالمنظمة البحرية الدولية

تعرف على المنظمة البحرية الدولية من خلال التطرق الى تأسيسها في المطلب الاول من هذا المبحث و نتناول

في المطلب الثاني اهدافها.

المطلب الاول : تأسيس المنظمة البحرية الدولية

هي المنظمة البحرية الدولية ، وشهرتها المنظمة الاستشارية البحرية الحكومية حتى 1982 ، تسمى بالإنجليزية:

Intergovernmental Maritime Consultative Organization –

International Maritime Organization-

وبالفرنسية:

- Organisation maritime consultative intergouvernementale

-Organisation maritime internationale

تعرف اختصاراً (IMO) وهي وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة شعارها سلامة العمل البحري وأمنه وفعاليتها في محيطات نظيفة (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>)، تأسست في جنيف عام 1948 وبدأت نشاطها في العام التالي ، وعقدت أول اجتماعاتها عام 1959 (المنظمة البحرية الدولية ، <https://marefa.org/>)، ومقرها الرئيسي في لندن ، ويبلغ عدد أعضائها وأعضائها المنتسبين 174 دولة عضو وأكثر من 145 منظمة مراقبة منهم 64 منظمة حكومية دولية و 81 منظمة غير حكومية (وفقاً لإحصائيات 2019) (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>).

و يؤطر المنظمة البحرية هيكلًا تنظيميًا يتألف من الهيئات التالية:

أولاً - الأمانة العامة : المنظمة البحرية الدولية مدعومة بأمانة دائمة للموظفين الذين يمثلون أعضائها وتتألف من أقسام مختلفة مثل تلك المعنية بالسلامة البحرية ، الحماية البيئية ، وقسم المؤتمرات ، وتضم أيضاً الأمين العام الذي يُنتخب دورياً من قبل المجلس ، والأمناء العامون السابقون هم: اوف نلسون من الدنمارك عام 1959 ، وليام كراهام من المملكة المتحدة عام 1961 ، جان روليه من فرنسا عام 1963 ، كولين كواد من المملكة المتحدة عام 1968 ، جانديريكا بارساد سريغاستافا من الهند في 1974 ، وليام اونيل من كندا في 1990 ، إفثيموس إ. ميتروبولوس من اليونان في 2003 ، كوجي سكيميزو من اليابان في 2011 (المنظمة البحرية الدولية على موقع معرفة).

ويشغل الكوري الجنوبي كيتاك ليم منصب الأمين العام للمنظمة ، بعد انتخابه في يونيو 2015 لمدة انتدابية من أربع سنوات تُحسب ابتداءً من شهر يناير 2016 (موقع المنظمة البحرية الدولية ، <https://www.imo.org/>).

ثانياً - الجمعية العامة: وهي أعلى سلطة إدارية في المنظمة وتمثل هيئتها التوجيهية، وتتألف من جميع الدول الأعضاء في المنظمة و يشارك في حضورها كافة الدول الاعضاء و ثلاثة اتحادات وكذا المنظمات الغير حكومية (موقع وزارة النقل المصرية، <http://www.emdb.gov.eg>)، وتجتمع مرة كل سنتين في الدورات العادية ، ولكن يجوز أن تجتمع في دورة استثنائية إذا لزم الأمر (موقع المنظمة البحرية الدولية ، <https://www.imo.org/>).

والجمعية العامة هي المسؤولة عن الموافقة على برنامج عمل المنظمة ، وتحديد الترتيبات المالية لهذه الأخيرة بما فيها التصويت على الميزانية ، كما تتولى انتخاب المجلس التنفيذي (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>) والموافقة على تعيين الأمين العام (موقع المنظمة البحرية الدولية ، <https://www.imo.org/>).

ثالثاً - مجلس المنظمة : يتم انتخابه من قبل الجمعية العامة لمدة سنتين تبدأ بعد كل دورة عادية للجمعية وهذا المجلس يمثل الجهاز التنفيذي للمنظمة البحرية الدولية وهو مسؤول أمام الجمعية العامة عن الإشراف عن أعمال المنظمة .

تحدي الحفاظ على اقتصاديات النقل البحري ورهان مكافحة التلوث

وفي الفترة ما بين الدورات العادية للجمعية يقوم المجلس مقام الهيئة التوجيهية للمنظمة وينفذ جميع مهامها ، باستثناء مهمة تقديم التوصيات للحكومات بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث التي تختص بها الجمعية العمومية وحدها دون المجلس (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>) ، ويسهر على أداء عدة مهام مثل التنسيق بين مختلف هيئات المنظمة ولجانها ، وتعيين الأمين العام بعد موافقة الجمعية العامة عليه.

كما يقوم المجلس بإعداد مشروع برنامج عمل المنظمة ومشروع الميزانية ورفعها إلى الجمعية العامة للمصادقة عليهما ، ويستقبل تقارير اللجان المختلفة واقتراحاتها ويطلع الدول الأعضاء عليها قبل انعقاد الجمعية العامة (المنظمة البحرية الدولية على موقع معرفة).

ويتألف هذا المجلس من 40 دولة من الدول الأعضاء يتم انتخابهم من قبل الجمعية لدورة عادية واحدة (سنتين) تنتخب على ثلاث فئات:

الفئة (A): الدول العشر التي لديها مصلحة كبرى في توفير خدمات النقل البحري الدولي.

الفئة (B): الدول العشر الأخرى التي لديها مصلحة كبرى في التجارة البحرية الدولية.

الفئة (C): عشرون دولة وهي الدول لم تنتخب في الفئة (A) أو (B) أعلاه والتي لها مصالح خاصة في مجال النقل البحري أو الملاحة ، ويتم انتخابها لعضوية المجلس بشكل يضمن تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية في العالم (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>)

وقد نافست الجزائر كل من مصر وتركيا والسعودية على عضوية المجلس في هذه الفئة للفترة الممتدة بين 2016 و2019 غير ان مصر وتركيا افتكتا العضوية منها (المنظمة البحرية الدولية على موقع المصري، www.almasryalyoum.com).

رابعا-اللجان التقنية: المنظمة البحرية الدولية عملياً هي منظمة تقنية يضطلع بأعمالها عدد من اللجان واللجان الفرعية، وباب المشاركة في أعمال هذه الاخيرة مفتوح أمام الدول الأعضاء على قدم المساواة، ويحضر جلساتها العديد من الوفود والخبراء من الدول الأعضاء والمنظمات الحكومية وغير الحكومية (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>)، وتمثل هذه اللجان فيما يلي:

1-اللجان الاساسية : تضم المنظمة خمس لجان أساسية وتقوم بصياغة التقارير وتقديم التوصيات والمقترحات بشأن الاتفاقيات الدولية التي تخص مجال عمل المنظمة (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>)، وهذه اللجان هي :

1-1-لجنة السلامة البحرية(MSC) : هي ابرز الأجهزة ، وتعتبر اعلى هيئة تقنية في المنظمة وتتألف من جميع الدول الاعضاء ، وتهتم بمعالجة جميع المسائل التي تدخل ضمن نطاق عمل المنظمة، كذلك المتعلقة ببناء وتجهيز السفن ، الامن البحري ، اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن ، وكذا السهر على سن القوانين ووضع القواعد الخاصة بالوقاية من حوادث الاصطدام ، والتعامل مع الشحنات الخطرة، وإجراءات ومتطلبات السلامة،

تحدي الحفاظ على اقتصاديات النقل البحري ورهان مكافحة التلوث

والمعلومات الهيدروغرافية، والأوراق الثبوتية والسجلات الملاحية، وتحقيقات الحوادث البحرية، والإنقاذ وآلياته، وأية أمور تؤثر بشكل مباشر على السلامة البحرية.

ايضا من واجباتها توفير الآليات لتنفيذ اي مهام مسندة اليها بموجب اتفاقية المنظمة، او اي اعمال اخرى توكل بها بناء على صك دولي بعد موافقة هذه الاخيرة، كما تقع على عاتقها مسؤولية النظر بقواعد السلامة وتقديم التوصيات والمبادئ التوجيهية لاعتمادها من قبل الجمعية.

اما لجنة السلامة البحرية الموسعة فهي التي تتبنى التعديلات على الاتفاقيات كاتفاقية حماية الارواح في البحر حتى ولو تكن هذه البلدان اعضاء في المنظمة.

1-2- لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC): تتألف من جميع الدول الاعضاء، انشئت كهيئة فرعية تابعة للجمعية العامة في نوفمبر 1973 ثم رفعت الى الوضع الدستوري الكامل عام 1985، وهي اللجنة المسؤولة عن تنسيق أنشطة المنظمة في مجالي منع ومكافحة تلوث البيئة الناتج عن السفن، وتعنى على وجه الخصوص باعتماد وتعديل الاتفاقيات وغيرها من الانظمة والتدابير اللازمة لمنع ومكافحة التلوث وتحصر على ضمان إنفاذها.

1-3- اللجنة القانونية: تنظر في كل المسائل القانونية المتعلقة باختصاصات المنظمة، ويجوز لها القيام بأي مهمة داخلية في نطاقها قد توكل بها بناء على صك دولي وبعد موافقة هذه الاخيرة.

1-4- لجنة التعاون التقني: وتتألف لجنة التعاون الفني من جميع الدول الاعضاء، تم تأسيسها عام 1969 كهيئة فرعية تابعة للمجلس، ثم اخذت الطابع المؤسسي عن طريق اجراء تعديل على اتفاقية التأسيس وهي اللجنة المسؤولة عن تنسيق أنشطة المساعدة التقنية التي تضطلع بها المنظمة في الميدان البحري ويحال اليها النظر في اي مسألة تدخل ضمن نطاق هذه الانشطة ولا سيما تلك التي تنفذ لصالح الدول النامية.

1-5- لجنة التسهيلات لتسهيل الوثائق والإجراءات المطلوبة في الشحن الدولي: وهي اللجنة المسؤولة عن الأنشطة والمهام التي تنفذها المنظمة لتسهيل حركة النقل البحري الدولي، والغرض من هذه الأنشطة والمهام هو تقليص المعاملات الرسمية وتبسيط الوثائق المطلوبة من السفن عند دخول المرفئ وسائر الفرض البحرية او عند مغادراتها.

وقد تأسست كهيئة فرعية تابعة للمجلس في مايو 1972، وأخذت الطابع المؤسسي في ديسمبر عام 2008 اثر تعديل اتفاقية المنظمة، وهي تتألف من جميع الدول الاعضاء في هذه الاخيرة، وتتناول عملها الخاص بالتخلص من الشكليات غير الضرورية والروتين في الشحن الدولي عن طريق تنفيذ جميع جوانب اتفاقية تسهيل الملاحة البحرية الدولية لعام 1965، بالإضافة الى اية مسألة معنية بتسهيل حركة النقل البحري الدولي وداخلية في نطاق عمل المنظمة وبناء على رغبة الجمعية، والعمل على ضمان التوفيق بين الامن البحري وتسهيل التجارة البحرية الدولية (المنظمة البحرية الدولية بالعربي، <https://studylib.net>).

2- اللجان الفرعية: وهي 7 لجان مهمتها مساعدة اللجان الاساسية في اداء عملها، و تتمثل فيما يلي:

- اللجنة الفرعية للعنصر البشري التدريب والمراقبة (HTW)،

- اللجنة الفرعية لإنفاذ صكوك المنظمة البحرية الدولية(III) ،
- اللجنة الفرعية للملاحة والاتصالات والبحث والإنقاذ(NCSR) ،
- اللجنة الفرعية لمنع التلوث والاستجابة(PPR) ،
- اللجنة الفرعية لتصميم و انشاء السفن(SDC) ،
- اللجنة الفرعية لنظم ومعدات السفن(SSE) ،
- اللجنة الفرعية لنقل البضائع والحاويات(CCC) . (المنظمة البحرية الدولية على موقع معرفة)

المطلب الثاني : اهداف المنظمة البحرية الدولية

تسعى المنظمة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف تدور حول مراقبة وتطوير إطار شامل من الاتفاقيات والسياسات الخاصة بصناعة النقل البحري وأنشطتها الأخرى مثل الأمن البحري، السلامة البحرية ، التعاون التقني، المخاوف البيئية والمسائل القانونية (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>)، وذلك بوصفها الهيئة العالمية المختصة بوضع المعايير المتعلقة بالسلامة والأمن والأداء البيئي للنقل الدولي (موقع لجنة السلامة البحرية، <https://www.itfglobal.org/ar>)، غير ان هذه الاهداف يمكن تصنيفها كما يلي:

أولاً-الاهداف المتعلقة بالملاحة البحرية : تسعى المنظمة الى ضمان السلامة والأمن في مجال النقل البحري، والشحن البحري عن طريق تشريع قوانين معايير واتفاقيات دولية تؤطر هذه النشاطات (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>) ، ويمكن تقسيم اهدافها في هذا الاطار كما يلي:

أ-ضمان ابحار آمن في البحار والمحيطات : تسعى المنظمة الى تحقيق هذا الهدف من خلال اطار اتفاقي نذكر منها:

-الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966 ، وتحدد المعايير التي لا يمكن للسفينة ان تبحر دون توافرها ، منها الخضوع للتفتيش من قبل ضباط مؤهلين بهدف التأكد من انها غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به ، وانه لم يحدث تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار (مخلوف ، 2015 ، صفحة 48) ، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 448/2000 المؤرخ في 2000/12/23. (المرسوم الرئاسي رقم 448/2000 ، 2000)

- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحر لعام 1972 (COLREG)، وتتضمن هذه الاتفاقية توحيد قواعد الملاحة التي تمنع التصادم بين السفن في البحر ، ومن بين هذه القواعد تلك المتعلقة بالألوان الواجب على السفن اظهارها سواء على الصاري او على الجوانب او على المؤخرة (فراج ، صفحة 172).

-الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لعام 1972 (CSC)، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات ، ولهذا الغرض فإنها تضع معايير صنعها وتصليحها ، وتحدد نظام الاعتماد وكذا تسهيلات القبول المؤقت لها ، وعليه فإن الحاويات التي تتوفر فيها الشروط المحددة في الاتفاقية تستفيد من اعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي

(<http://montada.echoroukonline.com>)، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 01/78 المؤرخ في 1978/01/21 (المرسوم رقم 01/78 ، 1978).

-الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 ، والتي تعرف باتفاقية سولاس (SOLAS) ، وتتضمن الاتفاقية كل المقاييس التي تضمن السلامة في البحار والحفاظ على الأرواح ومنع التصادم البحري من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن ، بما يتوافق مع سلامتها (بوخميس ، 2012 ، صفحة 29)، وتلتزم دولة العلم بضمان توافق السفن التي ترفع علمها مع متطلبات (SOLAS) ، عبر إصدارها لعدد من الشهادات المنصوص عليها في الاتفاقية كدليل على أنه تم الالتزام بهذه المتطلبات (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles> ، وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 المؤرخ في 2000/12/23 (المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 ، 2000).

ب-ضمان إبحار آمن في المياه القطبية : تسعى المنظمة الى تحقيق هذا الهدف من خلال تقديم الإرشادات للسفن المبحرة في المياه القطبية الثلجية ، وتعمل كذلك على تحديث هذه الارشادات وتوسيع نطاقها لتغطي أيضا المنطقة البحرية قبالة قارة انтарكتيكا ، وتم اطلاق هذه الارشادات على السفن التي تم إنشائها بدء من الأول من يناير 2011 بالرغم من ان المنظمة دعت الحكومات الى تطبيقها حتى قبل دخولها حيز التنفيذ (موقع وزارة النقل المصرية).

3-تسهيل حركة الملاحة البحرية : تسعى المنظمة الى تحقيق هذا الهدف من خلال إعمال اتفاقية تسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية 1965 (FAL)، و تهدف الاتفاقية إلى تيسير النقل البحري عن طريق تبسيط وتقليل الإجراءات الرسمية ، والمتطلبات من البيانات ، والإجراءات المتعلقة بوصول السفن العاملة في قطاع الرحلات البحرية الدولية وبقائها ومغادرتها ، ولتحقيق هذا الهدف يحتوي ملحق الاتفاقية على معايير وممارسات معتمدة بشأن الشكليات والمتطلبات المستندية والإجراءات التي ينبغي أن تستوفها السفن والطواقم والركاب والأمتعة والبضائع لدى الوصول وخلال فترة الإقامة وعند المغادرة (مركز التدريب الدولي التابع لمنظمة العمل الدولية، <http://tfig.itcilo.org>).

ج-ضمان تغطية أكبر لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ: تسعى المنظمة الى تأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ ، وذلك من خلال العمل على إقامة نظم الاتصالات التي تكفل المزيد من الأمان في البحار (المنظمة البحرية الدولية على موقع الموسوعة العربية الحرة ، <https://ar.wikipedia.org>)، وانجاز خطة دولية للبحث والإنقاذ تشمل احتياجات نظم الابلاغ السفيني وخدمات البحث وإنقاذ الاشخاص المنكوبين في البحر (المنظمة البحرية الدولية على موقع منظمة الاغذية والزراعة للأمم المتحدة، www.fao.org) ويعتمد هذا النظام على الاطار الاتفاقي التالي:

-الاتفاقية الدولية بشأن البحث والإنقاذ البحري لعام 1979 (SAR) ، وتهدف الى وضع خطة البحث والإنقاذ الدولية لإنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في البحر بغض النظر عن مكان وقوع الحوادث (صباحي،

http://www.alnoor.se/article) ، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 340/82 المؤرخ في 1982/11/13 (المرسوم رقم 340/82، 1982).

-الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989، وهي اتفاقية تبنت احكام معاهدة بروكسل الخاصة بالمساعدة والإنقاذ المبرمة في 23 سبتمبر 1910 ، وقد نصت على ان الانقاذ البحري يتحقق بتقديم النجدة او المساعدة للسفن وسواء تعلق الامر بالأشخاص أو الاموال (دريسي ، صفحة 60)، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 385/11 المؤرخ في 2011/11/23 (المرسوم الرئاسي رقم 385/11 ، 2011).

- اتفاقية إنشاء المنظمة الدولية للنقل البحري القمر الصناعي إنمارسات لعام 1976 (INMARSAT)، وتهدف الى خدمة الاتصالات البحرية عن طريق اطلاق هذا القمر (المنظمة البحرية الدولية ، https://marefa.org/)، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 178/90 المؤرخ في 1990/06/16 (المرسوم الرئاسي رقم 178/90 ، 1990).

وفي هذا الاطار قامت المنظمة بإصدار مدونة أجهزة التنبيه والإشارات لعام 1995 بمقتضى القرار رقم أ.830 لتحل محلها مدونة أجهزة التنبيه والإشارات لعام 2009 بقصد توفير إرشادات عامة للتصميم ، وكذا تطوير مدى انتظام وامثال أنواع ومواقع أجهزة التنبيه والإشارات ، و مشتملة على معايير الأداء ذات الصلة استنادا إلى الاتفاقيات والمدونات الأخرى المرتبطة بموضوع المدونة (موقع وزارة النقل المصرية، http://www.emdb.gov.eg).

ثانيا-الاهداف المتعلقة بالعنصر البشري العامل : تسعى المنظمة الى ضمان توفير عنصر بشري مؤهل لإدارة الملاحة البحرية ، وذلك من خلال اقرار سلسلة من التدابير لتحسين الأمان للسفن من خلال تدريب الطواقم ، وذلك باعتماد حزمة من الاتفاقيات بشأن تدريب البحارة وإصدار شهادات صلاحيتهم للعمل (المنظمة البحرية الدولية على موقع الموسوعة العربية الحرة ، https://ar.wikipedia.org) وكذا ضمان حقوق اولاء من اجل تحسين مستوى أدائهم للخدمات ، ومن هذه الاتفاقيات نجد الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين لعام 1978 (STCW) ، وتعنى بأغراض إقرار معايير المتطلبات الأساسية للتدريب ، الإجازة (إصدار الشهادات)، والخفارة (النوبات الملاحية) للملاحين على ظهر السفن ، وتم تعديلها عامي 1995 و 2010 ، ومن بين التعديلات الهامة ما يتعلق منها بتحسين الإجراءات المرتبطة بمنع الممارسات الاحتيالية والمرتبطة بإصدار الشهادات وكذلك تعزيز وتقوية إجراءات التقييم ، ومراجعة متطلبات ساعات العمل وساعات الراحة للبحارة وكذلك تطوير معايير الكفاءة الصحية ، ومتطلبات جديدة بشأن تدريبهم على الوعي البيئي والأمور المتعلقة بالبيئة (موقع مقالات الدومان ، http://www.aldouman.com/articles) ، وقد صادقت الجزائر على هذه الاتفاقية بموجب المرسوم رقم 88/88 المؤرخ في 1988/04/26 (المرسوم رقم 88/88 ، 1988).

ثالثا-الاهداف المتعلقة بسلامة سفن الصيد البحري: تسعى المنظمة الى ضمان توفير حماية أكثر لسفن الصيد وذلك عن طريق الاتفاقية الدولية لسلامة سفن الصيد البحري لعام 1973 (اتفاقية SFV) وتسمى اختصارا اتفاقية

تحدي الحفاظ على اقتصاديات النقل البحري ورهان مكافحة التلوث

توريومولينوس، وقد تم وضع بروتوكول لهذه الاتفاقية عام 1993 ، وتضع هذه الاخيرة وبروتوكولها مبادئ و قواعد تتعلق بالبناء والتجهيز والاتزان والاتصالات الراديوية وجوانب اخرى تتصل بسلامة سفن الصيد ، وقد قامت المنظمة عام 2005 بانجاز مدونة بالتعاون مع "منظمة الامم المتحدة للأغذية والزراعة الفاو" و "منظمة العمل الدولية" ، تسمى "مدونة السلامة للصيادين وسفن الصيد والخطوط التوجيهية الطوعية" ، وتتضمن هذه الاخيرة جملة من الارشادات والتوصيات تتناول بناء وتجهيز سفن الصيد الصغيرة التي يقل طولها عن 12 مترا ، ومراكب الصيد المكشوفة وذلك بقصد توفير الحماية لهذه السفن ، اذ ان اغلبية الوفيات في قطاع صيد الاسماك تحدث على متن هذه الاخيرة (موقع منظمة الاغذية والزراعة للأمم المتحدة).

رابعاً-الاهداف المتعلقة بنقل الاشخاص : تعد اتفاقية أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم لعام 1974 اكثر ما يمكن الحديث عنه في هذا المجال ، حيث تنظم التزامات الناقل تجاه الراكب والمتضمنة نقله ونقل ممتلكاته ، وقررت مسؤولية هذا الاخير عن الضرر او الخسارة التي يتعرض لها الركاب اذا كان الحادث ناتجاً عن خطئه او اهماله (المنظمة البحرية الدولية ، [/https://marefa.org](https://marefa.org)).

خامساً-الاهداف المتعلقة بمكافحة القرصنة : تسعى المنظمة الى منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن وبناء الكفاءات لهذا الغرض في الدول المتأثرة (موقع وزارة النقل المصرية، <http://www.emdb.gov.eg>) ، وفي هذا المجال اصدرت جملة من الاتفاقيات منها:

- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 ، و ترصد القواعد والمعايير المتعلقة بتلافي ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السفن وركابها (ديباجة اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، 1988)، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 272/10 المؤرخ في 2010/11/03 (المرسوم الرئاسي رقم 272/10 ، 2010).

- البروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري ، المبرم في لندن في 14 أكتوبر 2005(SUA) ، ويجدد النظام القانوني المنطبق على الأفعال الموجهة ضد المنصات الثابتة الموجودة على الجرف القاري (المنظمة البحرية الدولية على موقع منظمة الامم المتحدة، <http://www.un.org>)، وقد صادقت الجزائر عليه بموجب المرسوم الرئاسي رقم 271/10 المؤرخ في 2010/11/03 (المرسوم الرئاسي رقم 271/10 ، 2010).

وفي ذات الاطار قامت الجمعية العامة للمنظمة باعتماد المدونة المعدلة لقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهادي وخليج عدن في يناير 2017. (المنظمة البحرية الدولية ، [/https://marefa.org](https://marefa.org))

المبحث الثاني : نشاط المنظمة البحرية الدولية في مكافحة التلوث

تلعب المنظمة البحرية دوراً ريادياً في مكافحة التلوث البحري يترجمه إبرامها لجملة من الاتفاقيات التي صادقت عليها أغلبية الدول وتنتظر إليها في المطلب الأول من هذا المبحث ، وكذا عقد الشراكات مع المنظمات الإقليمية وهو ما سنتطرق إليه في المطلب الثاني.

المطلب الأول : وضع الاطار الاتفاقي لمكافحة التلوث

تقوم اقتصاديات النقل البحري على التجارة المنقولة بحراً ، وتكوين السوق الملاحي ومحددات العرض والطلب فيه، واقتصاديات نقل البضائع العامة ، واقتصاديات نقل البضائع الصب ، وأنواع السفن واقتصادياتها (المنظمة البحرية الدولية على موقع جامعة الملك عبد العزيز بجدة، www.kau.edu.sa)، وبالتالي فان استمرارية بقاء وفعالية هذه الاقتصاديات رهين ببقاء البيئة البحرية سليمة ومحمية وفي هذا الاطار تسعى المنظمة البحرية الدولية من خلال لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة (موقع وزارة الشؤون الخارجية الفرنسية، www.diplomatie.gouv.fr) الى بذل الجهود من أجل الإسهام في حماية البيئة والحد من التلوث البحري (المنظمة البحرية الدولية على موقع الموسوعة العربية الحرة ، <https://ar.wikipedia.org>) عبر خفض الانبعاثات الناتجة عن السفن من الغازات الدفيئة او ما يعرف بغازات الاحتباس الحراري (بوسيعين، www.univ-bouira.dz) المسؤولة عن التغيرات المناخية (موقع وزارة الشؤون الخارجية الفرنسية، www.diplomatie.gouv.fr)، وكذا تجويد الملاحية ورفع الوعي البيئي (موقع وزارة النقل المصرية، <http://www.emdb.gov.eg>)، وتبنت جملة من المعايير والقوانين والاتفاقيات والصكوك لجعل قطاع النقل البحري قطاعاً نظيفاً وملتزماً بحماية البيئة ، وذلك من خلال فرض إجراءات تتعلق بتحسين الكفاءة الطاقية للسفن بهدف خفض مستوى الغازات الضارة وخصوصاً أكسيد الكبريت وأكسيد الآزوت التي تنبعث منها (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>).

وكانت مجالات الاهتمام الرئيسية التي تمكنت المنظمة البحرية الدولية من تنظيمها هي الوقاية من الحوادث ووضع معايير السلامة للسفن والمراكب الأخرى بما في ذلك مرحلة التصميم ، وإلزام الدول الأعضاء بالتقيد بها (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>)، وتوسيع المعايير البيئية حتى بالنسبة للسفن التي لا تخضع لاتفاقيات هذه المنظمة مثل السفن الصغيرة أو السفن التي تعمل فقط في مجال التجارة الوطنية (موقع وزارة النقل المصرية، <http://www.emdb.gov.eg>).

كما تسهل المنظمة التعاون التقني بين الدول الأعضاء ، وتضع آليات التنفيذ وفق معاييرها وتكون مسؤولة عن مراقبة تطبيق هذه القوانين والمعايير بالإضافة إلى تحديد المسؤوليات وآليات التعويض في حال الإخلال بأي من بنود لوائح التعاون (أوس ، <http://goo.gl/GqDV3w>).

ويمكن رصد النشاط القانوني للمنظمة البحرية الدولية في هذا المجال من خلال حزمة الاتفاقيات التي ابرمتها وصادقت الجزائر على السواد الاعظم منها، و نتطرق في ما يلي الى جملة من هذه الاتفاقيات ثم الى اتفاقية ماربول كنموذج عنها:

اولا- اهم اتفاقيات مكافحة التلوث البحري الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية : ويتعلق الامر بالاتفاقيات التالية:

أ- الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر بالنفط لعام 1954 (OILPOL): وتعلق بحماية البحر والخط الساحلي من التلوث بالنفط وحظر تصريف النفط سواء اكان خاما او ثقيلًا او زيوت تشحيم (عطاري، 2006، صفحة 78)، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم رقم 63 / 344 المؤرخ بتاريخ 11/09/1963 (المرسوم رقم 63 / 344 ، 1963).

ب- الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناجم عن نقل المواد الخطرة والضرارة 1996 (HNS): وتسعى المنظمة من خلالها الى إرساء نظام لتعويض الاشخاص الذين يكابدون خسائر مالية بسبب التلوث البحري (المنظمة البحرية الدولية على موقع الموسوعة العربية الحرة ، <https://ar.wikipedia.org>).

ج- الاتفاقية الدولية المعنية بالتدخل في أعالي البحار 1969 : وتستهدف منح للدول الساحلية المتعاقدة في الاتفاقية بإيجاد التدابير اللازمة لمنع او تخفيض حده او ازالة خطر جسيم ومحدد بساحلها او مصالحها الساحلية (زرقان ، <https://cte.univ-setif2.dz>)، مع النص صراحة على استبعاد مجال إعمالها على الهياكل التي تقوم باستكشاف واستغلال الموارد الطاقوية والطبيعية لقاع البحر والمحيطات (سماعين، 2016-2017، صفحة 203)، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 246/11 بتاريخ 10/07/2011 (المرسوم الرئاسي رقم 246/11 ، 2011).

د- اتفاقية المسؤولية المدنية بشأن النقل البحري للمواد النووية لعام 1971 : وتهدف الى تحديد المسؤولية المدنية عن الاضرار النووية التي تحدث اثناء عملية النقل البحري للمواد التي تتضمنها (الديربي، 2016، صفحة 165).

ص- الاتفاقية بشأن الاستعداد والتعاون في الكفاح ضد تلوث البحر من الوقود لعام 1990 (OPRC): تنظّم وضع المشاريع الوطنية للاستعداد والتصدي للعلاج السريع للتلوث الشديد من الزيوت وتأسيس النظام الدولي للتعاون في هذا المجال (المواثيق بشأن حماية البحر وسواحل البحر، <http://www.sviva.gov>)، وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 326/04 المؤرخ بتاريخ 10/10/2004 (المرسوم رقم 326/04 ، 1990).

ن- بروتوكول عام 1992 للاتفاقية الدولية لعام 1969 بشأن المسؤولية المدنية عن التلوث النفطي (CLC) : ويعني بمعايير تقدير التعويض عن التلف الذي يلحق بالبيئة جراء نقل النفط ، ومن بين هذه المعايير تكاليف إعادة الحال إلى ما كان عليه وتقدير مدى الضعف الذي أصاب البيئة البحرية من جراء حادثة التلوث بالإضافة إلى تكلفة التدابير الوقائية للحيلولة دون حدوث مثل هذا الضرر مستقبلاً (الشريف، <http://kenanaonline.com>) ، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم 98/123 بتاريخ 1998/04/18 (المرسوم الرئاسي رقم 123/98 ، 1998).

و- بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية لسنة 1971 بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث النفطي : وتتضمن تمكين ضحايا التلوث البحري من تعويض عادل عن الأضرار التي لحقت بهم (المرزوقي ، <http://www.m.ahewar.org>) ، وقد صادقت الجزائر عليها بموجب المرسوم رقم 98 / 124 المؤرخ في 1998/04/18 (المرسوم الرئاسي رقم 124/98 ، 1998).

ي-الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث من زيت وقود السفن 2001 : وتعلق باعتماد قواعد وإجراءات دولية موحدة لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية عن أضرار التلوث الزيتي وتوفير تعويض كاف في هذه الحالات (ديباجة الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث من زيت وقود السفن 2001، www.legallaw.ul.edu/).

ثانيا : اتفاقية ماربول كنموذج عن الاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية : ماربول (MARPOL) هو الاسم المختصر للاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن لعام 1973 ، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 1978 المتعلق بها ، وتبنتها 150 دولة لارتباطها أكثر باقتصاديات النقل البحري وصادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88 - 108 الصادر بتاريخ 1988/01/31 (المواثيق بشأن حماية البحر وسواحل البحر)، وقد اتجهت ارادة المنظمة الى ابرام هذه الاتفاقية في ظل التطورات المستمرة في النقل البحري والزيادة الكبيرة في استخدام السفن لاسيما في نقل البترول والمواد الكيماوية ، وما يميزها عن باقي الاتفاقيات السابقة عليها أنها لا تقتصر على مكافحة التلوث من زيت البترول فقط، ولكنها تهدف الى مكافحة جميع صور التلوث الصادر من السفن فيما عدا المخلفات والنفايات والفضلات الناتجة من مصادر أرضية ويتم القاؤها في البحر حيث يغطي هذا التلوث اتفاقيات دولية اخرى (الجمل ، 2007، صفحة 176).

وتعتبر هذه الاتفاقية اهم واشمل الاتفاقيات التي ابرمت لحماية البيئة من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صوره وفي كافة المناطق البحرية ، فضلا عن انها تهدف من خلال 24 مادة الى التقليل الى ادنى حد ممكن من التلوث غير العمدي بأية مواد ضارة تنسكب من السفن (مخلوف ، 2015، صفحة 58)، وقد جاء في ديباجتها ان الأطراف فيها تدرك ضرورة الحفاظ على بيئة الانسان عموما والبيئة البحرية خصوصا، وتسلم بأن اطلاق الزيوت وغيرها من المواد الضارة من السفن ، سواء كان ذلك قصداً أو عن غير قصد أو بسبب الإهمال ، يشكل مصدراً خطيراً من مصادر

التلوث ، وترغب في القضاء التام على التلوث المتعمد للبيئة البحرية بالزيوت وغيرها من المواد الضارة ، والتقليل إلى أقصى حد من التصريف العرضي لها عن طريق وضع قواعد ذات أبعاد شاملة لا تقتصر على مكافحة التلوث بالزيوت فقط (اتفاقية ماربول، <http://www.almeezan.q>).

ومن هذا المنطلق تلزم الاتفاقية الاطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث كدليل على خضوعها للتفتيش وافترض استيفائها للأحكام والمواصفات الواردة فيها عند دخولها الى ميناء اجنبي ، وهذه الشهادة صالحة لمدة 5 سنوات ، وتحرر هذه الاخيرة من السلطات المختصة التي تشير فقط ولا تدل على امتثال السفينة لقواعد منع التلوث.

وفي الحالة التي تكون فيها السفينة الخاضعة للتفتيش لا تملك شهادة صالحة او ان معادتها لا تتماشى مع محتوى الشهادة ، يمكن للسلطة التي قامت بالتفتيش ان تعلم دولة العلم المسؤولة عن تحرير شهادة مجاملة ، وفي الحالة التي تخالف فيها السفينة الخاضعة للتفتيش احكام الاتفاقية تقوم سلطات دولة العلم بالتصرف وفقا لقانونها الداخلي وتعلم الدولة التي عاينت المخالفة.

وعن انواع الشهادات الواردة في ماربول فهي ثلاث:

-الشهادة الدولية لمنع التلوث بالهيدروكربونات.

-الشهادة الدولية لمنع التلوث الناتج عن نقل المواد السائلة الضارة بكميات كبيرة.

-الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات.

وهذا بالإضافة الى وثائق اخرى مخصصة لأنواع معينة من السفن حسب المواد المنقولة (مخلوف ، 2015 ، الصفحات 51، 58-59).

وقد تضمنت الاتفاقية تعريفات محددة لمعاني بعض المصطلحات المستخدمة فيها منها:

أ-المادة الضارة : وهي اي مادة يمكن ان يسفر إدخالها في البحر عن تعريض صحة الانسان للخطر او الاضرار بالمواد الحية والحياة البحرية او اتلاف المرافق الاستجمامية او عرقلة الاستخدامات المشروعة الاخرى للبحر ، وهي تشمل اي مادة خاضع للمراقبة لمقتضى الاتفاقية الحالية.

ب-التصريف : يعني فيما يتعلق بالمواد الضارة او الدفق التي تحتوي على مثل هذه المواد او التخلص منها او اراققتها او تسربها او ضحها او تعبئتها او افراغها ، ولا يشمل التصريف ما يلي:

-الاغراق ضمن مفهوم اتفاقية منع التلوث البحري الناشئ عن النفايات وغيرها من المواد التي ابرمت في مدينة لندن في 1972/11/13.

-إطلاق مواد ضارة ناشئة مباشرة عن اكتشاف المواد المعدنية في قاع البحر واستغلالها وما يرتبط بها من عمليات تجهيز بحرية.

تحدي الحفاظ على اقتصاديات النقل البحري ورهان مكافحة التلوث

ج-السفينة : وهي مركب من اي نوع كان يعمل في بيئة بحرية وتشمل القوارب الزلاقة والمركبات ذات الوسائد الهوائية والغواصات والقافيات والمنصات المثبتة او الطافية ، ولا تنطبق الاتفاقية على السفن الحربية او السفن الحكومية المستخدمة في اغراض تجارية.

د-الادارة : هي حكومة الدولة التي تعمل السفينة في ظل سلطتها.

اما ملاحق الاتفاقية فهي 6 ملاحق انطوت على حصر المواد الملوثة (الجمال ، 2007 ، الصفحات 179-181)، ومضامينها تتمثل فيما يلي:

1-الملاحق الملزمة : ويتعلق الامر بالملاحق الاول والثاني حيث صادقت عليهما 130 دولة (مخولف ، 2015 ، صفحة 60)، ومضامين هذان الملاحقان تتمثل في ما يلي:

1-1-الملحق الاول المحدد لقواعد منع التلوث بالنفط : وقد تضمن تعريف لبعض المصطلحات منها:

1-1-1-الزيت : هو النفط في كل اشكاله بما في ذلك الزيت الخام وزيت الوقود والحماه والحثالة الزيتية والمواد المكررة (عدا المواد البتروكيميائية التي تخضع لأحكام الملحق الثاني) وكذلك المواد المدرجة في المرفق الاول لهذا الملحق دون الحد من الطابع العام لما سبق ذكره.

1-1-2-ناقلات الزيت : هي السفينة المبنية او المكيفة اساسا لنقل الزيت سائبا في اماكن البضائع فيها وتشمل ناقلات البضائع المختلطة وأي ناقلة كيماويات حسب تعريفها الوارد في المرفق الثاني للاتفاقية الحالية عندما تكون البضائع التي تنقلها او جزء منها زيتا سائبا .

1-1-3-المنطقة الخاصة : وهي منطقة بحرية تستدعي اتباع اساليب الزامية خاصة لمنع التلوث البحري فيها بالزيت. وما يلاحظ على هذا الملحق انه عرف الزيت تعريفا موسعا ليشمل البترول في جميع اشكاله بما فيها الخام والمخلفات والمنتجات ماعدا المواد البتروكيمياوية ، ومن بين الالتزامات المقررة على الاطراف بموجبه ما يلي:

- يتم تفريغ الزيت في البحر بكمية 1 الى 30000 من حمولة الناقله.

- يحظر حظرا مطلقا القاء الزيت في مناطق خاصة لما في ذلك من تهديد للبيئة ، وهذه المناطق هي: البحر المتوسط ، البحر الاسود ، بحر البلطيق ، البحر الاحمر والخليج العربي وأخيرا خليج عدن.

- تلتزم الدول الاطراف في الاتفاقية بضرورة ضمان تسهيلات الاستقبال المناسبة لاستقبال المخلفات البترولية.

- التزام السفن التي تبلغ حمولتها 400 طن فأكثر بالتزويد بأجهزة فصل الزيت عن المياه عند تفريغ السفينة.

- التزام السفن والناقلات بالاحتفاظ بسجل الزيت حيث تسجل فيه جميع العمليات الخاصة بالزيت ولأي دولة عضوا في الاتفاقية الحق في التفتيش على هذا السجل (الجمال ، 2007 ، الصفحات 179-181).

كما وضع هذا الملحق استثناء خاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة (الصَّابُورَةُ تعني ما يوضع في بطن السفينة من الشُّقْل لثلا تميد ، www.almaany.com) اذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها او لإنقاذ الارواح في البحر.

1-2- الملحق الثاني المحدد للمواد السائلة الضارة السائبة : اخضع هذا الملحق المخلفات السائلة والضارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة الى نفس القواعد السارية على المواد النفطية ، كما عرف المواد السائلة الضارة واخضع السفن الناقلة لهذه المواد الى الفحص المقرر لنقلات النفط الوارد في الملحق الاول ، ومن الالتزامات المقررة وفق هذا الملحق كما يلي:

-الالتزام بعدم إلقاء اي رواسب تحتوي على مواد ضارة إلا بعد 12 ميلا بحريا من الشاطئ وفي عمق مياه لا يقل عن 25 مترا.

-التزام ربانة السفن بمسك سجل للحمولة تدون فيه عمليات تحميل وتفريغ هذه المواد الضارة السائلة وكذا اي حادث غير عمدي لتسربها الى البحر (مخلوف ، 2015 ، صفحة 60).

2-الملاحق الاختيارية : ويتعلق الامر بالملاحق 3 و 4 و 5 و 6 ، ومضامين هذه الملاحق تتمثل في ما يلي:

1-2- الملحق الثالث الخاص بلوائح منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحرا في عبوات او حاويات

شحن : وتضمن تعريف لبعض المصطلحات منها تعريفه للمواد المؤذية بأنها تلك المواد المحددة كمادة ملوثة بحرية في مدونة المواد الخطرة (الجميل ، 2007 ، صفحة 182).

وقد حدد الملحق طريقة تغليف هذه المواد من اجل التقليل الى اقصى حد من الاضرار التي تلحق بالبيئة من جراء نقلها ، و الزم ان تكون الصناديق او الطرود متينة بشكل يضمن عدم تسرب المواد الضارة منها ، وان تكون مرتبة لمنع سقوطها او تدحرجها داخل هذه الاخيرة ، كما يجب ان تبين عليها طبيعة وتسمية ودرجة خطورة المادة المحتواة داخلها (مخلوف ، 2015 ، الصفحات 60-61).

2-2- الملحق الرابع خاص بلوائح منع التلوث بقاذورات مجاري السفن : وتضمن تعريف لبعض المصطلحات منها تعريفه لقاذورات المجاري بأنها:

-مياه الصرف من المرافق الطبية (مستوصفات ، مستشفيات... الخ) من خلال احواض الغسيل والاستحمام و البواليع الموجودة في المباني او،

-مياه الصرف من الاماكن التي تحتوي على حيوانات حية او،

-مياه الفضلات الاخرى عندما تكون مختلطة بمياه الصرف التي سبق تعريفها.

ويتضمن هذا الملحق الزام الدول الاطراف بحظر القاء الصرف الصحي على بعد مسافة 4 اميال من الشاطئ ما

لم يكن هناك اجهزة لمعالجة هذه المخلفات ، وخلال المسافة ما بين 12 ميلا من الشاطئ فانه يجب سحق هذه المخلفات وتطهيرها قبل تفريغها.

2-3- الملحق الخامس الخاص بلوائح منع التلوث بقمامة السفن : وتضمن تعريف لبعض المصطلحات منها تعريفه للقمامة بأنها جميع فضلات الطعام والفضلات المنزلية والتشغيلية باستثناء الاسماك الطازجة وأجزائها المتولدة اثناء التشغيل

العادي للسفينة والتي قد تدعو الضرورة الى التخلص منها بصورة دورية فيما عدا المواد المعروفة او المدرجة في ملاحق اخرى من الاتفاقيات الحالية.

ويحظر هذا الملحق القاء مواد البلاستيك في عرض البحر ، وبالنسبة للقمامة يجب ان تكون هناك مسافات دنيا لإلقاء الانواع الرئيسية لها على حد سواء ، وسواء كانت مضرّة او غير مضرّة (الجملة ، 2007 ، الصفحات 188-189) .

2-4- الملحق السادس الخاص بتلوث الجو الناجم عن السفن : دخل حيز النفاذ في 2005 ينظم انبعاثات ملوثات خاصة في الجو من السفن.

هذا عن ملاحق الاتفاقية ، وتوجب المادة 8 منها تقديم تقرير عن اي حدث من الاحداث التالية:

أ-تصريف يتضمن تصريف غير التصريف المسموح به في الاتفاقية.

ب-تصريف تسمح به الاتفاقية و يكون لسببين:

1-انه يرمي الى ضمان سلامة السفينة او انقاذ الارواح في البحر.

2-انه ناتج عن عطب لحق السفينة او معاداتها.

ج-تصريف مادة ضارة بهدف مكافحة حدث تلوث محدود او لأغراض البحث العلمي المشروع في مجال التخفيف من التلوث او مكافحته.

د-احتمال القيام بتصريف من النوع المشار اليه سابقا.

ويقوم ربان السفينة المتورطة في الاحداث السابقة بالإبلاغ فورا دون تأخير ويرسل التقرير عن طريق الاجهزة اللاسلكية كلما امكن ذلك ، او استخدام القنوات المتوفرة وقت الابلاغ ، ويجب على كل دولة طرف في الاتفاقية اتخاذ جميع

الترتيبات اللازمة كي يضطلع موظف مختص او وكالة مختصة على تلك التقارير ، اما عن صيغته فيجب ان يشمل بصورة عامة البيانات التالية:

-بيانات السفينة.

-توقيت وتاريخ وقوع الحادث.

-موقع السفينة الجغرافي ساعة وقوع الحادث.

-حالة الرياح والبحر ساعة وقوع الحادث.

-التفاصيل ذات الصلة عن حالة السفينة.

-عرض او وصف واضح للمواد المعنية بما في ذلك ان امكن الاسماء التقنية الصحيحة لها ولا يجوز استعمال الاسماء التجارية محل الاسماء التقنية الصحيحة.

-بيان دقيق او تقديري لكميات المواد الضارة المصروفة في البحر او المحتمل تصريفها فيه وكذلك درجة تركيزها وحالتها المحتملة.

-اسم المرسل او المرسل اليه او الصانع اذا امكن.

كما يجب ان يبين التقرير بوضوح ما اذا كانت المادة المصرفة او المحتمل تصريفها تدرج في عداد الزيوت او المواد السائلة الضارة او المواد الصلبة الضارة او المواد الغازية الضارة ، وكذلك ما اذا كانت هذه المواد قد نقلت ام تنقل سائبة او في عبوات او حاويات شحن او صهاريج نقالة.

ويجب ان يستكمل التقرير حسب الحاجة بأي معلومات اخرى ذات صلة يطلبها مستلم التقرير او يرى مرسله انها مناسبة، اما في حالة حادث او تصادم بحري فان الدول الاطراف تقوم بإعداد تقرير ترسله الى المنظمة البحرية الدولية من اجل نشره وإعلام الدول الاخرى المعنية (مخلوف ، 2015 ، الصفحات 59-61).

اما عن اساس المسؤولية في جرائم التلوث بالزيت يجب التفرقة بين التلوث العمدي والتلوث العرضي : ففي التلوث العمدي يكون اساس المسؤولية هو الفعل غير المشروع ، اي تتحقق المسؤولية ولو لم يترتب ضرر ، اما المسؤولية في التلوث العارض فإنها تجدد اساسها في فكرة الضرر اي انه ان ثبت عدم حدوث ضرر فان المسؤولية تنتفي (الجمال ، 2007 ، صفحة 189).

المطلب الثاني : عقد الشراكات مع المنظمات الاقليمية

تتمتع المنظمة البحرية الدولية بتاريخ طويل من العمل مع الجهات المانحة الرئيسية ، بما في ذلك الاتحاد الأوروبي ، ومرفق البيئة العالمية (GEF) ، والوكالة النرويجية للتعاون الإنمائي ، والوكالة الكورية للتعاون الدولي ، ومنظمات الشحن والمنظمات البحرية ، مثل رابطة صناعات النفط والغاز العالمية للشؤون البيئية والاجتماعية (IPIECA) ، وبالشراكة مع هذه الجهات تم تنفيذ عدد ضخم من المشروعات البيئية البحرية ، بدعم من مجموعة من المنظمات الإقليمية ، بما في ذلك أمانة برنامج البيئة الإقليمية لمنطقة المحيط الهادي ، والمركز الإقليمي للاستجابة لحالات التلوث البحري الطارئة في البحر الأبيض المتوسط ، والمنظمة الإقليمية لحفظ الطبيعة وبيئة البحر الأحمر وخليج عدن ، والمنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية ، ولجنة حماية البحر الأسود من التلوث ، وبرنامج البيئة التعاونية لجنوب آسيا.

ومن جملة المشاريع المنجزة في هذا المجال ، نذكر المشاريع التالية:

اولا-مشروع المناطق المحمية : تسعى المنظمة البحرية الدولية الى تنفيذ مشروع تحديد "المناطق البحرية الحساسة بوجه خاص (PASSA) " ، والتي تخضع لإجراءات الحماية المرتبطة بها ، مثل النظم الإلزامية لمسارات السفن ، وتوجد حالياً 14 منطقة تتمتع بالحماية بموجب هذا المشروع ، بما يشمل المناطق التي تغطي المواقع البحرية للتراث العالمي لليونسكو ، مثل الحاجز المرجاني العظيم بأستراليا ، وأرخيبيل جالاباجوس بالإكوادور ، والنصب الوطني البحري باباهانا وموكواكيا بالولايات المتحدة الأمريكية ، وبحر وادن بين الدانمرك وألمانيا وهولندا ، وهذه العملية لتحديد المناطق الخاصة ، وتحديد المناطق البحرية الحساسة بوجه خاص (كيتاك ، <https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>) ، وتدعم بالكامل الهدف 14 من أهداف

التمنية المستدامة الصادرة عن الامم المتحدة المتمثل في حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة (موقع منظمة الامم المتحدة).

وقد تم تحديد إجمالي 19 منطقة خاصة ، وهي تشمل البحار المغلقة أو شبه المغلقة ، مثل مناطق البحر الأبيض المتوسط ، وبحر البلطيق ، والبحر الأسود ، والبحر الأحمر ، ومساحات أوسع بكثير من المحيطات مثل المياه الجنوبية لجنوب أفريقيا ، ومياه أوروبا الغربية ، ويمثل هذا التقدير للمناطق الخاصة واللوائح العالمية دليلاً واضحاً على إدراك المنظمة والتزامها الكامل بالأهمية القصوى لحماية بحار ومحيطات العالم والحفاظ عليها باعتبارها نظم حيوية لدعم الحياة لجميع الشعوب.

ثانياً- مشروع حماية المناطق البحرية القطبية : حظيت منطقة القطب الجنوبي بوضع "المنطقة الخاصة" منذ عام 1992، حيث تم تماماً حظر تصريف الفضلات الزيتية في البحر والتخلص من القمامة من سطح السفن إلى البحر ، و تفعيل الحظر الكامل على نقل أو استخدام زيوت الوقود الثقيلة في 1 اوت 2011 بموجب لائحة جديدة من الملحق الأولى لاتفاقية (MARPOL).

وتستفيد المياه القطبية أيضاً من الإجراءات الخاصة التابعة للقانون القطبي للمنظمة البحرية الدولية لعام 2014 ، والذي دخل حيز التنفيذ في 1 يناير 2017 ، والخاص بالسفن العاملة في كل من مياه القطب الجنوبي والقطب الشمالي (كيتاك ، <https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>)، وقد شمل على تطورات تنظيمية هامة في مجال النقل وتيسير التجارة والملاحة وأمن سلسلة التوريد وقضايا بيئية أخرى (موقع منظمة الامم المتحدة)، وتضمن ايضا تصنيف السفن المصممة للإبحار الآمن في المياه القطبية (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>).

ثالثاً- مشروع غلو إكس (Glo-X) : تستهدف المنظمة البحرية الدولية التعجيل بالإصلاحات القانونية والمنهجية والمؤسسية في الدول النامية لتنفيذ الاتفاقيات الدولية ، وعلى ذلك تتبوأ مركز الصدارة في سلسلة من المشروعات القائمة على نموذج عالمي للشراكة معروف باسم غلو إكس (Glo-X) (موقع المنظمة البحرية الدولية ، <https://www.imo.org>) بمساعدة برنامج الامم المتحدة للتنمية والذي اطلق عام 2007 بعد تحضير لمدة 4 سنوات ، ويعمل مع هذه الدول والمنظمات في قطاع النقل من اجل تقديم التدريب وبناء القدرات وتحقيق الاستفادة من الشراكات مع القطاع الخاص وتعجيل البحث والتطوير والابتكارات التكنولوجية وتسهيل تبادل المعلومات بهدف التقليل من التلوث البحري (موقع المنظمة البحرية الدولية ، <https://www.imo.org>).

رابعاً- مشروع شراكات جلوبالاست (GloBallast Partnerships Project) : نفذ مشروع شراكات جلوبالاست خلال الفترة 2007 إلى 2017 ، هو مبادرة مشتركة بين مرفق البيئة العالمية (GEF) ، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNPD) ، والمنظمة البحرية الدولية (IMO) ، وقد حقق هذا المشروع نجاحاً في مساعدة الدول النامية على الحد من نقل الكائنات المائية ومسببات الأمراض الضارة المحتملة في مياه صابورة السفن ، وكذلك في تنفيذ

اتفاقية إدارة مياه الصابورة (BWM) التابعة للمنظمة البحرية الدولية والتي دخلت حيز التنفيذ في سبتمبر 2017، وتتضمن وجوب إدارة مياه الصابورة حفاظاً على البيئة البحرية (كيتاك ، <https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>) بعد ان اظهرت الدراسات ان ملاً خزان المياه في السفن بالمياه البحرية يحمل معه آلاف الكائنات المائية التي قد تموت قبل ان الوصول الى الوجهة المطلوبة وإعادة التفريغ (السوريون، www.syr-res.com/article).

خامساً- مشروع الشراكة العالمية لفعالية الطاقة البحرية (GloMEEP): هذا المشروع هو مبادرة بين مرفق البيئة العالمية (GEF)، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNPD)، والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، والذي يعمل في 10 دول أساسية رائدة هي: الأرجنتين والصين وجورجيا والهند وجامايكا وماليزيا والمغرب وبنما والفلبين وجنوب أفريقيا (كيتاك ، <https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>)، ويهدف هذا المشروع الذي بدأ تنفيذه في ديسمبر 2015، إلى عقد شراكات إقليمية ودولية من أجل تحسين الكفاءة الطاقية لوسائل النقل البحري، وتبني أفضل الممارسات الدولية في مجال الحد من انبعاثات الغازات الدفيئة (البحري، www.aljazeera.net)، وتشجيع الحكومات على إدراج هذه القضايا ضمن اهتماماتها وبرامجها التنموية، وتقول المنظمة إن جميع السفن المصنوعة حديثاً ستكون ملزمة باحترام المستويات المرجعية التي حددتها بخصوص الانبعاثات الغازية وكميات الوقود المستهلكة المسموح بها بحسب الطاقة الاستيعابية لكل سفينة (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>)، خاصة وان ازدياد حموضة المياه الناتج عن هذه الانبعاثات يؤدي الى تناقص جميع الانواع البحرية مما يؤثر على الصيد البحري خاصة اذا ما اقترناه بالصيد العشوائي وغير المنظم (ريبي، [file:///G:/CGAP-Focus-Note-Microfinance-and-Climate-\(Change-Threats-and-Opportunities-Apr-2009-Arabic.pdf](file:///G:/CGAP-Focus-Note-Microfinance-and-Climate-(Change-Threats-and-Opportunities-Apr-2009-Arabic.pdf))).

سادساً- مشروع الشبكة العالمية (GMN) لمركز التعاون في مجال التكنولوجيا البحرية (MTCC): يتولى هذا المشروع إنشاء شبكة عالمية تتكون من خمسة مراكز للتعاون التكنولوجي في أفريقيا وآسيا ومنطقة البحر الكاريبي وأمريكا اللاتينية ومنطقة المحيط الهادي، وقد رُصدت له ميزانية تناهز عشرة ملايين دولار، ويتم تنفيذه بشراكة مع الاتحاد الأوروبي على أربع سنوات، والهدف من هذا المشروع هو مساعدة الدول المستفيدة منه في تقليل انبعاثات الغازات الدفيئة من قطاعات الشحن التابعة لها والحد منها (كيتاك ، <https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>) عن طريق تعزيز القدرات والتعاون التقني في مجال النقل البحري (موقع مقالات الدومان ، <http://www.aldouman.com/articles>)، وسيتيح المشروع للدول النامية في هذه المناطق، وخاصة الدول الأقل نمواً والدول النامية المؤلفة من جزر الصغيرة، في تنفيذ إجراءات كفاءة الطاقة في مجال النقل البحري بشكل فعال من خلال المساعدة التقنية وبناء القدرات.

سابعاً- مشروع مجموعة الخبراء المشتركة للجوانب العلمية لحماية البيئة البحرية (GESAMP) : وتشارك فيه المنظمة البحرية الدولية (IMO) كطرف وأمانة عامة ، ويستهدف تقديم المشورة لمنظمة الأمم المتحدة بشأن حماية البيئة البحرية ، وتقوم المجموعة بتقييم المخاطر البيئية للمواد الضارة المحمولة بواسطة السفن ، وتستعرض النظم الصديقة للبيئة لإدارة مياه الصابورة ، كما تقدم المجموعة نظرة عامة عن القضايا الجديدة والناشئة ، بهدف إخطار المنظمات التابعة للأمم المتحدة بما.

وأسهمت التقارير الرئيسية الأخيرة التي أعدتها هذه المجموعة بشأن اللدائن الدقيقة في المحيطات ، في توسيع نطاق المعرفة بمصادر ومصير القمامة البحرية في المحيطات ، وبخاصة اللدائن الدقيقة.

ثامناً- مشروع الشراكة العالمية بخصوص القمامة البحرية : ويشارك في هذا المشروع برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة ويستهدف إدارة مصادر القمامة البحرية في البحر (كيتاك ، <https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>)، من خلال وضع إطار خطط العمل الإقليمية بشأن هذه القمامة ومعالجة المشاكل المتعلقة بها ، واتخاذ تدابير في إطار ولاية الدول الأطراف والحكومات الأخرى والمنظمات الحكومية الدولية الفاعلة في هذا المجال ، وذلك من أجل منع وتخفيف الآثار الضارة للحطام البحري على التنوع البيولوجي البحري والساحلي ، بما في ذلك التدابير المتضمنة في الإرشادات العملية الطوعية الواردة في المرفق الخاص بالمشروع عن طريق تيسير تبادل الخبرات والمعلومات وأفضل الممارسات (تقرير مؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي، 2016).

تاسعاً- مشروع خطة التفتيش الطوعي: (Voluntary audit scheme) : وهو برنامج وضعته المنظمة البحرية الدولية للدول الأعضاء للتقدم للمنظمة بطلب التفتيش على اداراتها البحرية والجهات ذات الصلة بتطبيق وثائق والقواعد والاتفاقيات البحرية الصادرة عن المنظمة والمنظمة اليها تلك الدول بصورة طوعية ، واعتباراً من عام 2016 تم تطبيق هذا النظام على كل الدول الأعضاء بصورة إلزامية والدول التي لا تقوم بتطبيق متطلبات الاتفاقيات أو تقصر في تطبيقها سيفرض عليها نوع من العقوبات البحرية ، مثل استهداف السفن التي ترفع علمها بالتفتيش الموسع عند وجودها بالموانئ (المنظمة البحرية الدولية على موقع معرفة).

هذا عن المشاريع التي تعمل المنظمة على تحقيقها ، وجدير بالذكر ان مبادرات المنظمة لحماية البيئة البحرية تأخذ اشكالا اخرى غير هذا النمط من المشاريع ومن ذلك انشائها سنة 1976 مركزا اقليميا للتدخل المستعجل لمكافحة التلوث البحري في حوض البحر الابيض المتوسط ، ويعمل هذا الاخير على مساعدة دول المنطقة في التصدي لحالات التلوث الطارئة (واعلي، 2009-2010، صفحة 124).

خاتمة:

وفي الاخير نقول ان الطابع الدولي الذي يتسم به قطاع النقل البحري يجعل التحرك دولياً لتحسين سلامة الأنشطة البحرية هو أكثر فعالية من تحرك كل دولة على حده دون تنسيق مع الدول الأخرى ، ووجود منظمة حكومية

تحدي الحفاظ على اقتصاديات النقل البحري ورهان مكافحة التلوث

عالمية ناظمة للقوانين تضع قواعد ومعايير لتنظيم عملية النقل البحري في جميع أنحاء العالم على غرار المنظمة البحرية الدولية يسهل الامر ، خاصة انها تضم في عضويتها 174 دولة بما فيها الجزائر التي بمصادقتها على السواد الاعظم من اتفاقيات المنظمة تبرهن على رغبتها في المساهمة في المجهود العالمي لمكافحة التلوث البحري ، واستشرافها للدور الفاعل لهذه الاخيرة جعلها تنافس تركيا والسعودية لافتكك عضوية المجلس التنفيذي والتي فازت بها تركيا في النهاية.

والمتمعن في حزمة الاتفاقيات والصكوك والمعايير والقوانين الدولية التي وضعتها هذه المنظمة وكذا المشاريع التي اطلقتها يجدها نظريا تحمي البيئة من التلوث البحري ، لكن من الناحية العملية نجد ان ابعادها تتجاوز هذه الحماية على اهميتها الى حماية اقتصاديات النقل البحري ، بل واقتصاديات التجارة الدولية على العموم باعتبار ان هذه الاخيرة لا يمكن ان تنشط في ظل تأثر النقل البحري او تراجع نشاطه غير ان فاعلية هذا الاطار الاتفاقي وفاعلية هذه المشاريع رهين بالتنفيذ الذي يبقى على عاتق الدول الاطراف ، وان كانت المنظمة قد وضعت مشروع خطة التفتيش الطوعي كضمانة تحقق الالتزام على الاقل بالنصوص الاتفاقية ، وتكشف عن الممارسات الملوثة خاصة اذا تمتع القائمون عليها بالمصدقية وتظافرت الجهود بين الدول والتفت حول مبادرات المنظمة ، بما يسفر في النهاية عن نقل بحري فعال وأقل تلويثاً .

و تداعيات ازمة كورونا تسترعي العمل اكثر على تنفيذ هذا الاطار وهذه المشاريع خاصة ، وأنها كشفت عن عمق تأثير النقل البحري في ربط العالم مع بعضه البعض وبقائه على الاتصال ودوره في الامداد اللوجستي والامدادات الطبية الحيوية حال تفشي الوباء ، والحقيقة ان المنظمة تعاطت مع هذه الازمة ومؤثراتها على مشاكل النقل البحري بفاعلية كبيرة ، وذلك من خلال العمل المشترك مع المنظمات ذات الصلة على غرار منظمة الامم المتحدة ومنظمة الاغذية والزراعة ومنظمة الطيران المدني ومنظمة الصحة العالمية ومنظمة مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية الاونكتاد ومنظمة الهجرة وغيرها ، من اجل تنسيق الجهود في السيطرة على اثارها السلبية في اطار النقل البحري ، لا سيما في مجال الحفاظ على العنصر البشري العامل باعتباره العنصر الحيوي في تنشيط هذا النقل ، خاصة وان المنظمة اسهمت ايضا بصورة انفرادية في حل ازمة البحارين العالقين في السفن او على الموانئ بسبب اجراءات الحجر الصحي عن طريق اصدارها للبروتوكول الذي يحدد التدابير والإجراءات العامة المصممة لضمان أن تغييرات طاقم السفينة يمكن أن تتم بأمان أثناء جائحة كوفيد-19 .

و امام كل هذه التحديات يبقى الرهان الحقيقي للمنظمة هو مكافحة من اجل نقل بحري آمن وكفوء عن طريق تعزيز الشحن المستدام ، والتنمية المستدامة للملاحة البحرية ، والكفاءة في استخدام الطاقة والتكنولوجيات الحديثة والابتكارات ، والتثقيف والتدريب المتصل بهما ، وتطوير معايير دولية لهذه القضايا بتقديم إطار عملي مؤسسي ضروري لنظام النقل البحري العالمي المستدام و الاخضر ، وهي الخطط التي اكدت عليها المنظمة في اليوم العالمي للملاحة البحرية والذي صادف يوم 24 سبتمبر 2020.

قائمة المراجع

1. تشينج وان وزملاؤه. (arabicedition.nature.com). التلوث : ثلاث خطوات من أجل نقل بحري صديق للبيئة
2. الحاويات و أثرها على سلامة وأمن النقل البحري ، منشور على الموقع: <http://montada.echoroukonline.com>
3. المواثيق بشأن حماية البحر وسواحل البحر على الموقع: <http://www.sviva.govv> / تاريخ الاطلاع : يوم 05-04/2018 على الساعة 18 و 54.
4. المنظمة البحرية الدولية على موقع جامعة الملك عبد العزيز بجدة. (www.kau.edu.sa). تاريخ الاطلاع يوم 07/04/2018 على الساعة 07/07.
5. اتفاقية ماربول. (<http://www.almeezan.q>).
6. احمد محمود الجمل . (2007). حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الاقليمية والمعاهدات الدولية. مصر : منشأة المعارف ، الطبعة الثانية .
7. الباحثون السوريون. (www.syr-res.com/article) ، صابورة المياه عبث بيئي على مستوى العالم.
8. الصَّابُورَةُ تعني ما يوضع في بطن السفينة من الثَّقْل لثلا تميّد . (www.almaany.com).
9. الغزي صبحي. (<http://www.alnoor.se/article>). التشريعات الدولية - الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ (SAR) الخلفية التاريخية.
10. المرسوم الرئاسي رقم 271/10 . (2010). المؤرخ في 03/11/2010 يتضمن التصديق على بروتوكول سنة 2005 المتعلق ببروتوكول قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري المحرر بلندن في 14 أكتوبر سنة 2005 ، ج ر العدد 68.
11. المرسوم الرئاسي رقم 272/10 . (2010). المؤرخ في 03/11/2010 يتضمن التصديق على بروتوكول عام 2005 لاتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحرر بلندن في 14 أكتوبر سنة 2005 ، ج ر العدد 69 .
12. المرسوم الرئاسي رقم 246/11 . (2011). بتاريخ 10/07/2011 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في اعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب او بإمكانه تسبب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 و بروتوكولها.

13. المرسوم الرئاسي رقم 385/11 . (2011). المؤرخ في 2011/11/23 المتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى الاتفاقية الدولية للإنقاذ لسنة 1989 التي حررت بلندن في 28 ابريل 1989 ، ج ر العدد 64 .

14. المرسوم الرئاسي رقم 448/2000 . (2000). المؤرخ في 2000/12/23 يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 1988/11/11 الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 افريل 1966 ، العدد 3 .

15. المرسوم الرئاسي رقم 449/2000 . (2000). المؤرخ في 2000/12/23 يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 1988/11/ 11 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار المبرمة بلندن في 01 نوفمبر سنة 1974 ، ج ر العدد 3.

16. المرسوم الرئاسي رقم 178/90 . (1990). المؤرخ في 1990/06/16 يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الاقمار الصناعية اينمارسات واتفاق الاستغلال المتعلق بالمنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الاقمار الصناعية اينمارسات.

17. المرسوم الرئاسي رقم 123/98 . (1998). المؤرخ في 1998/04/18 يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، ج ر العدد 25.

18. المرسوم الرئاسي رقم 124/98 . (1998). المؤرخ في 1998/04/18 يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن انشاء صندوق دولي للتعويض عن اضرار التلوث الزيتي لعام 1971 ، ج ر العدد 25.

19. المرسوم رقم 326/04 . (1990). المؤرخ بتاريخ 2004/10/10 يتضمن التصديق على الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي ، ج ر العدد 65.

20. المرسوم رقم 344/ 63 . (1963). المؤرخ بتاريخ 1963/09/11 يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بمكافحة تلوث مياه البحر بالوقود.

21. المرسوم رقم 78/01 . (1978). المؤرخ في 21/01/1978 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى الاتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع والمبرمة بمدينة جنيف في 02 ديسمبر 1972 ، ج ر العدد 4.

22. المرسوم رقم 340/82 . (1982). المؤرخ في 1982/11/13 يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية الى اتفاقية سنة 1979 الدولية حول البحث والإنقاذ في البحر المبرمة في 27 ابريل 1979 بهامبورغ ، ج ر العدد 46.

23. المرسوم رقم 88/88 . (1988). المؤرخ في 1988/04/26 يتضمن الانضمام الى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 7 يوليو سنة 1978 ، ج ر العدد 17.
24. المنظمة البحرية الدولية . (<https://marefa.org/>).
25. المنظمة البحرية الدولية بالعربي . (<https://studylib.net.>).
26. المنظمة البحرية الدولية على موقع المصري. (www.almasryalyoum.com).
27. المنظمة البحرية الدولية على موقع الموسوعة العربية الحرة . (<https://ar.wikipedia.org>).
28. المنظمة البحرية الدولية على موقع معرفة. (بلا تاريخ).
29. المنظمة البحرية الدولية على موقع معرفة. (بلا تاريخ).
30. المنظمة البحرية الدولية على موقع منظمة الاغذية والزراعة للأمم المتحدة. (www.fao.org).
31. المنظمة البحرية الدولية على موقع منظمة الامم المتحدة. (<http://www.un.org>).
32. المنظمة البحرية الدولية هيئة امنية همها الامن البحري. (www.aljazeera.net).
33. المواثيق بشأن حماية البحر وسواحل البحر. (s.d.).
34. امينة دريسي . (بلا تاريخ). شروط الانقاذ البحري على ضوء احكام القانون البحري ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل ، جامعة تلمسان ، العدد 4 .
35. انس المرزوقي . (<http://www.m.ahewar.org>). الصندوق الدولي للتعويض عن الاضرار الناتجة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط.
36. بوسيعين ، ت . (www.univ-bouira.dz). اثر التغيرات المناخية على الاقتصاد والتنمية المستدامة مع الاشارة الى حالة الجزائر ، الملتقى الوطني الاول حول البيئة والتنمية المستدامة ، جامعة العقيد اكلي محند اولحاج.
37. بول ربي. (file:///G:/CGAP-Focus-Note-Microfinance-and-Climate-Change-Threats-and-Opportunities-Apr-2009-Arabic.pdf) التمويل الاصغر وتغير المناخ : التهديدات والفرص (file:///G:/CGAP-Focus-Note-Microfinance-and-Climate-Change-Threats-and-Opportunities-Apr-2009-Arabic.pdf).
38. تقرير مؤتمر الأطراف في اتفاقية التنوع البيولوجي. (2016). عن اجتماعه الثالث عشر، كانكون ، المكسيك ، 4-17 ديسمبر/كانون الأول 2016 ، ص 59 على الموقع : www.cbd.int/doc تاريخ الاطلاع : يوم 2018/04/05 على الساعة 16 و54.

39. جاسم محمد الشيراوي . (www.al-sharq.com/opinion). تحديات تشغيلية وفنية وبيئية وضرائبية تواجه صناعة النقل البحري.
40. جمال واعلي. (2009-2010). الحماية القانونية للبيئة البحرية من اخطار التلوث ، دراسة مقارنة ، دكتوراه في القانون الخاص. جامعة تلمسان .
41. ديباجة اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. (1988). تم الاسترداد من <http://www.sis.gov.eg/Story>.
42. ديباجة الاتفاقية الدولية للمسئولية المدنية عن أضرار التلوث من زيت وقود السفن 2001. (www.legallaw.ul.edu/).
43. رقية سكيل. (28 جوان، 2021). العمل عن بعد كأسلوب حديث لتنظيم العمل-المفهوم والخصوصية-. الدراسات القانونية المقارنة، الصفحات 1831-1863.
44. سامية مخلوف . (2015). رقابة الدولة على السفن ، ماجستير في قانون النشاطات الجمركية والساحلية . تيزي وزو ، الجزائر: جامعة مولود معمري.
45. عبد العال الديري. (2016). الحماية الدولية للبيئة وآليات فض منازعاتها ، مصر ، المركز القومي للإصدارات القانونية ، الطبعة الاولى .
46. عبد العليم السيد . (<http://alwatan.com>). خصائص وأهمية النقل البحري ، منشور على الموقع: <http://alwatan.com> تاريخ الاطلاع : يوم 2018/04/06 على الساعة 09 و 12.
47. عثمان الشريف. (<http://kenanaonline.com>). الأوجه القانونية لمنع التلوث البحري .
48. عز الدين فراح . (بلا تاريخ). التصادم البحري. مجلة المفكر ، جامعة بسكرة ، العدد 12.
49. فاطمة سماعين. (2016-2017). النظام القانوني للمنصات البحرية النفطية ، دكتوراه في القانون الخاص ، جامعة وهران ، 2016/2017.
50. ليم كيتاك . (<https://unchronicle.un.org/ar/article/4224>). دور المنظمة البحرية الدولية في الحيلولة دون تلوث المحيطات العالم الناجم عن السفن والشحن البحري .
51. محمد أوس . (<http://goo.gl/GqDV3w>). المنظمة البحرية الدولية ، مقال منشور على الموقع.
52. محمد خالد الحريري ، و محمد معن ديوب. (2008). النقل البحري و اهميته بالنسبة للاقتصاد السوري. مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية ، سلسلة العلوم القانونية والاقتصادية ، المجلد 30 ، العدد 3 .
53. مركز التدريب الدولي التابع لمنظمة العمل الدولية. (<http://tfig.itcilo.org>). مرشد تنفيذ تيسير التجارة.
54. موسوعة النقل البحري. (<https://ar-ar.facebook.com/Alnglabhry>).

55. موقع المنظمة البحرية الدولية . (<https://www.imo.org/>).
56. موقع لجنة السلامة البحرية. (<https://www.itfglobal.org/ar>).
57. موقع مقالات الدومان . (<http://www.aldouman.com/articles>).
58. موقع منظمة الاغذية والزراعة للأمم المتحدة. (s.d.). موقع منظمة الاغذية والزراعة للأمم المتحدة.
59. موقع منظمة الامم المتحدة. (s.d.).
60. موقع وزارة الشؤون الخارجية الفرنسية. (www.diplomatie.gouv.fr).
61. موقع وزارة النقل المصرية. (بلا تاريخ).
62. موقع وزارة النقل المصرية. (<http://www.emdb.gov.eg>).
63. وليد زرقان . (<https://cte.univ-setif2.dz>). القانون الدولي للبيئة ، محاضرات القيت على طلبة السنة اولى ماستر مهني تخصص قانون البيئة.
64. وناسة بوخميس . (2012). النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري. مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية ، المركز الجامعي لتامنغست، العدد 1.
65. يوسف محمد عطاري. (2006). القانون الدولي وتلوث البيئة البحرية بالنفط عرض المشكلة ، الاردن ، مجلة دراسات علوم الشريعة والقانون ، المجلد 33 العدد 1، 2006.