

مدى دور التشريعات في تعزيز السلامة البحرية

د. سالم ميلاد الساعدي

القانون الخاص، القانون، الزيتونة، ترهونة، ليبيا.

salim1971alsadi@gmail.com

الملخص:

تعد السلامة البحرية من القضايا الحيوية التي تتطلب تضافر الجهود على المستويين المحلي والدولي في ليبيا تحظى القوانين البحرية باهتمام متزايد نظراً للموقع الجغرافي الإستراتيجي المطل على البحر المتوسط ودور الموانئ الليبية في التجارة الدولية، فالتشريعات المحلية تعد الإطار القانوني الأساسي الذي ينظم الأنشطة البحرية في ليبيا.

أما على المستوى الدولي فتعتبر المعاهدات الدولية هي الإطار القانوني الدولي الذي ينظم الإستخدامات المختلفة للمحيطات والبحار.

وتهدف هذه الدراسة إلى تعزيز السلامة البحرية من خلال تطوير وتحسين المساعدات البحرية، كما تهدف إلى وضع معايير دولية، وتحسين الإطار القانوني والتقني، كما تهدف إلى الحفاظ على النظم البيئية البحرية والحد من التلوث والممارسات الضارة.

ولقد اعتمدنا المنهج الإستقرائي التحليلي لملائمة هذا المنهج لطبيعة الدراسة وأهدافها، ولقد توصلنا في نهاية هذا البحث إلى العديد من النتائج لعل أهمها: أن قوانين حماية البيئة البحرية تهدف إلى منع التلوث الناجم عن السفن، كما أن ليبيا تعتمد على اتفاقيات دولية لتعزيز الإطار التشريعي الخاص بالسلامة البحرية، كما أن ليبيا تعتبر طرف في العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون البحري، وبالرغم من وجود هذه القوانين، تواجه ليبيا تحديات في تنفيذها بفعالية بسبب نقص الموارد والتوعية.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، حماية البيئة، السفن والموانئ، التلوث، اتفاقية، معاهدة.

Abstract

Maritime safety is a vital issue that requires concerted efforts at the local and international levels. In Libya, maritime laws are receiving increasing attention due to the strategic geographical location overlooking the Mediterranean Sea and the role of Libyan ports in international trade. Local legislation is the basic legal framework that regulates maritime activities in Libya.

At the international level, international treaties are the international legal framework that regulates the various uses of oceans and seas.

This study aims to enhance maritime safety by developing and improving maritime aids.

It also aims to set international standards, improve the legal and technical framework, and preserve marine ecosystems and reduce pollution and harmful practices.

We adopted the analytical inductive approach to suit the nature and objectives of the study. At the end of this research, we reached many results, perhaps the most important of which are: Marine environment protection laws aim to prevent pollution from ships. Libya also relies on international agreements to strengthen the legislative framework for maritime safety. Libya is also a party to many international agreements related to maritime law. Despite the existence of these laws, Libya faces challenges in implementing them effectively due to lack of resources and awareness.

المقدمة:

إن بروز شأن الملاحة في العصور الوسطى وازهار الموانئ الإيطالية، وظهور موانئ هامة، أدى إلى تمتع كل منطقة بحرية بعاداتها الخاصة، وفي العصور الحديثة زاد ازدهار الملاحة البحرية، وظهرت الحاجة إلى تقنين قواعد القانون البحري ليسهل معرفتها وتطبيقها، فأصدر لويس الرابع عشر سنة 1681م قانوناً خاصاً جمع قواعد القانون البحري العام والخاص، ولما قامت الثورة الفرنسية عام 1789، أوصت الجمعية الوطنية بوضع تقنين عام شامل للقانون المدني والقانون التجاري، وصدر القانون الأخير عام 1807م، وتضمن قواعد خاصة بالتجارة البحرية، وكان لهذا القانون تأثير على كثير من البلدان منها الدولة العثمانية، فأخذ عنه قانون التجارة البحرية العثماني (1)، الذي ظل مطبقاً في المملكة الأردنية الهاشمية إلى أن صدر القانون رقم (12) لسنة 1972 وهو قانون التجارة البحرية، والذي جاء نقلاً عن القانون اللبناني والسوري والبحريني، وسأيرت قواعده بشكل كبير اتفاقية بركسل لسنة 1924، وما شهدته العالم من تطورات في الملاحة البحرية ووسائلها، أدى ذلك إلى أن اتفاقية بركسل لم تعد تواكب هذه التطورات، فكانت جهود لجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية بوضع اتفاقية هامبورغ سنة 1978م، فصارت الحاجة ملحة للدول العربية لإعادة النظر في قانون التجارة البحرية، كما أن لجنة الإنسترا في دورة انعقادها سنة 1971، قررت دراسة القواعد الخاصة بمسؤولية الناقلين 1968م، فقامت بتشكيل لجنة لدراسة الموضوع، وأكملت هذه اللجنة عملها سنة

1975، فقدت مسودة معاهدة بشكل نقل البضائع بطريق البحر الدولية فانعقد مؤتمر دولي حينها في مدينة هامبورغ بألمانيا الغربية سنة 1978م للتصديق على المعاهدة، والمسماة بمعاهدة الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر لسنة 1978م لتأخذ مكانه اتفاقية بروكسل (2)، فقد جاء في المادة (1/31) من معاهدة هامبورغ في هذا الصدد: "يجب على كل دولة من الدول الأطراف في الإتفاقية الدولية لتوحيد قواعد معينة تتعلق بسندات الشحن، الموقعة في بروكسل في آب/أغسطس 1924 (اتفاقية 1924)، أن تقوم حين تصبح دولة متعاقدة في هذه الاتفاقية، بإخطار الحكومة البلجيكية، بوصفها الوديع لإتفاقية 1924م بنيتها في الإنسحاب من الوثيقة المذكورة، معلنة أن الإنسحاب يسري اعتباراً من التاريخ الذي يبدأ فيه نفاذ هذه الإتفاقية عليها".

ومن خلال هذا النص يتضح لنا أنه يساعد على التوحيد الدولي للقانون البحري وأن الوديع لإتفاقية هامبورغ بموجب مادتها (27) هو الأمين العام للأمم المتحدة.

ويمكننا تعريف القانون البحري بأنه: "مجموعة من القواعد القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية"، من خلال هذا التعريف يتضح لنا بأنه يأخذ بالوسط أو المكان الذي تتم فيه الملاحة، أي البحار، ولا يأخذ بنظر الإعتبار الوسيلة التي تقوم بهذه الملاحة (3).

ولقد قمت بتقسيم البحث إلى تقسيم ثنائي حيث يعنى أولها بالتشريعات المحلية في (المبحث الأول) ويعنى ثانيها بالتشريعات الدولية في (المبحث الثاني).

أهداف الدراسة:

1. تهدف هذه الدراسة إلى تعزيز السلامة البحرية من خلال تطوير وتحسين المساعدات البحرية.
2. كما تهدف إلى الحفاظ على النظم البيئية البحرية والحد من التلوث والممارسات الضارة.

المنهج المتبع:

المنهج الإستقرائي التحليلي لملائمة هذا المنهج لطبيعة الدراسة وأهدافها.

مشكلة البحث:

إن دولة ليبيا وغيرها من الدول تعاني من عدم تحديث التشريعات المحلية لتتوافق مع التطورات الدولية ببذل الجهود المحلية لتعزيز القدرات المؤسسية وحماية البيئة البحرية وضمان تطبيق اللوائح والمعايير الدولية المتعلقة بسلامة السفن والموانئ.

أهمية البحث:

1. تكمن أهمية البحث في الحاجة إلى تحديث التشريعات المحلية للتوافق مع التطورات الدولية.
2. تعزيز الشراكات مع الهيئات الدولية والمنظمات الملاحية.
3. ضمان تطبيق اللوائح والمعايير الدولية المتعلقة بسلامة السفن والموانئ.

المبحث الأول: التشريعات المحلية:

إن السلامة البحرية تعد من القضايا الحيوية التي تتطلب تضافر الجهود على المستويين المحلي والدولي، في ليبيا تحظى القوانين البحرية باهتمام كبير وذلك لوجود ليبيا في موقع جغرافي استراتيجي مطل على البحر الأبيض المتوسط ولدور الموانئ الليبية في التجارة الدولية، فالتشريعات المحلية تعد الإطار القانوني الأساسي الذي ينظم الأنشطة البحرية في ليبيا، ولعل من أبرز القوانين التي تساهم في تعزيز السلامة البحرية القانون البحري الليبي والذي سوف نتناوله في (المطلب الأول) ثم قوانين حماية البيئة البحرية في (المطلب الثاني) ثم الجهات المسؤولة عن السلامة البحرية في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: القانون البحري الليبي:

تكمن أهمية القانون البحري الليبي في الآتي:

1. الأسس القانونية لتسجيل السفن.
2. تحديد التزامات مالكي السفن، وقواعد الملاحة الآمنة.
3. تحديد العقوبات المترتبة على الإهمال أو عدم الإلتزام بمعايير السلامة.
4. يحدد أيضاً عقود النقل البحري سواء تمثلت في عقود النقل أو التأمين أو الإنقاذ.
5. يحدد كذلك المسؤولية سواء من قبل المالكين أو قباطنة السفن.
6. يحدد كذلك مسؤولية التلوث البحري والتعويض عن الأضرار الناجمة عنه.

ومن بين التشريعات البحرية الرئيسية في ليبيا:

1. القانون البحري لسنة 1953:

والذي يتضمن (385) مادة موزعة على تسعة أبواب، تشمل معظم جوانب الملاحة البحرية، بما في ذلك السفن، الإمتيازات، التأمينات، تنظيم العمل البحري، العقود البحرية، والأخطار البحرية. (4) ولقد تم تعديل هذا القانون بموجب القانون رقم 62 لسنة 1976، الذي شمل تعديل بعض الأحكام الواردة فيه.

2. قانون رقم 66 لسنة 1974 بشأن الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين، ويحدد هذا القانون المؤهلات المطلوبة للرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين العاملين على السفن التجارية، بالإضافة إلى المرشدين في الموانئ والممرات البحرية. (5)
3. قانون رقم (14) لسنة 1989 بشأن تنظيم استغلال الثروة البحرية، وينظم هذا القانون استكشاف واستغلال وحفظ وإدارة الموارد الحية في المياه الليبية، بما في ذلك الكائنات الحية الموجودة في المياه وقاع البحر. (6)
4. قانون رقم (81) لسنة 1970 بشأن الموانئ ويشمل على (155) مادة موزعة على ثلاثة عشر باباً، تغطي إجراءات وصول السفن وإيجارها، وقواعد الحركات والرسو، والإرشاد والقطر، والشحن والتفريغ، والتخزين في الموانئ الليبية.

المطلب الثاني: قوانين حماية البيئة الليبية:

أولاً: الإتفاقيات الدولية:

يقتضي الواجب العام للدول في حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها وضع عدد من القيود الهامة على حق كل دولة في تسيير السفن التي ترفع علمها ومن ولاية الدولة على تلك السفن، فالمادة 217 من اتفاقية 1982 تحدد بالتفصيل ما يجب أن تقوم به دولة العلم ليس لضمان سفنها باحترام قواعد السلوك المقررة لتجنب تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، وإنما أيضاً لضمان جعل تصميم وبناء ومعدات هذه السفن وتكوين طواقمها مطابقاً في جميع الأوقات، إلى القواعد المتعلقة بذلك ومعلوم أن هذه القواعد هي قواعد دولية تلتزم كل الدول بوضعها.

إن مقتضيات الموازنة بين مصلحة الملاحة الدولية وبين المحافظة على البيئة البحرية من جهة، ومقتضيات حماية مصالح الدولة الساحلية من جهة أخرى، أدت إلى وجود ولاية تنافسية بين دولة الساحل ودولة العلم تخضع إلى مجموعة من القواعد القانونية المعقدة، ويمكن التمييز في هذا الصدد بين ثلاثة أنواع من إجراءات الضبط: أولاً: الإجراءات الجزرية، أي الإجراءات المتخذة في حالة مخالفة قواعد السلوك التي تمنع التلوث المباشر للبحر كإغلاق وإلقاء النفايات. وثانياً: الإجراءات التحوطية: وتشمل أي إجراء يرفض السماح للسفينة باستعمال المياه للملاحة خوفاً على تلك المياه من التلوث. ثالثاً: إجراءات الحماية الناتجة في حالات قد لا تنجم عن سلوك غير مشروع، وبالطبع

لا يوجد فاصل دقيق بين هذه الأنواع من الإجراءات (8)، كما أن اتفاقية 1982 لم تميز بين هذه الأنواع، رغم أنها تركز على الإجراءات الزجرية في حالة فرق القواعد والمعايير الدولية المنطبقة التي تهدف إلى منع التلوث في السفن وخفضه والسيطرة عليه، وتشبه بهذه القواعد والمعايير الدولية، "القواعد والأنظمة الوطنية الموضوعة وفقاً لتلك القواعد والمعايير التي تهدف إلى وضعها موضع التطبيق" (المادة 5/211 اتفاقية 1982)، وحتى أحياناً، "القوانين والأنظمة الوطنية الموضوعة طبقاً لهذه الإتفاقية" (المادة 6/4/211 من اتفاقية 1982).

وتختلف سلطات الدولة الساحلية على السفن الأجنبية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية بحسب مكان وقوع الفعل، فالمادة (220) من اتفاقية 1982 تميز بين البحر الإقليمي وبين المنطقة الاقتصادية الخالصة فعندما يتعلق الأمر بالخرق المرتكب في البحر الإقليمي فإنه بإمكان الدولة الساحلية إتخاذ كل الإجراءات العقابية، بما في ذلك حجز السفينة حتى وإن كان هذا الحق يخص فقط القوانين والأنظمة الوطنية المعتمدة وفقاً لهذه الإتفاقية، أما في المنطقة الاقتصادية الخالصة، فإن خرق القواعد الدولية أو القواعد الوطنية التي تهدف إلى تطبيق تلك القواعد الدولية، يمكن أن يحرك تطبيق تلك القواعد العقابية.

ويمكن أن نحدد الإتفاقيات الدولية لحماية البيئة البحرية في الآتي:

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) وهي التي تحدد حقوق الدول ومسؤولياتهم وواجباتهم في استخدام البحار وحماية البيئة البحرية. (8)
2. اتفاقية ماربول (MARPOL) وهي التي تهتم بالحد من التلوث الناجم من السفن، مثل التسربات النفطية والنفايات الكيميائية. (10)
3. اتفاقية التنوع البيولوجي (CBD) وتتضمن حماية التنوع البحري كجزء من النظم البيئية. (11)

ثانياً: القوانين الوطنية:

تهدف قوانين حماية البيئة البحرية إلى الحفاظ على النظم البيئية البحرية والحد من الأنشطة التي تؤثر سلباً عليها، كما تعتمد كل دولة قوانين لحماية بيئتها البحرية، ولعل ليبيا من بين هذه الدول التي اهتمت كثيراً بحماية البيئة البحرية من خلال العديد من القوانين والتشريعات التي كان هدفها الحفاظ على البيئة البحرية والحد من التلوث والممارسات الضارة ولعل من بين هذه القوانين:

1. قانون رقم (15) لسنة 2003 بشأن حماية وتحسين البيئة ويعتبر هذا القانون الإطار التشريعي الأساسي لحماية البيئة في ليبيا، بما في ذلك البيئة البحرية، ويشتمل هذا القانون على العديد من المواد والتي تهدف إلى: منع التلوث البحري، والذي بدوره يحظر إلقاء الأتربة، كالحجارة والرمل وبقية القاذورات والفضلات ومخلفات الوقود والمواد الكيميائية سواء كان ذلك في الموانئ أو المياه الإقليمية الليبية. (12)

تنظيم الصيد: وسلامة الصيد يمنع استخدام المفرقات، أو المواد السامة، أو المخدرات عند الإصطياد، زد على ذلك من يقوم باستخدام شباك أو وسائل للصيد غير مرخص بها، أو وضع عراقيل في مجاري المياه تقيد حركة الأسماك.

حماية الكائنات البحرية: تحديد الأدوات والآلات المسموح بها في الصيد، وتحديد أحجام الأسماك التي يجوز اصطيادها، ومنع الإعتداء على الطحالب والنباتات البحرية التي تلجأ الكائنات الحية إليها لوضع البيض.

2. اللائحة التنفيذية للقانون رقم (15) لسنة 2003:

صدرت هذه اللائحة في سنة 2009 لبيان وتوضيح الإجراءات لتنفيذ القانون رقم (15)، وبيان الآليات والتدابير اللازمة لحماية البيئة البحرية. (13)

3. قرارات إضافية:

قرار مجلس الوزراء رقم (42) لسنة 2023 بتشكيل جهاز الشرطة البيئية، حيث يهدف هذا القرار إلى تعزيز الرقابة وإنفاذ القوانين البيئية، بما في ذلك القوانين المتعلقة بالبيئة البحرية. (14) وبالرغم من وجود هذه القوانين الوطنية، إلا أن ليبيا تواجه تحديات في تنفيذها بفعالية بسبب نقص الموارد والتوعية، لذلك لا بد من بذل الجهود الوطنية لتعزيز القدرات المؤسسية وزيادة الوعي البيئي لضمان حماية البيئة بشكل أفضل.

المطلب الثالث: الجهات المسؤولة عن السلامة البحرية:

للحديث عن الجهات المسؤولة عن السلامة البحرية سوف نتطرق إلى الهيئة الليبية للموانئ والمسالك البحرية (أولاً) ثم إلى دور خفر السواحل في مراقبة الأنشطة البحرية ومكافحة التهريب (ثانياً).

أولاً: الهيئة الليبية للموانئ والمسالك البحرية:

وكما تعرف هذه الهيئة أيضاً بمصلحة الموانئ والنقل البحري، وتعد هذه الهيئة من الركائز المهمة في الإقتصاد الليبي، حيث تهدف إلى تطوير البنية التحتية البحرية بما تستوجبه من معايير دولية لتسهيل عمليات النقل البحري والتجارة الخارجية.

وكما تعد مسؤولة عن تطوير وإدارة وتشغيل الموانئ والمنشآت البحرية في ليبيا، كما أن من مهامها توفير الخدمات والتسهيلات اللازمة لحركة السفن ونقل البضائع والركاب، وتضمن بذلك بيئة آمنة ومستدامة للنقل البحري والتجارة الدولية، ويقع مقرها الرئيسي في طرابلس ويتبعها عدة موانئ في ليبيا منها ميناء طرابلس والخمس ومصراته والزاوية وزوارة وبنغازي ودرنة وطبرق، وتسعى هذه الهيئة إلى تطوير وتحديث الموانئ المؤقتة والإستمرار في بناء مرافق بحرية جديدة، بالإضافة إلى تعزيز التعاون الدولي في مجال النقل البحري والموانئ، ففي سنة 2021 حصلت الهيئة على شهادة الإيزو 9001، وذلك لما تلتزم به هذه الهيئة في تطبيق لمعايير الجودة الشاملة في خدماتها.

ويتضح لنا مما سبق أن من أهداف هذه الهيئة الآتي:

1. إدارة الموانئ والمرافق البحرية: والتي تكمن في الإشراف على تشغيل الموانئ وتنظيم سير العمل فيها، وتجويد كفاءة الخدمات الملاحية والتجارية داخل الموانئ وخارجها.
2. تعزيز السلامة البحرية: والتي تكمن في تطبيق اللوائح والمعايير الدولية المرتبطة بسلامة السفن والموانئ، كما تعمل على الحد من الحوادث البحرية وحماية البيئة الساحلية.
3. التطوير والتوسعة: والتي تشمل على الإهتمام بالبنية التحتية لتواكب متطلبات السوق المتزايدة، كما تقوم بإقامة مشاريع جديدة لتوسعة الموانئ.
4. التعاون الإقليمي الدولي: ويكمن في التعاون مع الهيئات الدولية والمنظمات الملاحية لتعزيز التعاون بين ليبيا وغيرها من الدول.

ثانياً: دور خفر السواحل في مراقبة الأنشطة البحرية ومكافحة التهريب:

إن خفر السواحل يعتبر الجهة المسؤولة عن تأمين الحدود البحرية للدول، ويكمن دوره الأساسي في حماية السواحل من التهديدات البحرية، فجهود خفر السواحل تعتبر ضرورية لتحقيق الإستقرار البحري، ومكافحة الجرائم العابرة للحدود، مما يساهم في حماية الدولة وأمنها.

المهام المناطة لخفر السواحل:

1. مراقبة الأنشطة البحرية:

تكمن مراقبة الأنشطة البحرية في الرصد والتفتيش حيث يقوم خفر السواحل بعمليات تفتيش منتظمة للسفن والقوارب في المياه الإقليمية لكي تضمن الإمتثال للقوانين البحرية. كما يقوم باستخدام التكنولوجيا الحديثة، حيث يعتمد على أنظمة رادار وأجهزة استشعار وطائرات بدون طيار لمراقبة التحركات المشبوهة في البحر، كما يقوم بتنظيم الملاحة البحرية حيث يسهم وبشكل كبير على سلامة الملاحة البحرية من خلال تنظيم حركة السفن وتقديم المساعدات عندما يتطلب الأمر ذلك.

2. مكافحة التهريب:

تختلف أنواع التهريب التي يتصدى لها خفر السواحل، فيتصدى إلى مهربي المخدرات في ضبط شحناتهم الغير مشروعة، كما يتصدى إلى القوارب المستخدمة لنقل المهاجرين غير الشرعيين وتقديم المساعدة لهم (تهريب البشر)، أضف إلى ذلك منع دخول أو خروج السلع غير القانونية التي قد تضر بالإقتصاد الوطنى سواء كانت هذه البضائع مدعومة من قبل الدولة بغية تهريبها خارج البلد، أو تتمثل في بضائع فاسدة بغية استيرادها إلى البلد لقلّة تكلفتها (تهريب البضائع)، فخفر السواحل يؤدي هذه المهمة مع جنود الجمارك، والشرطة البحرية والمنظمات الدولية كالإنتربول لتعزيز الجهود المشتركة ضد التهريب.

3. حماية البيئة البحرية:

تكمن حماية البيئة البحرية في مكافحة الصيد غير المشروع، بمراقبة السفن التي تقوم بالصيد غير القانوني الذي يضر بالتوازن البيئي، وللحد من التلوث، وذلك بمراقبة السفن منع إلقاء المخلفات أو المواد الكيميائية الخطرة في المياه.

4. التدريبات والتطوير المستمر:

تقوم خفر السواحل بتدريب الأفراد على التعامل مع الحالات الطارئة كالمطارادات البحرية أو مكافحة المهربين والمجرمين المسلحين، واستخدام أجهزة وتقنيات حديثة لذلك، سواء تمثلت في

سفن حديثة مجهزة بأنظمة مراقبة متطورة، أو تطوير برامج تحليل البيانات لتحسين عمليات الرصد والتنبؤ بالأنشطة غير المشروعة.

5. التشريعات والقوانين المساندة:

تقوم خفر السواحل بدعم الإطار القانوني وذلك من خلال الإلتزام بتطبيق القوانين البحرية الدولية كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) والقيام بتطبيق عقوبات صارمة ضد المخالفين بما في ذلك الغرامات والسجن، كما لها الحق في تشديد إجراءات التفتيش على السفن المحلية والأجنبية عند الخروج أو الدخول إلى الموانئ. ويمكن أهمية الدور الذي تقوم به خفر السواحل في الآتي:

1. استتباب الأمن والإستقرار الداخلي للدولة من خلال القضاء على التهريب.

2. تقوية الإقتصاد الوطني من خلال حماية التجارة البحرية.

3. تعزيز مكانة الدولة دولياً عبر الإلتزام بالمعايير الأمنية والبيئية الدولية.

المبحث الثاني: التشريعات الدولية:

لأن بعض الدول أن معاهدة بركسل والبرتوكول المعدل لها لم يحققا الحماية الكافية للشاحنين وإزاء اعتراض بعض الدول مع معاهدة بركسل قامت الأمم المتحدة ببعض الجهود، فانعقد مؤتمراً في هامبورج في 1978/6/31 حيث تم الموافقة على ما يعرف باسم اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بنقل البضائع بطريق البحر وتعرف الآن بقواعد هامبورج، وأهم ما استحدثته قواعد هامبورج هو مسؤولية الناقل البحري عن هلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها وأقامت المسؤولية على أساس الخطأ المعترض، ويتمثل في الإلتزام ببذل العناية اللازمة، بينما نجد بعض القوانين العربية تجعل أساس مسؤولية الناقل هو الإلتزام بتحقيق نتيجة وهي الأفضل حماية للشاحنين من قواعد هامبورج. (15).

ولعل من بين الاتفاقيات الدولية التي ليبيا طرفاً فيها هي:

هي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) سوف نتطرق إليها في (المطلب الأول) ثم اتفاقية السلامة الدولية للحياة في البحار (SOLAS) في (المطلب الثاني) ويليها اتفاقية منع التلوث البحري (MARPOL) في (المطلب الثالث) وأخيراً الاتحاد الدولي للمساعدات البحرية في (المطلب الرابع).

المطلب الأول: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLES):

تعد هذه الإتفاقية الإطار القانوني الدولي الذي ينظم الإستخدامات المختلفة للمحيطات والبحار كما توفر قواعد شاملة هدفها تنظيم واستغلال الموارد البحرية، وضمان الإستخدام الأمثل للبحار، زد على ذلك تعزيز التعاون بين الدول، ولقد اعتمدت الأمم المتحدة هذه الإتفاقية سنة 1982 ويمكن القول إن نصف الأحكام الواردة في هذه الإتفاقية هي عبارة عن تفنين وتطوير للقانون الدولي للبحار (16). أهم ما اشتملت عليه هذه الإتفاقية:

أولاً: تحديد المناطق البحرية:

فيما يتعلق بالبحر الإقليمي حددت هذه الإتفاقية بأنه يمتد حتى 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس للدولة، والدولة تمتلك سيادة كاملة على هذا التحديد، أما المنطقة الإقتصادية الخالصة (EEZ) فهي تمتد 200 ميل بحري، حيث تمتلك الدولة حقوقاً سيادية لاستغلال الموارد، أما الجرف القاري: فيشمل الإمتداد الطبيعي لقاع البحار التابع للدولة حتى 350 ميلاً بحرياً، أما أعالي البحار فهذه المنطقة لا تخضع لسيادة أي دولة، وتعتبر المنطقة مشاعاً مشتركاً بين البشرية جمعاء. (17)

ثانياً: حرية الملاحة:

تضمن هذه الإتفاقية حرية الملاحة للدول الأعضاء من أعالي البحار وفي الممرات البحرية الدولية. ثالثاً: استغلال الموارد البحرية:

لقد حددت هذه الإتفاقية حقوق الدول في استغلال الموارد الحية وغير الحية، كالنفط والغاز والمعادن وغيرها.

رابعاً: حماية البيئة البحرية:

لقد قامت هذه الإتفاقية بفرض التزامات على الدول وذلك لحماية البيئة البحرية من حدوث تلوث فيها، سواء كان ذلك من الأنشطة البحرية أو الأنشطة البرية (18).

خامساً حل النزاعات:

لقد وفرت هذه الإتفاقية آليات لحل النزاع بين الدول حول المناطق البحرية، سواء تمثل ذلك بالتحكيم (19) أو المحاكم الدولية كمحكمة قانون البحار.

التصديق على الإتفاقية:

دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ عام 1994، وقعتها وصادقت عليها معظم دول العالم، حيث بلغ عدد الدول الأطراف فيها (149) دولة ومنظمة دولية، ومنظمة دولية واحدة حتى سنة 2006، ومن بين الدول الأطراف في الإتفاقية 15 دولة عربية هي ليبيا ومصر والسودان والبحرين والعراق والكويت واليمن والصومال وعمان وجيبوتي ولبنان والجزائر والسعودية والأردن وقطر، ولكن بعض الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة لم تصدق عليها (20).

المطلب الثاني: إتفاقية السلامة الدولية للحياة في البحار (SOLAS):

إن إتفاقية السلامة الدولية للحياة في البحار (Safety of Life Atsea-Solas) وهذه الإتفاقية تعتبر من أهم المعاهدات الدولية التي تنظم سلامة السفن البحرية، ولقد تم تبني هذه الإتفاقية لأول مرة في سنة 1914 بعد غرق سفينة تيتانيك في سنة 1912 وتهدف هذه الإتفاقية إلى وضع معايير دولية لحماية أرواح الركاب وأطقم السفن. (21)

أهم محاور الإتفاقية:

أولاً: تصميم السفن وبنائها: تهتم هذه الإتفاقية بتصميم السفن وبنائها وذلك من خلال وضع معايير للجودة لتصميم السفن وماتانتها، بما في ذلك الغرف المانعة للماء وأنظمة الطفو.

ثانياً: معدات السلامة: أوجبت هذه الإتفاقية على الدول الأعضاء التأكد من وجود معدات سلامة كافية، سواء تمثلت في قوارب النجاة، أو توفير سترات النجاة، أو أنظمة الإنذار سواء كان ذلك عند الحريق أو غيره من الطوارئ.

ثالثاً: الملاحة: اشتملت هذه الإتفاقية على اعتماد أنظمة الملاحة البحرية الحديثة كالرادارات وأنظمة تحديد المواقع وغيرها.

رابعاً: سلامة الاتصالات: وتكمن في توفير أنظمة اتصالات فعالة في حالة الطوارئ، سواء تمثل في توفير أجهزة الراديو والتقنيات الحديثة الأخرى.

خامساً: إجراءات الطوارئ والتدريب: اهتمت هذه الإتفاقية على الحرص على تدريب الطاقم البحري على ما يواجهه السفن من مخاطر في البحار في خطط للطوارئ، سواء تمثل ذلك من حيث إخلاء السفن عند المخاطر أو إطفاء حريق أو غيره.

سادساً: مكافحة الحرائق: اهتمت هذه الإتفاقية بتجهيز السفن بأنظمة مكافحة الحرائق، مع متابعتها وصيانتها بشكل دوري.

سابعاً: حماية البيئة البحرية: وتكمن هذه الحماية في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع التلوث الناتج عن السفن.

ووفقاً للتطورات التكنولوجية التي يشهدها العالم في المجال البحري تم تعديل الإتفاقية عدة مرات، وكان أبرز هذه التعديلات النسخة الحالية التي تم تبنيها سنة 1974 والمعروفة بـ SOLAS 1974 مع إدخال العديد من التعديلات المنتظمة.

المطلب الثالث: اتفاقية منع التلوث البحري (MARPOL):

تشتمل اتفاقية منع التلوث البحري على مجموعة من المعاهدات والإتفاقيات الدولية التي تهدف إلى الحد من تلوث المحيطات والبحار وتوفير الحماية لها من الأضرار التي يكون سبباً فيها من خلال ما يمارسه من أنشطة تجارية أو غيرها، ومن أبرز هذه الإتفاقيات:

أولاً: اتفاقية ماربول (MARPOL):

وتعتبر هذه الإتفاقية الدولية من بين هذه الإتفاقيات التي تهدف إلى منع تلوث المحيطات والبحار، حيث أنها تهدف إلى الحد من تلوث البحر من السفن، وتشمل كل أشكال التلوث مثل تلوث النفط، والمواد الكيميائية السامة، والقمامة البحرية، وغيرها من أشكال التلوث.

ثانياً: اتفاقية برشلونة (Convention Barcelona):

إن هذه الإتفاقية كسابقتها تهدف إلى حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من خلال تطبيق مجموعة من البروتوكولات التي تحد من الملوثات المنبعثة من الأنشطة البحرية والصناعية. (22)

ثالثاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS):

تعتبر هذه الإتفاقية الإطار القانوني الدولي الذي يحكم حقوق وواجبات الدول فيما يتعلق باستخدام البحر وحمايته، بما في ذلك منع تلوث البحار.

يتضح لنا من خلال هذا العرض لهذه الإتفاقيات الدولية أن جميع هذه الإتفاقيات تهدف إلى الحفاظ على النظام البيئي البحري، وضمان الإستخدام الأمثل والمستدام للمواد البحرية.

المطلب الرابع: الإتحاد الدولي للمساعدات البحرية (IALA):

يعتبر الإتحاد الدولي للمساعدات البحرية منظمة دولية تهدف إلى تعزيز السلامة البحرية من خلال تطوير وتحسين المساعدات البحرية مثل المنارات، العلامات الملاحية، وأجهزة الإشارة. ولقد تأسس الإتحاد في سنة 1957، وتقوم على وضع معايير دولية، وتوجيهات فنية لتوحيد وتنسيق أنظمة المساعدات البحرية في جميع أنحاء العالم، ويهدف إلى تحسين السلامة البحرية وتسهيل حركة السفن عبر المحيطات.

ويشارك في هذا الإتحاد العديد من الدول والمؤسسات المعنية بالملاحة البحرية من جميع أنحاء العالم، وتعد الأنشطة التي يقوم بها هذا الإتحاد أنشطة أساسية لضمان الأمن البحري والإستدامة.

الخاتمة:

من خلال عرضنا لهذا الموضوع يتضح لنا أن تعزيز السلامة البحرية يعد مسؤولية مشتركة، تتطلب تعاوناً فعالاً بين جميع الجهات المحلية والدولية، وذلك لتحسين وتجويد الإطار القانوني والتقني، وتطبيق القوانين بقوة وفرض العقوبات على مستحقيها ممن يعبثون بالقوانين المحلية والدولية، يساهم في تقليل المخاطر وحماية الأرواح والبيئة البحرية في ليبيا وغيرها من الدول لذلك سوف نتطرق إلى النتائج التي توصلنا إليها في هذا البحث (أولاً) ثم إلى التوصيات والتي نأمل أن يؤخذ بها وتصبح حيز التنفيذ (ثانياً).

أولاً: النتائج:

1. تهدف قوانين حماية البيئة البحرية إلى منع التلوث الناجم عن السفن.
2. تعتمد ليبيا على اتفاقيات دولية لتعزيز الإطار التشريعي الخاص بالسلامة البحرية.
3. توفر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قواعد عامة لتحديد الحقوق والمسؤوليات في المياه الإقليمية والدولية.
4. تلتزم اتفاقية السلامة الدولية للحياة في البحار السفن بتطبيق معايير عالمية تتعلق بالبناء والتجهيز والتشغيل لضمان سلامة الأرواح.
5. تركز اتفاقية منع التلوث البحري على منع التلوث البحري الناتج عن السفن، مما يعزز بيئة بحرية نظيفة وآمنة.
6. يوفر الإتحاد الدولي للمساعدات البحرية إرشادات لإنشاء وصيانة أنظمة الملاحة البحرية.

7. تعتبر ليبيا طرف في العديد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالقانون البحري.
8. يعد قانون رقم (15) لسنة 2003 بشأن حماية وتحسين البيئة هو الإطار التشريعي الأساسي لحماية البيئة في ليبيا.
9. إن مصلحة الموانئ والنقل البحري اللببية هي المسؤولة عن تطوير وإدارة وتشغيل الموانئ والمنشآت البحرية في ليبيا.
10. يمثل خفر السواحل الجهة المسؤولة عن تأمين الحدود البحرية للدول.

ثانياً: التوصيات:

1. الحاجة إلى تحديث التشريعات المحلية لتتوافق مع التطورات الدولية.
 2. بذل الجهود المحلية والدولية لتعزيز القدرات المؤسسية وزيادة الوعي البيئي لضمان حماية البيئة البحرية بشكل أفضل.
 3. تحديث البنية التحتية للموانئ لتلبية احتياجات السوق المتزايدة.
 4. المساهمة في تعزيز الربط البحري بين ليبيا وغيرها من دول العالم.
 5. إعداد كوادر بشرية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ وفقاً للمعايير الحديثة.
- وفي نهاية إعدادي لهذا البحث أرجو أن تلقى هذه التوصيات آذان صاغية للعمل بها في تقنين قوانين تحمي البيئة البحرية من التلوث والمخاطر سواء كان ذلك على الصعيد المحلي أو الدولي، وأرجو أن يكون هذا العمل لبنة جديدة تضاف إلى المكتبات العلمية للإستفادة منها عند الحاجة ونسأل الله العلي القدير التوفيق في القول والعمل.

المراجع:

1. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الطبعة الثانية، دار المطبوعات الجامعية، ص ص 14-15.
2. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ج 1، ص 10.
3. هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، ص 10.
4. القانون البحري لسنة 1953م.
5. القانون رقم 66 لسنة 1974 بشأن الرابنة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين.
6. القانون رقم 14 لسنة 1989 بشأن تنظيم استغلال الثروة البحرية.
7. القانون رقم (81) لسنة 1970، بشأن الموانئ.
8. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 2008، ص 477.
9. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS).
10. اتفاقية ماربول (MARPOL).
11. اتفاقية التنوع البيولوجي (CBD).
12. القانون رقم 15 لسنة 2003 بشأن حماية وتحسين البيئة.
13. اللائحة التنفيذية للقانون رقم 15 لسنة 2003.
14. قرار مجلس الوزراء رقم (42) لسنة 2023، بتشكيل جهاز الشرطة البيئية.
15. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري في ضوء قانون التجارة البحرية الجديد والمستحدث من أحكام النقص وآراء الفقه، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 33.
16. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 2008، ص 58.
17. جابر إبراهيم الراوي، القانون الدولي للبحار، كلية القانون جامعة بغداد، 1989، ص 168.
18. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 2008، ص 53.
19. إبراهيم محمد الدغمة، القانون الدولي الجديد للبحار، القاهرة، دار النهضة العربية، 1983، ص 26.
20. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للتوزيع والنشر، 2008، ص 58.
21. اتفاقية السلامة الدولية للحياة في البحار (SOLAS).
22. اتفاقية برشلونة (Convention Barcelona).