

مدي مسؤولية دولة العلم عن أعلام الجامعة
في ظل احكام اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢
Flags of convenience

إعداد

د/خالد محمد حسن إسماعيل

مقدمة:

تعتبر حماية البحار والمحيطات ومواردها البحرية من خلال حفظها واستخدامها علي نحو مستدام احد اهداف التنمية المستدامة التي تبتغي الامم المتحدة تحقيقها بحلول عام ٢٠٣٠ الامر الذي يلقي علي عاتق المجتمع الدولي واشخاصه المختلفة وعلي راسها الدول عبئا ثقيلا بغية تحقيق ذلك .

فحماية البحار والمحيطات وبيئتها البحرية من التلوث من السفن والناقلات مهمة ثقيلة لم تكن اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ اول من وسدتها والقتها علي عاتق المجتمع الدولي واشخاصه الا انها افردت لها مكانا هاما (الجزء الثاني عشر) واختصت باحكامها- بصفة خاصة كاهل ثلاث فئات من الدول وهي الدول الساحلية و دول الميناء و دول العلم كل في اختصاصه وولايته . فما زال دور دولة العلم يمثل محورا وركيزة أساسية من الركائز التي يرتكن إليها المجتمع الدولي في حماية البحار والمحيطات وبيئتها البحرية من أخطار التلوث البحري من السفن والناقلات. فما بين اليد العليا والسلطة المطلقة بلا منازع لدولة العلم في الماضي علي سفنها وناقلاتها في أعالي البحار وبين التوجه نحو المزيد من تقييد هذه السلطة في الحاضر والمستقبل الهادف لكبح جماح أخطار وأضرار التلوث البحري كانت هناك حاجة ماسة إلي تحقيق نوع من إعادة التوازن بين العديد من المصالح المتضاربة .

فدولة العلم وما تهدف إلي تحقيقه من منافع اقتصادية وعدم تفريطها في مكتسبات الماضي ونكوصها عما وسد إليها نحو حماية البيئة البحرية وتمسكها بسيادتها علي سفنها وناقلاتها والدولة الساحلية وما تصبو إلي تحقيقه من بيئة بحرية نظيفة من ناحية والمجتمع الدولي ومراميه نحو تحقيق التوازن بين الملاحة الآمنة وحريتها وحماية البيئة البحرية له ولاشخاصه من ناحية أخرى كل ذلك أو جلّه من المصالح المتضاربة في حاجة إلي إعادة التوازن ومحاولة إيجاد الآليات التي توفر نوعا من التوازن بين هذه المصالح .

فقد أفضي واسهم تساهل دول الأعلام في شروط منح جنسيتها وتراخيها وضعف آليات رقابتها علي السفن والناقلات إلي بروز ظاهرة "أعلام المجاملة" والتي لطالما ارقّت العالم والتي كلما وقعت حادثة تنتمي إلي هذه الفئة من السفن والناقلات تعالت الصيحات والدعوات إلي محاربة هذا النوع من السفن والناقلات .

ايضا ورغم ما يطالب به القانون الدولي من تسجيل للسفن والناقلات وضرورة انتمائها لإحدى أشخاصه من الدول إلا انه ترك ذلك للتشريعات الداخلية لأشخاصه وقد مثل ما اشترطه من ضرورة وجود رابطة حقيقة بين دولة العلم والسفن والناقلات التي تبحر تحت احد أعلام تلك الدولة مشكلة كبيرة فيما تعنيه

عبارة "الرابطة او الصلة الحقيقية" بالاضافة لمفهوم لا يقل غموضا من مفهوم "الرابطة الحقيقة" الا وهو مفهوم "القواعد والمعايير المقبولة عموما" و "القواعد والمعايير المنطبقة عموما" .

فما هي ظاهرة إعلام المجاملة وأسباب انتشارها وسبل مواجهتها في ظل الاعتراف بصعوبة القضاء عليها مع التطرق لتسجيل السفن والناقلات ولما يعنيه مفهوم الصلة الحقيقية وايضا "مفهوم القواعد والمعايير المقبولة عموما" و "القواعد والمعايير المنطبقة عموما" جميع هذه المفاهيم وجلها هي ما يهدف البحث الي التعريف بها في ضوء ما وسدته الاتفاقيات الدولية لدولة العلم من حقوق وما القته علي كاهلها من التزامات .

منهج البحث:

فقد سار منهج البحث أو الدراسة على أساس المنهج التحليلي والذي من خلاله سيتم تناول المعاهدات الدولية المتعلقة بتسجيل السفن وممارسات الدول بشأن اعلام المجاملة وما صدر من القضاء الدولي وممارسة الدول بشأن التعريف بمعنى "الصلة او الرابطة الحقيقية" وما أسفرت عنه التاويلات المتعلقة "بمفهوم القواعد والمعايير المقبولة عموما" و "القواعد والمعايير المنطبقة عموما" .

خطة البحث:

فمن خلال هذا البحث ونظرا لكون ما تم الاشارة اليه من مفاهيم ومصطلحات سواء كان مفهوم "اعلام المجاملة" او "مفهوم القواعد والمعايير المقبولة عموما" و "القواعد والمعايير المنطبقة عموما" يدخل ضمن الاختصاص التنفيذي لدولة العلم في ضوء ما وسدته اليها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ لذلك سيتم تقسيم البحث الي ثلاثة فروع بمفاهيم اشمل واعم تنطوي علي ما تم الاشارة اليه وذلك علي النحو التالي :

الفرع الاول: والذي من خلاله سيتم تناول مسؤولية دولة العلم عن ضمان امتثال سفنها وناقلاتها لتشريعاتها الوطنية والذي سيتم من خلاله تناول ظاهرة اعلام المجاملة وتسجيل السفن والصلة او الرابطة الحقيقية بين السفينة ودولة العلم.

الفرع الثاني: وسيتم من خلاله تناول مسؤولية دولة العلم عن ضمان امتثال سفنها وناقلاتها للقواعد والمعايير الدولية والذي سيتم من خلاله تناول "مفهوم القواعد والمعايير المقبولة عموما" و "القواعد والمعايير المنطبقة عموما" .

الفرع الثالث: والذي من خلاله سيتم تناول تقييم دور دولة العلم ومدى مسؤوليتها عن اعلام المجاملة في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

الفرع الأول

مسئولية دولة العلم عن ضمان امتثال

سفنها وناقلاتها لتشريعاتها الوطنية

فلما كانت جهود المجتمع الدولي من غير الممكن أن تؤتي ثمارها إزاء حماية البيئة البحرية ومكافحة التلوث البحري من السفن والناقلات ما لم تكن هناك جهود وركائز على مستوى آخر توازرها وذلك من خلال وضع الالتزامات والواجبات المفروضة على المستوى الدولي موضع التنفيذ .

من هنا يأتي دور الدول على المستوى الفردي من أجل حماية البيئة البحرية والتمثل في ضمان امتثال سفنها وناقلاتها للتشريعات الوطنية ووضعها موضع التنفيذ مع ضمان ان تكون فعاليتها علي نحو لا تقل عن فعالية الالتزامات الدولية.

فمن شأن عدم وجود أية سلطات على السفن والناقلات المبحرة في أعالي البحار أن يؤدي ذلك إلى الفوضى^(١) لذلك وبموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فان السفن والناقلات كمصدر للتلوث قد تم تنظيمها من خلال ثلاث فئات من الدول هي دول العلم، والدول الساحلية، ودول الميناء^(٢)

ورغم قيام القانون الدولي التقليدي بالتسليم باختصاص دولة العلم على سفنها حال تواجدها خارج نطاق الولاية الإقليمية لأية دولة إلا انه بدأ في فقدان جزء من هذه الأهمية فيما يخص مشكلة تلوث البيئة البحرية^(٣) فقد كان القانون الدولي التقليدي يمنح دولة العلم اختصاصا مطلقا باستثناء حق التتبع وتجارة الرقيق والقرصنة وقد أضافت اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢ حالة رابعة وهي التدخل في الحوادث البحرية لتلافي أضرار التلوث^(٤)

فنتيجة للزيادة الكبيرة في اعتماد الاقتصاد العالمي علي النقل البحري وحرية الملاحة علاوة علي التوقعات بزيادته مستقبلا نتيجة لعولمة الأسواق بالإضافة للحاجة لتحقيق التوازن بين المصالح البيئية للدول الساحلية ومصالح

(^١) Mansell (J.N.K) Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues. Springer Science & Business Media, 2009.P2

(^٢)Tanaka(Y).The international Law of the sea.Cambridge University Press 2012 P280

(^٣) د/ صلاح الدين عامر. القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢. دار النهضة العربية. القاهرة. الطبعة الثانية عام ٢٠٠٠. ص ٥١٨

(^٤) د/ عبد الواحد محمد الفار الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢ دار النهضة العربية. القاهرة ١٩٨٥. ص ٩٢

دولة العلم والمجتمع الدولي ككل في الحفاظ على حرية الملاحة التقليدية كل ذلك أو جله أفضى إلي وجود حاجة ملحة لتحقيق نوع من التوازن بين هذه المصالح المتضاربة (١)

فقد تضمنت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ نصوصا تفصيلية خاصة باختصاص دولة العلم الحصري في المواد ٩٢ و ٩٤ والتي تفرق بين الاختصاص بموجب القانون الدولي (اتفاقية قانون البحار المواد ٩٢ و ١/٩٤) والقانون الوطني (اتفاقية قانون البحار م ٢/٩٤ ب). (٢)

فالنصوص المتعلقة بواجب دول العلم في ممارسة أكثر فعالية لاختصاصها وسيطرتها على السفن المسجلة في إقليمها قد ازدادت بموجب اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (٣) فالعديد من أحكامها أكدت علي وجود واجب باتخاذ تدابير وقائية من اجل تجنب الحوادث كالتزام دول العلم "باتخاذ أية خطوات تكون ضرورية لمراعاة تامين" قواعد السلامة (م ٥/٩٤ ، ٢/١٩٤ ، ٢/٢١١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢). (٤)

مع مراعاة تضمن التدابير المتخذة لمنع التلوث من السفن ما هو ضروري لتامين خضوع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة لتفتيشها من قبل مفتش سفن مؤهل وحملها من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما قد يكون ملائما لسلامة ملاحتها (م ٤/٩٤) (٥)

فبهدف تامين سلامة الملاحة في البحار والمحيطات اشترطت المادة ٩٤ ضرورة احترام ربابنة السفن وملاحيها وطواقمها للانظمة الدولية المطبقة والمتعلقة باستخدام الإشارات والاتصالات ومنع حوادث التصادم مع حصولهم علي المؤهلات المناسبة المتعلقة بفنون الملاحة البحرية والاتصالات والهندسة البحرية، مع ضرورة ملائمة عدد الطاقم ومؤهلاته مع نوع السفينة وحجمها

(١) Frank(V). The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea :Implementing Global Obligations at the Regional Level .Martinus Nijhoff Publishers 2007.P191

(٢) Witt(J.A).Obligations and control of Flag States Developments and Perspectives in International Law and EU Law LIT Verlag Munster 2007. P9

(٣) Warner (R). Protecting The Oceans Beyond National Jurisdiction ,Strengthening The International Law Framework .Brill .2009 .P37

(٤) Pozdnakova(A) :Criminal Jurisdiction Over Perpetrators Of Ship-Source Pollution :International Laws ,State Practice and EU Harmonisation .Martinus Nijhoff Publishers .2012 .P35

(٥) د / صليحة علي صداقة النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط . رسالة دكتوراه . جامعة قار يونس بنغازي ١٩٩٦ .ص ١٨٢

ومعداتھا وتجهيزھا.^(١)

كما اوجبت المادة ٣/١٩٤ ب ضرورة ان تكون التدابير مصممة لتقليل التلوث من السفن الى ابعدهم ممكن خاصة التدابير لمنع الحوادث وتعامل مع حالات الطوارئ وتضمن عمليات السلامة في البحر ومنع التصريفات العمدية وغير العمدية، وتنظيم تصميم السفن وبنائها وتجهيزها وتشغيلها وتكوين طواقمها.^(٢)

وطبقا للمادة ٢١٧ يجب على الدول كفالة وضمان امتثال سفنها وناقلاتها للقواعد والمعايير الدولية و قوانين دولة العلم ولوائحها الموضوعة والمتفقة مع هذه الاتفاقية وعليها أيضا اتخاذ التدابير المناسبة لضمان أن السفن المسجلة بها أو التي تبحر تحت علمها محظور عليها الإبحار حتى امتثالها للقواعد والمعايير الدولية.^(٣)

فهذا الالتزام لا يقل أهمية عن وضع واعتماد القوانين فيقع عليها ضمان امتثال هذه السفن للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة والتي تضعها منظمة دولية أو مؤتمر دبلوماسي عام بالإضافة إلى قوانينها وأنظمتها التي وضعتها وفقا لهذه الاتفاقية وذلك بغض النظر عن مكان وقوع الانتهاك^(٤)

كما يجب على دولة العلم ضمان حصول السفن الرافعة لعلمها على الشهادات اللازمة والمتعلقة بالمواصفات والمعايير الدولية لمنع التلوث البحري مع عدم اكتفاء دولة العلم بتسليم هذه الشهادات الدولية لسفنها قبل تشغيلها بل يجب عليها الحرص على إجراء عمليات تفتيش دورية لضمان استمرارية مراعاة سفنها للقواعد والمعايير الدولية والتحقق من كون هذه الشهادات مطابقة للحالة

(١) UN.DOC. A/56/58.P34.Para144

UN.DOC. A/54/429.P40.Para124

د/عبد الواحد محمد الفار. مرجع سابق. ص ٩٢

د/احمد عبد الكريم سلامة. قانون حماية البيئة. دراسة تأصيلية في الانظمة الوطنية والاتفاقية. جامعة الملك سعود. ١٩٩٧ ص ١٤٧

(٢) Pozdnakova(A) OP.Cit .P30

(٣) Kiss(A.CH)& Shelton(D). Aguide to international Environmenal Law .Martinus Nijoff Publishers. Brill, 2007.P195

(٤) د/ صلاح الدين عامر. مرجع سابق. ص ٢٤٣

د/احمد عبد الكريم سلامة مرجع سابق. ص ١٤٦

د / صليحة علي صداقة : مرجع سابق. ص ١٨١

د/عبد الهادي محمد عشري: الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه ، جامعة، القاهرة ١٩٨٩. ص ١٧٤

د /نبيلة عبد الحليم كامل . نحو قانون موحد لحماية البيئة "دراسة في القانون المصري المقارن مع عرض

لمشروع قانون البيئة الموحد". دار النهضة العربية ١٩٩٣. ص ٢٦٥

-Tanaka(Y). OP.Cit .P280

- Kiss(A.CH)& Shelton(D):OP.Cit.P195

الفعلية لكل سفينة (م ٢/٢١٧) وهذا في سياق الإجراءات الضبطية التي تتخذها دولة العلم^(١)

كذلك المادة ٣/٢١٧ فرضت على دول العلم واجب خضوع سفنها للتفتيش الدوري من أجل التأكد من سلامة هذه الشهادات^(٢) وتأتي هذه الإجراءات والتدابير التي تمارسها دولة العلم بموجب ولايتها واختصاصها ليس لأغراض السلامة فحسب بل أيضا من أجل كفالة حماية البيئة البحرية والمحافظة عليها^(٣) وقد اشارت الاتفاقية الي فقدان هذه الشهادات لحجيتها لدي الدول الاخري حال وجود" اسبابا واضحة للاعتقاد بعدم تطابق حالة السفينة الي حد بعيد مع البيانات المدونة في الشهادات"^(٤) الأمر الذي يبرز الاختصاصات الواسعة التي اختصت بها دولة العلم طبقا للمادة ٢١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في مجالي المراقبة والتفتيش على السفن الرافعة لأعلامها أو المسجلة فيها بهدف تحققها من مدى التزام هذه السفن بتطبيق القواعد والمعايير الدولية المنطبقة أو المقبولة عادة بشأن منع التلوث البحري^(٥) وهو ما يبرز دور شركات التصنيف واهمية هذا الدور في منح الصلاحية للسفن والناقلات واعتمادها ومدى استمراريتها .

ورغم ما مثله التطور القانوني من ردة في الحرية المفرطة لدولة العلم إلي تقييد هذه الحرية وبهدف إعادة التوازن والتوفيق بين ما هو تقليدي وما هو مستحدث إلا أن هذا التطور القانوني قد يفقد مضمونه بسبب العديد من سلبيات الممارسات البحرية الدولية ومنها ظاهرة علم المجاملة^(٦) لذلك فمن الضروري أن نبدأ مع بعض المسائل الأولية من خلال التساؤل عن المقصود بالسفن التي دون المستوى؟ ولماذا وجدت؟ ولماذا هي غير مرغوب؟^(٧)

(١) د/محمد البزاز. حماية البيئة البحرية، دراسة في القانون الدولي. منشأة المعارف. الاسكندرية ٢٠٠٦ ص ٩٣
د /نبيلة عبد الحليم كامل . مرجع سابق.ص ٢٦٥
د/احمد عبد الكريم سلامة . مرجع سابق.ص ١٤٧

(٢) Tanaka(Y). OP.Cit .P280
-Kiss(A.CH)& Shelton(D). OP.Cit.P196
(٣) UN.DOC. A/54/429. P40.Para.124

(٤) د/محمد البزاز. مرجع سابق . ص ٩٣
د/ صلاح الدين عامر .مرجع سابق ص ٥٢٠
(٥) د/ صلاح الدين عامر .مرجع سابق ص ٥٢٠ ،
د/ عبد الهادي محمد عشري .مرجع سابق .ص ١٧٥
(٦) د/محمد البزاز. مرجع سابق ص ٨٢

(٧) Churchill(R) . From port state to court state ?international litigation as a possible weapo to combat sub-standard ships . Ndiage(T.M) & Wolfrum(R)
.The law of the sea Environmental law And settement of Disputes
.Martinus Nijhoff Publishers 2007 .P901

١- ماهية أعلام المجاملة:

"أعلام المجاملة" ، "أعلام الملائمة" ، "أعلام الفرصة" ففي البداية ليس هناك تعريف محدد لمفهوم او مصطلح علم المجاملة .فكما يستخدم هذا المفهوم او المصطلح علي نطاق واسع في الاعلام الشعبي فانه يستخدم علي نطاق واسع ايضا في مجال صناعة الشحن و له وقع كبير خاصة في اعقاب حوادث ناقلات النفط التي اعقت غرق الناقلات ايكسون فالديز، اريكا وبريستيج^(١) ويعتبر التلوث النفطي الواسع والذي نجم جراء انهيار وغرق السفينة (إريكا ١٩٩٩) والسفينة (بريستيج ٢٠٠٢) خير مثال علي الكوارث البيئية التي شاركت فيها سفن دون المستوي^(٢) فلا تعتبر ظاهرة اعلام المجاملة من الظواهر الحديثة وإنما يرجع تاريخ اعلام المجاملة الي العصور القديمة عندما كانت السفن تستخدم اعلاما مختلفة لاختفاء جنسيتها وتجنب النزاعات او الصراعات المحتملة^(٣)

وقد ظلت السفن التي دون المستوى تمثل العقبة الكنود والمشكلة الأساسية رغم الجهود المكثفة التي يبذلها المجتمع الدولي على مدى السنوات الماضية في محاولة للقضاء عليها^(٤) فقد كشفت إحصائيات الحوادث التي عرفت الملاحه البحرية في العقود الأخيرة تعرض سفن علم المجاملة لمعدل حوادث اكبر من المعدل الذي يمس الأساطيل التجارية الأخرى^(٥) الامر الذي جعلها محل اهتمام مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) منذ عام ١٩٦٨ من خلال اعداده التقارير وتقديمها عن بلدان السجل المفتوح في نشرته السنوية "استعراض النقل البحري".^(٦)

(١) Watt(E) Coles (R) Ship Registration:Law and Practice.Taylor&Francis 2013.P23

(2) Churchill(R) .OP.Cit.P901

(٣) International Transport Forum ITF Research Reports Liberalisation of Air Transport OECD Publishing.2019 .P197

منتدى النقل الدولي وهو منظمة حكومية يبلغ عدد اعضائها ٥٩ دولة تصدر تقارير بحث عبارة عن دراسات معمقة لقضايا سياسة النقل ذات الاهتمام. راجع في ذلك :

International Transport Forum : ITF Research Reports Smart Use of Roads OECD Publishing.2019.P2

(4) Churchill(R) .OP.Cit .P899

(٥) د/محمد البراز. مرجع سابق.ص٨٤

(٦) UN.DOC. A/59/63.P62.Para.171

كما اسفرت تقارير الامم المتحدة للتجارة والتنمية في ضوء استعراض تطورات النقل البحري عن أن الحمولة المسجلة تحت العلم الاجنبي (وهي التي تكون فيها جنسية المالك تختلف عن العلم الذي تبحر تحته السفينة)تمثل ٧٠.٢ % من المجموع العالمي فنظام السجلات المفتوحة (والذي يكون فيه المالك والعلم من بلدان مختلفة) هو فرصة للبلدان النامية بما في ذلك الجزر الصغيرة للدول النامية مثل جزر مارشال و الدول النامية مثل ليبيريا لتقديم خدمات لسفن التسجيلات وفي نفس الوقت ظل غالبية ملاك السفن في الدول المتقدمة ففي ١ يناير ٢٠١٦ بنما ولبيريا وجزر مارشال لا تزال اكبر مسجلين للسفن فقد مثلوا معا ٤١ % من الحمولة العالمية واكثر من ٧٦% من الاسطول العلمي مسجل لدي البلدان النامية (بما في ذلك العديد من السجلات المفتوحة) راجع في ذلك :

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD Review of Maritime Transport United Nations,2016.P44

ورغم ان بلدان السجلات المفتوحة غالبيتها من الدول النامية الا انه ووفقا لتقارير الاونكتاد تبين ان جنسية المصالح المسيطرة (اي البلدان التي تستخدم اعلام دول التسجيل المفتوح) كانت من الدول المتقدمة فعلم اكبر سجل قي العالم وهو سجل بنما يستخدمه بصفة اساسية ملاك السفن من اليابان يليهم ملاك السفن من الصين ثم من اليونان وتستخدم ثاني اكبر سجل في العالم وهو سجل ليبيريا بصفة اساسية ملاك السفن من المانيا واليونان والسعودية (١) فمن اهم السمات المميزة او التي تتميز بها عمليات السجل المفتوح وجود الصلات الغامضة بين اعلام التسجيل والسفن والناقلات او عدم وجود اي صلات بينها (٢)

ورغم ان اعلام بنما وجزر مارشال وليبيريا وهي ليست من البلدان الرئيسية المالكة للسفن تمثل اهم ثلاثة اعلام من اعلام التسجيل الا انه في السنوات الأخيرة دأبت جزر مارشال علي زيادة حصتها من السوق فأصبحت في يناير ٢٠١٨ ثاني اكبر سجل في العالم ويعود اكبر رابع وخامس سجلين الي هونج كونج(الصين) وسنغافورة وهما يضمنان ملاك يتخذون من كل من هذين الاقتصاديين مقارا لأعمالهم علاوة علي ملاكا من اقتصاديات آخري (٣)

فإذا كانت سفن ٣٥ بلدا بحريا تسجل تحت اعلام أجنبية فان الأمر قد أفضى إلى انتقال عبء المراقبة من دول الاعلام إلى دول الموانئ والدول الساحلية مع بلوغ نسبة السفن التي تمثلها دول التسجيل المفتوح الرئيسية السبعة(بنما - ليبيريا- قبرص- جزر البهاما- مالطة- برمودا- فانواتو) حوالي ٧٥% من السفن المسجلة تحت اعلامها.(٤) ومن بين أعلى خمس تسجيلات ، سجلت جزر مارشال أقوى زيادة في التسجيلات على مدى السنوات الأخيرة ففي عام ٢٠١٨ حلت جزر مارشال محل ليبيريا باعتبارها ثاني اكبر سجل في العالم (٥)

فعلى الرغم من عدم وجود تعريف متفق عليه لظاهرة علم المجاملة (٦) إلا أن مفهوم " السفن دون المستوى" هو مصطلح أو مفهوم يستخدم على نطاق واسع إزاء السفن التي تفشل في تلبية معايير السلامة وصلاحياتها للإبحار المنصوص عليها في الاتفاقيات ذات الصلة وعلى وجه الخصوص اتفاقية سولاس واتفاقية خطوط الشحن واتفاقيات معايير التدريب (٧)

(1) United Nations Review of Maritime Transport 2009 United Nations Publications 2010.P60

(2) UN.DOC. A/59/63.P62.Para172

(٣) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (اونكتاد) ٢٠١٨ . ص ٤١

(4) UN.DOC. A/56/58.P6.Para.5

(5) UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT .UNCTAD 2018 HANDBOOK OF STATISTICS.P77

(6) Tanaka(Y). OP.Cit .P157

(7) Churchill(R) .OP.Cit .P901

علاوة علي ان نقص الرقابة والمراقبة اهم ما يميز سجلات دول العلم ويزيد من جاذبيتها تجاه ملاك السفن غير المستوفية للمعايير المطلوبة مع ضمان استحوادهم علي امتياز تنافسي علي منافسيهم ورغم استجابة دول الاعلام لجهود معالجة هذه المشكلة عن طريق تسهيل شطب تلك السفن من سجلاتها الا ان ذلك من شأنه ان يؤدي الي تعقيد المشكلة خاصة اذا ما تم احتجاز الملاحين في الموانئ الاجنبية^(١)

فاعلام المجاملة اسهل في تحديدها من تعريفها^(٢) فهناك حوالي ٣٠% من حمولة الشحن التجاري العالمي تبجرتحت ٤/٣ اعلام المجاملة مثل ليبيريا وبنما وقبرص^(٣) وترجع الأهمية الكبرى بشأن إيجاد الحلول الناجعة اللازمة لمواجهة ظاهرة أعلام المجاملة إلي كم الحوادث والخسائر التي يتكبدها العالم نتيجة هذه الحوادث إذ كلما وقعت حادثة بحرية إلا وتزايدت الانتقادات العنيفة ضد هذه الظاهرة واشتدت الدعوات للإقلاع عن هذه الممارسة ورفض اختصاص الدول المانحة لأعلام المجاملة أو حتى اعتبار سفنها عديمة الجنسية^(٤)

اما لماذا وجدت السفن التي دون المستوى ففي المقام الأول الأسباب اقتصادية لانه يمكن لمالك السفينة توفير المال من خلال عدم الامتثال لمعايير السلامة الأكثر تطلبا عن طريق الحفاظ على مستوى حراسة اقل ومن خلال توظيف طاقم من البحارة غير مؤهلين تأهيلا كافيا من الدول النامية^(٥) فهناك العديد من الأسباب التي ساعدت على تنامي هذه الظاهرة منها :

١- كثرة التسهيلات التي تقدمها الدول للسفن التي ترفع أعلامها سواء من خلال السماح لمالكي هذه السفن بالتهرب أو تجنب الضرائب المحلية أو من خلال السماح لطاقمها بالتهرب أو تجنب المؤهلات والشهادات المطلوبة منهم .

٢- المزايا والفرص والمنح التي تقدمها هذه الدول والتي تساعد مالكي هذه السفن على تقليل تكاليف الطاقم من خلال توظيف العمالة الرخيصة مقابل حصول هذه الدول على رسوم تسجيل سنوية^(٦)

فابرز مثال على الدول المتساهلة دول مثل ليبيريا وبنما والتي لديها القليل من الحوافز لفرض لوائح صارمة على السفن المبحرة تحت أعلامها لمنع التلوث من السفن خاصة كما ان التلوث لا يحدث أمام سواحلها ، هذا وفي المقابل فقد

(١) UN.DOC. A/54/429.P54.Para.185

(٢) Watt(E) Coles (R) OP.Cit.P25

(٣) Bernaerts (A) Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea ncluding the Text of the 1982 Un Convention & Agreement Concerning Part XI of 1994 Trafford Publishing 2006.P105

(٤) د/محمد البزاز.مرجع سابق.ص٨٤

(٥) Churchill(R) OP.Cit .P901

(٦) Tanaka(Y). OP.Cit .P157

فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار "رسمياً" التزامات خطيرة على دول العلم فيما يتعلق بالسيطرة على سلامة السفن^(١)

٣- تجنب مالكي هذه السفن للقوانين الصارمة التي تفرضها الدول البحرية الرئيسية خاصة فيما يتعلق بقوانين الهياكل البدنية للسفن أو معايير العمل المرتفعة^(٢)

٤- كما العديد من الدول والتي لديها الإرادة أو النية في الالتزام بهذه القواعد قد لا تتوافر لديها الوسائل الضرورية للد من هذه الظاهرة خاصة حال استحواذ الشركات الكبرى المنتمة لدول متقدمة علي ملكية هذه السفن وانتشار الشركات الوهمية الهادفة للتخلص من الالتزامات الدولية والاستفادة من التسهيلات والامتيازات التي توفرها قوانين هذه الدول وهو ما يجعل من الحد من ظاهرة علم المجاملة عملية تواجهها عراقيل سياسية واقتصادية وتشكل إحدى نقاط الضعف التي وصمت جهود المجتمع الدولي للقضاء على التلوث الناتج عن الملاحة البحرية^(٣)

٥- ضعف الرقابة التي تباشرها دول الاعلام حال ابحار سفنها وناقلاتها في أعالي البحار أو في المناطق المختلفة من البحار وهو ما يؤدي بدوره الي ضعف الرابطة او الصلة الحقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل او تبحر تحت علمها^(٤)

ذلك فيما يتعلق بالاسباب التي ادت لوجود السفن دون المستوى وفيما يتعلق لماذا هي غير مرغوب فيها ؟ فلان وجود عدد كبير من السفن التي دون المستوى من شان ابحارها في بحار ومحيطات العالم ان تشكل تهديدا كبيرا لها وللسفن الأخرى والبيئة البحرية علي حد سواء^(٥)

ومن اجل معالجة ظاهرة اعلام المجاملة (يرى د/ابوالخير) وجوب اتخاذ الدول كافة الإجراءات والتدابير الرامية للحد من انتشار هذه الظاهرة حال عدم التمكن من منعها فلها وقف التعامل مع السفن الرافعة لمثل هذه الأعلام مع قيامها بحث مواطنيها على عدم التعامل مع سفن الدول التي اشتهرت بالتساهل والتسامح

(١) Hui (W). Civil Liability For Marine Oil Pollution Damage .Acomparative and Economic Study Of The International ,U S and Chinese Compensation Regime .thesis to obtain the degree of Doctor from the Erasmus university Rotterdam .2011.P25

(٢) Oda (SH).Fifty Years Of The Of The Sea :With A special section on the international court of justice .Martinus Nijhoff Publishers 2003.P431

(٣) د/محمد البزاز. مرجع سابق.ص ٢٢٠: ٢٢١

(٤) د/ أبو الخير أحمد عطية عمر: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس ١٩٩٥ ص ٢٦٣

(٥) Churchill(R) .OP.Cit .P900

في منح جنسيتها وبعدم ممارسة الرقابة الفعالة التي تتطلبها القواعد والأنظمة الدولية على السفن الرافعة لعلمها (١)

كما انه نظرا للتاثير السلبي لهذه الممارسات غير القانونية علي قطاع النقل البحري من خلال ما تشير اليه الاعداد المتزايدة من حوادث الاحتيال في تسجيل السفن وتزييف السجلات الخاصة بها فقد ذلك دعا المنظمة البحرية الدولية استجابة للتقارير المقدمة من اعضائها الي العمل علي اتخاذ التدابير لمنعها (٢) ومن هذه التدابير العمل علي إنشاء قاعدة بيانات شاملة للسجلات والإجراءات ذات الصلة لتقديم البلاغات فضلا عن أفضل الممارسات الموصي بها للمساعدة في مكافحة هذه الممارسات (٣) ونظرا لاهمية التسجيل بوصفه الرابط بين دولة العلم والسفينة او الناقله اثر البحث التعرض بشئ من التفصيل لماهية تسجيل السفن واهميته من اجل الحد من الممارسات غير المشروعة في منح الاعلام او تغييرها.

٢- تسجيل السفن (٤):

فعلي الرغم من الاعتراف بحق الدول في منح جنسيتها للسفن المسجلة في إقليمها وحققها في الإبحار تحت علمها من خلال معالجة الشروط التي تضمن هذا المنح (م/١٥ اتفاقية أعالي البحار عام ١٩٥٨) والتوصل للإجراءات الضرورية التي تضمن سلامة السفن التي تمارس دولة العلم ولايتها القضائية عليها (م/١٠ من اتفاقية أعالي البحار) الا ان مسئولية دولة العلم قد أكدتها وأفاضت فيها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ (٥) فمن الواضح في اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢ ان تسجيل سفينة ليس مسألة اجراءات ادارية وحسب ولكنه يستتبع تحمل المسئولية من جانب دولة العلم لكفالة امتثال السفينة للصكوك الدولية ذات الصلة (٦)

وإذا كان القانون الدولي استلزم تسجيل السفن إلا انه ترك ذلك للتشريعات الداخلية لدولة العلم الذي ترفعه السفينة .

(١) د/ أبو الخير أحمد عطية عمر: مرجع سابق. ص ٢٦٣

(٢) UN.DOC. A/73/368.P13.Para.65

(٣) UN.DOC. A/74/350.P7.Para.36

(٤) كان تسجيل السفن نظرا لاهميته محل العديد من الاتفاقيات والتي لم تدخل حيز النفاذ حتي تاريخه نذكر منها

١- اتفاقية المتعلقة بتسجيل الحقوق فيما يتصل بالسفن قيد التشييد، ١٩٦٧ (غير نافذة)

٢- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن، ١٩٨٦ غير نافذة

٣- اتفاقية توحيد قواعد معينة تتعلق بالامتيازات والرهونات البحرية، ١٩٦٧ (غير نافذة بعد)

٤- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية، ١٩٩٣ (غير نافذة بعد)

(٥) Mansell (J.N.K) OP.Cit .P2

(٦) UN.DOC. A/54/429.P55.Para.186

فمن خلال الاتفاقية المتعلقة بتوحيد القواعد التي تتعلق بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٦٧ تم إلزام الدول الأطراف بعدم السماح بالغاء تسجيل السفن دون موافقة اصحاب الرهون المسجلة مع التزام الدول بمنع التسجيل المزدوج كما ألزمتها بتدوين كافة التغييرات الطارئة علي التسجيل (١) اما السفن التي كانت قيد التشييد او في طور البناء فقد كانت محل احكام الاتفاقية المتعلقة بتسجيل الحقوق فيما يتصل بالسفن قيد التشييد، ١٩٦٧ (لم تدخل حيز النفاذ)

وكذلك قامت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٩٣ بالتاكيد علي منع التسجيل المزدوج مع التاكيد ايضا علي ضرورة الحصول علي الموافقات الخطية من اصحاب الرهون والرسوم حال الغاء التسجيل (٢) وقد لوحظ في لجنة السلامة البحرية ان عدد من دول العلم تشطب السفن التي ترفع اعلامها والتي لا تمتثل للحد الادني من المتطلبات الدولية من سجلها وان ذلك قد يؤدي الي اثار خطيرة علي البحارة المتواحدون علي متنها والذين قد يجدون انفسهم في ميناء اجنبي وقد تخلت عنهم دولة العلم. (٣)

ومع عدم تعريف التسجيل او شروطه بموجب وثائق المنظمة الدولية البحرية -تاريخيا لا يوجد معايير دولية لتسجيل السفن- وبسبب القلق للانتشار الواسع للسجلات المفتوحة او اعلام المجاملة في السبعينات بدأ العمل في الامم المتحدة علي اتفاقية شروط تسجيل السفن (اتفاقية التسجيل) والتي فتحت للتوقيع عام ١٩٨٦ (٤)

واحتراما من اتفاقية التسجيل لمكانة التشريعات الداخلية والانظمة الوطنية وسيادة الدول وهو ما يعني -في راينا - تمسك الدول واصرارها علي مبدأ السيادة فقد قررت الاتفاقية من خلال ديباجتها جق كل دولة في وضع شروط منح جنسيتها ولتسجيل السفن في اقليمها وحقها في منح علمها .

(١) المادة ٣ من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية لعام ١٩٦٧ (غير نافذة بعد) تلتزم الدول بعدم السماح بالغاء تسجيل سفينة ما دون موافقة كافة اصحاب الرهونات المسجلة. الرهونات المسجلة؛ وتلتزم الدول بمنع التسجيل المزدوج للسفن المادة ١١: تلتزم الدول بتدوين التغييرات التي تطرأ على التسجيل.

(٢) الاتفاقية الدولية المتعلقة بالامتيازات والرهونات البحرية، ١٩٩٣ (غير نافذة بعد) المادة ٣: تلتزم الدول بعدم السماح للمالك بأن يلغي تسجيل السفينة ما لم تكن جميع الرهونات أو الرسوم المسجلة قد شطبت، أو ما لم يحصل على الموافقة الخطية من جميع أصحاب هذه الرهونات والرسوم؛ وتلتزم بمنع التسجيل المزدوج للسفن؛ المادة ١٦: تلتزم بمنع السفن المسجلة في دولة ما من رفع علم دولة أخرى مؤقتا ما لم تكن جميع الرهونات أو الرسوم المسجلة على تلك السفينة قد سددت، أو ما لم يكن قد تم الحصول على موافقة خطية من أصحاب هذه الرهونات أو الرسوم.

(٣) UN.DOC. A/52/487.P46.Para149

(٤) Mansell (J.N.K) OP.Cit .P28

كما هدفت الاتفاقية الي انه من اجل ضمان تعزيز الصلة الحقيقية القائمة بين الدولة والسفن الرافعة لاعلامها وبغية ممارسة رقابتها بفعالية عليها فيما يتعلق بتحديد هوية مالكي السفن ومجهزتها ومسئوليتهم والمسائل الإدارية والتقنية والاقتصادية والاجتماعية،ينبغي لدولة العلم تطبيق الأحكام الواردة في هذه الاتفاقية (١)

كما قامت بوضع بعض التعريفات لبعض المفاهيم التي وردت بها من خلال المادة الثانية(٢) علاوة علي قيامها بوضع موضوع الصلة الحقيقية نصب اعينها فهدفت خلال المواد ٨ و٩ و١٠ من اتفاقية تسجيل السفن لعام ١٩٨٦ الى إنشاء صلات اقتصادية بين السفينة ودولة العلم من خلال النص على ضرورة مشاركة مواطني دولة العلم في ملكية السفينة واطقمها وادارتها (٣) ثم ما لبثت ان جاءت الاتفاقية بالمادة ١/١١ وقررت ضرورة قيام كل دولة طرف بانشاء سجل لتسجيل السفن مع ضرورة الاحتفاظ به علاوة علي ضرورة اشتمال السجل وتضمينه بيانات محددة (٤) ومع ذلك حتي الان لم تدخل الاتفاقية

(١) المادة الاولي من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦

(٢) المادة الثانية من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦

والتي وضعت بعض التعريفات كالتالي: " دولة العلم " تعني الدولة التي ترفع علمها سفينة ما ويحق لها رفعه ؛ و " المالك " أو " مالك السفينة " أي شخص طبيعي أو اعتباري مسجل في سجل السفن لدى دولة التسجيل بصفته مالك سفينة، ما لم يذكر غير ذلك بوضوح ؛ " دولة التسجيل " الدولة التي قيدت سفينة ما في سجل السفن لديها ؛ " سجل السفن " يعني السجل الرسمي الذي تسجل فيه، أو السجلات الرسمية التي تسجل فيها،

(٣) UN.DOC. A/59/63.P61.Para168

(٤) ونصت المادة ٢/١١ بشأن شروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦ علي البيانات التي تدون في هذا السجل، ما يلي:

- (أ) اسم السفينة واسمها السابق وتسجيلها السابق إن وجدا ؛
- (ب) مكان أو ميناء التسجيل أو الميناء الأصلي، والرقم الرسمي للسفينة أو ملاءمة هويتها ؛
- (ج) إشارة النداء الدولية للسفينة، إن كانت لها مثل هذه الإشارة ؛
- (د) اسم بنائي السفينة ومكان وسنة بنائها ؛ (هـ) المواصفات التقنية الرئيسية للسفينة ؛
- (و) اسم وعنوان جنسية المالك أو كل من المالكين ، حسب الحالة ؛ وما يلي إذا لم يكن مسجلا في مستند عام آخر يسهل لأمين السجل في دولة العلم الوصول إليه
- (ز) تاريخ شطب أو تعليق التسجيل السابق للسفينة ؛
- (ح) اسم وعنوان وجنسية مستأجر السفينة العارية، حسب الاقتضاء، حيثما تنص القوانين والأنظمة الوطنية على تسجيل السفن المؤجرة عارية ؛
- (ط) تفاصيل أية رهون أو أعباء مماثلة أخرى على السفينة على النحو المنصوص عليه في القوانين والأنظمة الوطنية ؛

٣- فضلا عن ذلك ينبغي أن يكون يدون في السجل أيضا :

- (أ) إذا كان هناك أكثر من مالك واحد، النسبة التي يملكها كل منهم في السفينة ؛
- (ب) اسم وعنوان وجنسية المجهز حسب الاقتضاء، عندما لا يكون المالك أو مستأجر السفينة العارية هو المجهز.

٤- ينبغي أن تتأكد الدولة، قبل تسجيل سفينة ما في سجل سفنها، من أن التسجيل السابق، إن وجد، قد شطب.

٥- في حالة استئجار سفينة عارية ينبغي أن تتأكد الدولة من أن الحق في رفع علم دولة العلم السابقة قد علق. ويجري هذا التسجيل عند تقديم إثبات يبين تعليق التسجيل السابق فيما يتعلق بجنسية السفينة في ظل دولة العلم السابقة ويبين تفاصيل أية أعباء مسجلة."

حيز النفاذ^(١) ويظل التساؤل ما إذا كان "اختصاص دولة العلم" يمكن أن يستمر في خدمة وسائل فعالة لحل المشاكل المتعلقة بالحفاظ على البحرية أم لا ؟
ففي المقام الأول: دولة التسجيل لا تمارس دائما الإشراف الجدير بالثقة وهذا أمر مفهوم بسهولة في ضوء الممارسة الشائعة في صناعة الشحن لصنع القرار على التسجيل فقط على أساس المجاملة من أجل تجنب الضرائب العالية، القوانين الصارمة لهياكل البدن، معايير العمل العالية المفروضة من قبل الدول البحرية الرئيسية، ملاك السفن المسجلين سفنهم في دولة متساهلة وتبحر تحت علمها.

وفي المقام الثاني: فائدة "اختصاص دولة العلم" كمبدأ تنظيمي تم وضعها في شك من حقيقة أن الدول الأكثر تأثرا من الإغراق وتصريف الصابورة ليست هي دول التسجيل ولكن الدول الساحلية القريبة من الحوادث.^(٢)

واستمرارا للنهج الذي سلكته اتفاقية جنيف لاعالي البحار لعام ١٩٥٨ واتفاقية مونتيغيوباي لعام ١٩٨٢ فقد اكدت الاتفاقية علي ضرورة وجود الصلة الحقيقية بين السفينة ودولة العلم والتي تمارس ولايتها ورقابتها الممارسة الفعلية وفقا لمبدأ الصلة الحقيقية^(٣) وفي ضوء ما اشترطته الاتفاقيات الثلاث او ما سلكته من ضرورة او اهمية توافر الرابط او ما اسمته وعبرت عنه بالصلة الحقيقية بين السفينة او الناقله وبين الدولة التي تبحر تحت علمها اثر البحث التعرض لماهية هذه الصلة او الرابطة بين السفينة والناقله ودولة علمها
٣- الرابطة او الصلة الحقيقية بين السفينة أو الناقله ودولة علمها:

يمثل "تغيير العلم" و"التنقل بين الأعلام" مشكلتين خطيرتين.^(٤) فمع غياب السلطة الدولية التي تحكم أعالي البحار كان ولا مناص من أن تكون ولاية دولة العلم هي السمة السائدة في تنظيم الأنشطة في أعالي البحار وهو الأمر الذي أفضي إلى أن يكون ربط السفن بجنسية دولة العلم بطريقة تلقائية من شأنه أن يورد نظاما للحقوق والواجبات في ظل القانون الدولي والمحلي في نطاق أعالي البحار^(٥)

فالصلة الحقيقية "واحدة من الأحكام المثيرة للجدل الواردة في تدوين اتفاقيات قانون البحر، والتي نصت على انه "لا بد من وجود صلة حقيقية بين الدولة والسفينة" (م ١/٥ من اتفاقية أعالي البحار، م ١/٩١ من اتفاقية قانون البحار)

(١) Watt(E) Coles (R) OP.Cit .P18

(٢) Oda (SH).OP.Cit .P431

(٣) ديباجة اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بشروط تسجيل السفن لعام ١٩٨٦

(٤) UN.DOC. A/59/63.P28.Para.74

(٥) Warner (R). OP.Cit.P35

وهو الأمر الذي من شأنه أن يثير تساؤلا حول ما إذا كان غياب هذا الشرط يبيح لدولة أخرى رفض الاعتراف بجنسية السفينة ؟ هذا التساؤل تم إثارته مرتين : الأولى : كان أمام محكمة العدل الدولية ففي رأيها الاستشاري في ٨ يونيو عام ١٩٦٠ على دستور لجنة السلامة البحرية بالمنظمة الدولية البحرية الاستشارية تجنبت المحكمة اتخاذ موقف إزاء هذا التساؤل .

الثانية: بعد حوالي ٤٠ سنة في حكمها عام ١٩٩٩ في قضية السفينة سايغا المحكمة الدولية لقانون البحار كان لديها الفرصة للنظر في الموضوع في ضوء المادة ١/٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الا انها أعطت إجابة سلبية عن السؤال حول ما إذا كان غياب هذا الشرط يبيح لدولة أخرى أن ترفض الاعتراف بجنسية السفينة وكانت حجة المحكمة مبنية على أساس العمل التحضيري للجنة القانون الدولي وفي مؤتمرات الأمم المتحدة الأول والثالث لقانون البحر (١)

ففيما يتعلق بالصلة الحقيقية فقد قامت المحكمة بالتشديد علي ان احد الاهداف التي اتت بها احكام الاتفاقية فيما يتعلق بالحاجة إلى وجود صلة حقيقية بين السفينة ودولة علمها هو ضمان قيام دولة العلم بواجباتها على نحو أكثر فعالية (٢)

فقد أشارت المحكمة إلى أن " لجنة القانون الدولي في المادة ٢٩ من مسودة مواد قانون البحر المعتمدة عام ١٩٥٦ اقترحت وجود مفهوم "الصلة الحقيقية" كمييار ليس فقط لمنح الجنسية للسفينة ولكن من اجل اعتراف الدول الأخرى بهذه الجنسية، فبعد النص على أن "السفن لها جنسية علم الدول التي يحق لها رفع علمها "مسودة المادة استمرت "ومع ذلك بهدف الاعتراف بالطابع الوطني للسفينة من الدول الأخرى، يجب أن يكون هناك صلة حقيقية بين الدولة والسفينة فهذه الجملة لم تتضمنها المادة ١/ ٥ من اتفاقية أعالي البحار ١٩٥٨ والتي تقرأ ،في جزء، كما يلي "لابد من وجود صلة حقيقية بين الدولة والسفينة، خاصة، الدولة التي يجب أن تمارس اختصاصها بفعالية وسيطرتها في المسائل الإدارية، التقنية والاجتماعية على السفن التي تسير تحت أعلامها". (٣)

فما ورد باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يرجع أيضا إلى ما شاب اتفاقية أعالي البحار عام ١٩٥٨ والتي قامت بوضع دلائل أكثر عمومية وغير محددة من اجل إيجاد رابطة حقيقية بين دولة العلم والسفينة التي تحمل علمها

(١) Treves (T) International courts and tribunals and the development of the law of the sea in the age of codification , Castillo(L).law of the sea from Grotius to the international tribunal for the law of the sea .Hotei Publishing 2015 .P87

(٢) UN.DOC. A/54/429.P73.Para255

(٣) Treves (T) OP.Cit .P87

فالمادة الخامسة من اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨ بشأن مفهوم الرابطة الحقيقية تم الاحتفاظ بها في المادة ١/٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^(١)

ورغم أن مفهوم "الصلة الحقيقية" كان موجودا بالفعل في اتفاقية أعالي البحار لعام ١٩٥٨، وفي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ فإن أيًا من هاتين الاتفاقيتين لم تُقدّم تعريفًا للصلة الحقيقية.^(٢) وقد أشارت المحكمة في قرارها أن الاتفاقية لم تضع أي معيار لمعنى "الصلة الحقيقية" فيما يتعلق بتسجيل السفن.^(٣)

ورغم من أن المادة ٩١ من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ منحت كل دولة الحق في وضع شروط منح جنسيتها وتسجيل السفن في إقليمها وحق السفن في رفع علمها مع وجوب قيام "رابطة حقيقية" بين السفينة والدولة إلا أن ذلك يفتقر إلى التحديد^(٤)

فلغموض الذي شاب نص المادة ٩١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ من خلال ما تطلبته من الحاجة إلى وجود "رابطة حقيقية" بين دولة الجنسية والسفينة لم يمنع نشوء ظاهرة علم المجاملة^(٥) وإذا كانت المحكمة الدولية لقانون البحار قد أوضحت معنى الصلة الحقيقية فيما يتعلق بمنح الجنسية للسفن إنما يكون عن طريق التسجيل^(٦) فإن هناك من يري أنه من الممكن لتعريف التسجيل الدولي أو اعلام المجاملة من خلال الرجوع الي وجود رابط اقتصادي حقيقي أو رابطة اقتصادية حقيقية بين السفينة ودولة تسجيلها^(٧)

فقد قامت الولايات المتحدة بتوضيح كيفية منح جنسيتها للسفن وتوضيح معنى الصلة الحقيقية من خلال تقريرها المقدم الي اللجنة الفرعية حيث اشارت الي وجود قيود مفروضة على السفن التي ترفع علمها مع عدم منح جنسيتها إلا للسفن المملوكة بالكامل لمواطنيها والتي يتولى مواطنوها بشكل أساسي تشغيلها مع اشتراط القوانين الامريكية علي السفن الموثقة بموجبها عدم ادراجها بسجلات بلدان اخري او تشغيلها تحت سلطة بلد آخر دون موافقة الولايات المتحدة^(٨)

^(١) Warner (R). OP.Cit .P37

^(٢) UN.DOC. A/59/63.P61.Para.166

^(٣) Witt(J.A).OP.Cit.P30

^(٤) UN.DOC. A/54/429.P54.Para184

^(٥) Hui (W). OP.Cit .P25

^(٦) Witt(J.A).OP.Cit.P31

^(٧) Watt(E) Coles (R) OP.Cit.P24

^(٨) UN.DOC. A/55/61.P26.Para89

فترجع ضرورة اشتراط رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل علمها باعتباره أمر حتمي و يمثل مصلحة عامة للجماعة الدولية تتمثل في تحقيق الأمن وحسن النظام في أعالي البحار (١) ومن ثم فإن إقامة متطلبات وشروط تسجيل السفن على أساس معايير "الصلة الحقيقية" بصورة رئيسية، حسب ما تحدده اتفاقية عام ١٩٨٦، ليس كافيا خاصة وأن الأمر يتطلب رقابة أشد من الدولة التي تقبل إدخال سفينة في سجلها وبالتالي أن الأوان لإعادة النظر في الاتفاقية بغية تحديد التعديلات والتغييرات اللازمة لجعل الاتفاقية تُلبي المتطلبات الأمنية الراهنة. (٢)

هذا ويبدل المجتمع الدولي جهودا مضنية من اجل وضع اطر يتم من خلالها التكيف ومعالجة اوجه القصور المتعلقة بتسجيل السفن وماهية الرابطة الحقيقية . ففي رسالة تم توجيهها إلى الأمين العام للأمم المتحدة والتي من خلالها تم مطالبته بالقيام بدور ريادي بشأن تشكيل افرقة عمل مشتركة لدراسة الأسباب الأساسية لمشكلة حماية البيئة البحرية والسلامة البحرية بشأن تسجيل السفن، وانعدام "الرابطة الحقيقية" بين السفينة ودولة التسجيل، وتقاعس بعض دول العَلم عن التنفيذ الكافي لما وسد اليها (٣)

الا انه ورغم ما ابدته العديد من الدول في انهاء السجلات المفتوحة تدريجيا بعد اجراء المزيد من الدراسات حول الآثار المترتبة على هذا الإنهاء واثاره الاقتصادية والاجتماعية خاصة تلك التي تقع على اقتصادات البلدان النامية، وتأثيراته على النقل البحري العالمي " مع "إمكانية إنشاء آلية قانونية لتنظيم عمليات أساطيل السجل المفتوح خلال فترة الإنهاء التدريجي" الا انه في نهاية الامر أتضح أن الهدف الأولي من هذه الأعمال لا يمكن بلوغه (٤) مع الاخذ في الاعتبار التحذيرات الصادرة من مجلس المنظمة الدولية البحرية انه فيما يتعلق بالتدابير الممكن اتخاذها للتصدي لعدم الامتثال، أن تعليق التسجيل يمكن أن يسفر عن نتائج عكسية (٥)

الفرع الثاني

مسئولية دولة العلم عن ضمان امتثال

(١) د/عبد الهادي محمد عشري: مرجع سابق.ص١٥١

(٢) UN.DOC. A/59/63.P62.Para170

(٣) UN.DOC. A/59/63.P4.Para4

(٤) UN.DOC. A/59/63.PP60:61.Para165:166

(٥) UN.DOC. A/62/66.P25.Para.58

سفنها للقواعد والمعايير الدولية

تعتبر قاعدة "توافق الآراء" القاعدة العامة والأساسية في الأحكام التي تم اعتمادها بغية التوصل إلى صفقة كاملة مقبولة لدي الجميع وهو ما حدا بوضعي الاتفاقية في بدايات انعقاد دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار بعقد اتفاق "جنتلمان" علي ضرورة الأخذ بها ^(١)

هذه الإشارة كان ولا مناص منها بهدف توضيح قيام الاتفاقية على التوافق في اعتماد بعض القواعد والمعايير فقد كان مقصد المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار إيجاد نظام قانوني دولي واحد فقط فيما يتعلق بالتلوث من السفن والناقلات مثلما يحدث فيما يتعلق بمصادر التلوث الأخرى وهو تشريع دولي للدول تتوخاه "من خلال المنظمة الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي" ^(٢).

فالمؤتمر الثالث لقانون البحار قام باعتماد نظامه الداخلي في دورته الثانية ومن خلال بيانه المتضمن "اتفاق الشرف" نص علي أن "ينبغي له أن يبذل قصارى جهده للوصول إلي اتفاق حول المسائل الموضوعية عن طريق توافق الآراء فلا يجري تصويت علي هذه المسائل إلا بعد استنفاد جميع الجهود الرامية إلي تحقيق توافق الآراء" ^(٣)

فقد كانت دول العلم في البداية مسنولة على ضمان تطبيق القواعد الدولية "يتم تطبيقها في الواقع بغض النظر عن المكان الذي ارتكبت فيه الجريمة" وبالتالي فالأمر متروك لها - كما هو الحال في القانون الوضعي الحالي- فعليها تقع المسؤولية الرئيسية عن امتثال سفنها للقانون الدولي. ^(٤)

وقد احتوى الجزء الثاني عشر على نصوص أكثر تفصيلا خاصة فيما يتعلق بتنظيم التلوث من السفن من خلال ما أوردته الاتفاقية من إلقاء التزام عام على عاتق الدول باعتماد ووضع معايير وقواعد دولية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن وحثها على ذلك من خلال تشجيعها على اعتماد أنظمة التوجيه التي توضع خصيصا من أجل تقليل تهديدات الحوادث التي ينشأ عنها التلوث ^(٥)

فقد قامت الاتفاقية باعتماد نوعين من القواعد والمعايير الدولية وهما القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما والقواعد والمعايير الدولية المنطبقة

(1) Franckx(E): Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the Ila Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (1991-2000). Martinus Nijhoff Publishers, 2001.P11

(81) Vukas(B) : The Law of the Sea :selected Writings .Martinus Nijhoff Publishers 2004 .PP29:30

(3) م/إبراهيم محمد الدغمه: القانون الدولي الجديد للبحار للمؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

دار النهضة العربية. القاهرة ١٩٩٨ .ص.٥٠

(4) Dupuy(R.J) La Ocean Partage .Analyse Da une Negociation .Paris 1979 .P 217

(5) Tanaka(Y). OP.Cit.P280

عموما وسنقوم من خلال هذا البحث بالتعرض لكل نوع منهما بشيء من التفصيل والتوضيح علي النحو التالي :

١- القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما":

فالقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما تضمنتها ٤ نصوص تتعامل مع وضع القانون موضع التنفيذ فيما يتعلق بالتلوث من السفن وذلك في المواد ٢/٢١١، ٥/٢١١، ٦/٢١١، و١/٢٢٦ / أ وفي تغيير مختلف قليلا في المادة ٢/٢١ التي تتعامل مع تصميم السفن الأجنبية وبنائها ومعداتنا (١)

وعلي الرغم من أن تاريخ صياغة مفهوم "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما" برز للسطح للمرة الأولى في اتفاقية جنيف لأعالي البحار إلا أن استمرار تطبيق هذا المفهوم في المجال البيئي في اتفاقية ١٩٨٢ كان يهدف إلي أن تكون إلزامية لكل الدول، وبرغم ان بعض القواعد التي لم تتخذ شكل اتفاقية دولية سارية المفعول بالنسبة للدول المعنية إلا أنها كانت مع ذلك تحترم من معظم الدول مع الأخذ في الاعتبار أن القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما لا يمكن أن تتساوى مع القانون العرفي ولا مع الصكوك القانونية النافذة بالنسبة للدول المعنية فالقواعد والمعايير الدولية بدلا من أن تقوم في المقام الأول على ممارسة الدول، تولى أهمية ثانوية فقط لطبيعة وحالة الوثيقة التي تحتوى على كل قاعدة أو معيار (٢)

وعلي الرغم من أن عبارة "قواعد" و"معايير" لا يزال يتعين تفسيرها إلا أن المهمة الأكثر تعقيدا هي إيجاد تفسير لمفهوم "المقبولة عموما" التي تم استخدامها في المادة ٢/٢١١ فيما يتعلق "بالقواعد والمعايير" أي أن القوانين واللوائح التي تضعها الدولة "يجب على الأقل أن يكون لها نفس التأثير الذي للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما التي يتم وضعها من خلال المنظمة الدولية المختصة أو المؤتمر الدبلوماسي العام". (٣)

فالتمييز بين "القواعد" وما إذا كان المقصد منها نوع من الالتزام القانوني و"المعايير" وما إذا يقصد منها القرارات الصادرة من المنظمة الدولية البحرية قد أثار الشكوك وهو ما أفضى إلى التساؤل حول الهدف أو الغاية من التمييز والتفاوت في مراتب الالتزام المختلفة؟ وتبرز أهمية التساؤل حال التعلق بموضوع شائك ألا وهو القيام بفرض التزامات على الدول متولدة من مصادر ليست ملزمة، وان إتاحة مساحة من الحرية لإصدار توصيات ليست التزامات قانونية ولو

(١) Vukas(B) .OP.Cit .P29

(٢) Franckx(E): OP.Cit.P107

(٣) Vukas(B) .OP.Cit .P31

بطريقة غير مباشرة فان "المعايير" شأنها شأن "القواعد" يجب اقتصارها على الصكوك الملزمة^(١)

ومن ثم فان عبارة أو مفهوم "قاعدة" يجب أن تفسر على أنها تعنى جميع المعايير الدولية التي تحدد واجبات وحقوق الدول فيما يتعلق بحماية البيئة.^(٢) وإذا كان تحديد المعنى الدقيق لمصطلح أو مفهوم "المقبولة عموما" يعتبر أيضا مهمة غاية في الصعوبة^(٣) فإن توضيح وتفسير هذا المفهوم "المقبولة عموما" أمر حيوي لتحديد نطاق اختصاص دولة العلم والدولة الساحلية بموجب اتفاقية قانون البحر.^(٤)

فتعريف "المقبولة عموما" يدل على أن ليس كل القواعد والمعايير الدولية تصبح ملزمة من خلال قواعد مرجعية، لكي تكون "مقبولة عموما" وذلك لان صكوك المنظمة الدولية البحرية يجب أن تعتمد على الأقل بأغلبية ساحقة على أن هذا التفسير وان كان من شأنه الحد من حرية الدول في رفض الموائيق التي لم توافق عليها صراحة فانه يضمن تماسك التطبيق والتنفيذ لمعيار موحد^(٥) ومن ثم فان ممارسة الدولة تعلب دورا حاسما فيما يتعلق بالتلوث البحري فمن جهة سيكون من الضروري إجراء تحليل دقيق لممارسات الدول التي تلت تعديلات ١٩٩٤ لاتفاقية سولاس من اجل تقييم اثر أنظمة تقارير السفن الإلزامية الوطنية على تطور القانون الدولي بصفة عامة ومن ناحية أخرى أن ممارسة الدولة يجب أن يكون لها الدور المركزي في تقييم المضمون القانوني المحدد لمفهوم "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما"^(٦)

وبالتالي ترجع مرونة تفسير تعبير "المقبولة عموما" هو من اجل زيادة عدد مطبقي "المعايير والقواعد الدولية" لحماية والحفاظ على البيئة البحرية لان الحدود الجامدة لقانون المعاهدات المنطبق ومشاكل التحقق من وجود قانون عرفي من الواجب تجنبها.^(٧) وقد ذكر "إيريك فرا نكس) أن هناك ثلاثة مناهج أو نهج حول تفسير "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما" :

١- قواعد يتم معاملتها على قدم المساواة كقواعد القانون الدولي العرفي.

(١) د/ محمد مصطفى يونس: حماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٦. ص ٣٩

(٢) Vukas(B).OP.Cit .P33

(٣) Franckx(E): OP.Cit.P21

(٤) Harrison(J) Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law. Cambridge University Press2011.P173

(٥) Kachel (M.J) :Particularly Sensitive Sea Area The Imo s Role in Protecting Vulnerable Marine Areas Springer Science & Business Media 2008.P311

(٦) Franckx(E): OP.Cit.P31

(٧) Vukas(B).OP.Cit .P36

٢- الاتفاقيات التقنية والتي دخلت حيز النفاذ فالدول غير الأطراف فيها وطرف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فهي مع ذلك ملزمة بها ،
٣- أن النهج أو المنهج الأقل درجة في الصرامة ويوجد فيه مرونة التقييم للقبول العام يعلب دورا محوريا (١) وتتمثل الأنظمة والتدابير والقواعد والممارسات الدولية المقبولة عموما والتي ينبغي على الدول الالتزام بها طبقا للمادة ٩٤ وغيرها من نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مجال بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار فيما احتوت عليه بعض الاتفاقيات التقنية الأخرى (٢)

ففى إجابته عن تساؤل حول إمكانية أن تصبح التقارير الإلزامية طبقا لاتفاقية سولاس "مقبولة عموما" أجاب المقرر "إيريك فرا نكس" بوجود صعوبة أمام الدول على الاعتراض على الإطار الدولي الموضوع داخل نظام المنظمة الدولية البحرية لان أنظمة تقارير السفن الإلزامية تحتاج لواقع مسبق من المنظمة في المقام الأول ومسألة ما إذا كانت هذه الأنظمة يمكن أن تصبح "قواعد ومعايير دولية مقبولة عموما " لا تتعلق بها تماما أما سولاس الإطارية تؤكد انه ليس هناك اعتراضات أساسية عليها (٣)

وعلى الرغم من عدم وجود منظمة خاصة تختص بوضع هذه المعايير الدولية فالمعايير توضع من خلال عدد من المؤسسات مثل منظمة العمل الدولية ،منظمة الأغذية والزراعة يمكن أن تكون ذات صلة بأغراض مرجعية هذه القواعد إلا انه يمكن اعتبار الايمو هي المنظمة الأكثر أهمية في هذا السياق من حيث عدد القواعد التي توضع تحت رعايتها . (٤) ومن ثم فالمنظمة الدولية المختصة في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ تعنى ايمو" (٥).

وقد تم الإشارة إلى أن الغرض أو الهدف من مفهوم أو مصطلح "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما" الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ هو إعطاء الجزء الثاني عشر من الاتفاقية أو جعله "مظلة" يراد منها ضمان تطبيق وإعطاء أولوية للقواعد والمعايير الدولية على التشريعات الوطنية علاوة على انه بدلا من تقديم قواعد ولوائح فنية يعمل بها مباشرة على الأطراف ،من خلال الجزء الثاني عشر يتم تقديم قواعد عامة بتقسيم الصلاحيات في حين يترك القواعد واللوائح الفنية للاتفاقيات ذات الصلة القائمة بالفعل أو التي

(١) Franckx(E): OP.Cit .P33

(٢) UN.DOC. A/54/429.P40

راجع في ذلك ما تضمنته الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن مار بول ١٩٧٣ .

(٣) Franckx(E): OP.Cit .P34

(٤) Harrison(J) OP.Cit.P171

(٥) Tanaka(Y). OP.Cit .P280

هناك نية لوضعها (١) الأمر الذي يدل علي استشراف أطراف الاتفاقية للمستقبل وجعل أحكامها مسايرة للتطور المتلاحق للقواعد البيئية التي تعطي للبعد الزمني أهمية كبيرة في ضوء الدراسات الحديثة وملائمة قواعدها للتطورات في كافة المجالات ومدى انعكاسها علي ومساسها بالبيئة البحرية (٢)

٢- القواعد والمعايير الدولية المنطبقة:

هناك أيضا مصطلح أو مفهوم " القواعد والمعايير الدولية المنطبقة" والذي يجد مصدره أو مرجعه في المواد (مادة ١/٢١٦ و ١/٢١٧، ١/٢١٨، ٣، ٢١٩ و ١/٢٢٠-٣/١/٢٢٦ ج و ١/٦/٢١١). (٣) فالهدف أو الغرض الذي من اجله جاءت الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ بمصطلح أو مفهوم "المنطبقة" أن تكون القواعد والمعايير "قابلة للتطبيق" معتمدة في ذلك على الحقوق والالتزامات المختلفة التي لقيت قبولا من الدول المشاركة في حالات التنفيذ فمفهوم "المنطبق" هو للحد من ممارسة هيئة أو جهة معينة باختصاص تنفيذ القواعد والمعايير. (٤)

وقد تم الإشارة من خلال نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى "المنظمة الدولية البحرية" من خلال الجزء الحادي عشر فيما يتعلق بإنشاء "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما" أو "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة"، فهذه القواعد تشير إلى تغيير وتحول اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار من هيكل ثابت إلى إطار ديناميكي يراعى القواعد والمعايير التي أنشئت خارج نظامها. (٥)

وإذا كان قد تم تأمين أسبقية القواعد والمعايير الدولية على القواعد والقوانين الوطنية في مجال حماية وحفظ البيئة البحرية من خلال وسائل الرجوع إلى قاعدة "القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما" فيتحقق نفس الهدف فيما يتعلق بتنفيذ الاختصاص من خلال قاعدة الرجوع إلى "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة" (٦) فبالنسبة لدول العلم المعايير الدولية تمثل المعايير الأدنى والتي يجب وضعها وتنفيذها على سفنها إذا كانت تريد العمل دوليا ولا يوجد في الاتفاقية ما يمنع الدول من التطبيق على سفنها التي تبحر تحت أعلامها من معايير مكافحة التلوث وسلامة وطنية اشد (٧)

(١) Franckx(E): OP.Cit .P106

(٢) د/محمد البزاز. مرجع سابق. ص ٨١

(٣) Witt(J.A).OP.Cit.P57

(٤) Franckx(E): OP.Cit .P41

(٥) Kachel (M.J)OP.Cit .P311

(٦) Franckx(E):OP.Cit .P114

(٧) Frank(V). OP.Cit.P194

هذا وقد ورد مفهوم "القواعد والمعايير الدولية المنطبقة" بشأن الاختصاصات التنفيذية في حالات التلوث من السفن من قبل دول العلم ودول الميناء إضافة للدول الساحلية والتي دفعتها الانتهاكات المخالفة للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة إلى هذه الإجراءات التنفيذية بمعنى أن القواعد والمعايير الدولية المنطبقة وقت الانتهاك تجعل هناك علاقة مباشرة بين دول العلم من جهة ودول الميناء والدول الساحلية من جهة أخرى فنتيجة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وبالنسبة لأطرافها فان القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما ترد أو تدخل في عداد القواعد والمعايير الدولية المنطبقة^(١)

فما أوردته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في المادة ٢/٢١١ يكتسب أهمية كبيرة نظرا لما أكدته لدور الاتفاقيات الدولية والأعمال الصادرة عن المنظمة الدولية البحرية في إنتاج وخلق قواعد ومعايير وأنظمة تقنية تساهم في صياغة ما يمكن أن يطلق عليه سلوك دولي يحتذي به من خلال تعهد الدول بوضعه نصب أعينها حال وضعها للقواعد والمعايير الوطنية وهو ما يجب أن يمثل حدا ادني من المعايير التي يجب على دولة العلم الخضوع لها^(٢)

وفي رأينا فان التفرقة بين القواعد والمعايير التي قررتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ وكما ذكر تعتمد في كثير من الأحيان علي ممارسة الدول إلا أننا نري في اطار التفرقة بين القاعدة والمعيار أن المعيار هو من القواعد التي يطمح المجتمع الدولي إلي تطبيقها أي انه لم يصير بعد من القواعد التي يلتزم بتطبيقها ومن ثم فان الاعتماد علي المعايير يأتي في اطار استخدام الاتفاقية للأدوات التي تتميز بالمرونة أي أنها مفيدة كأداة مرنة في تنفيذ الالتزامات التي توسد إلي الدول أو تلقي علي كاهلها حتى إذا ما أدبرت الدول أو نكصت علي أعقابها أو ارتدت علي أديارها في تنفيذ التزاماتها لم تقع تحت طائلة أو تبعة المسؤولية وذلك بالمخالفة للرأي القائل "بان" المعايير" شأنها شأن "القواعد" يجب اقتصارها علي الصكوك الملزمة"

ومن جانبنا نؤيد الاتجاه الذي يري أن مرونة تفسير "المقبولة عموما" تكمن فيما تهدف إليه الاتفاقية من زيادة عدد الأطراف المطبقة "للمعايير والقواعد الدولية" بغية توفير أقصى درجات الحماية والمحافظة علي البيئة البحرية والعمل علي تجنب الحدود الجامدة لقانون المعاهدات والمعضلات التي تنشأ جراء التحقق من وجود قانون دولي عرفي من عدمه. كما اننا نؤيد الرأي القائل بان القواعد

(١) Franckx(E): OP.Cit.P114

(٢) د/محمد البزاز. مرجع سابق . ص ٣٤٢

د/ صلاح الدين عامر. مرجع سابق. ص ٥١٩

د/عبد الهادي محمد عشري. مرجع سابق. ص ١٦١

والمعايير الدولية المقبولة عموماً ترد أو تدخل في عداد القواعد والمعايير الدولية المنطبقة باعتبارها اشملاً واعم في التطبيق والتنفيذ.

الفرع الثالث

تقييم دور دولة العلم في ظل اتفاقية الامم

المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢

ففي اطار تقييم دور دولة العلم في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ كان ولا مناص من التعرض لما منحه ووسدته لها الاتفاقية من حقوق وما القته علي كاهلها من التزامات فمن ابرز المزايا والحقوق التي وسدتها الاتفاقية لدولة العلم:

أولاً: ان ما وسدته ومنحته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ من اختصاصات لدولة العلم لا تقل فعاليته عما وسدته للدول الساحلية في اطار التصدي للتلوث كما يمثل احد ضمانات المجتمع الدولي الهادفة لحماية البيئة البحرية من اخطار التلوث الامر الذي من شأنه ان يفضي الي ضمان إحكام الرقابة الهادف لحماية البيئة البحرية من التلوث^(١)

ثانياً: انه رغم ان اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قد وضمت بشدة الحقوق التقليدية للملاحة لدولة العلم^(٢).

إلا ان دور دولة العلم في تنفيذ الاختصاصات الممنوحة لها لم يكن على المستوى المأمول بل شابه العديد من الثغرات والتي ادت الى :

أولاً: فبرغم أن اتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ والجزء السابع من اتفاقية مونتغيوباي لعام ١٩٨٢ علاوة على الدول التي تنظم أنشطة السفن والناقلات التي ترفع أعلامها في أعالي البحار جميعها تعمل علي خلق إطاراً بما تحويه من مواد بغية وضع حد أدنى من الحقوق والالتزامات الواجب على الدول الامتثال لها بشأن سفنها وناقلاتها إلا أنها سمحت لدولة العلم بسلطات تقديرية في تنفيذ هذه المتطلبات^(٣)

ثانياً: تشتت الجهود وتبعثرها بين الوقاية من التلوث واستحداث اليات جديدة لاصلاح اضراره ومواجهة اخطاره ومحاولة الاتفاقيات ايجاد نوع من التوازن بين المحافظة على مبادئ القانون الدولي التي نشأت في ظل عهود كانت الدول المتقدمة فيها هي مالكة البحار والرغبة في المحافظة على حريتها وعدم تعريض سفنها لإجراءات الدول الشاطئية التي تهدد هذه الحرية ومن جهة ثانية الموافقة على التراجع عن بعض المبادئ القانونية

(١) د/عبد الواحد محمد الفار مرجع سابق ص٩٢

(٢) Frank(V).OP.Cit .P193

(٣) Warner (R). OP.Cit .P35

التقليدية تحت ضغط مطالب الدول الشاطئية من دول العالم الثالث والضغط التي اثقلت كاهل الدول المتقدمة ذاتها نتيجة التهديدات الخطيرة فبجانب الأساطيل الضخمة التي تملكها لديها أيضا شواطئ يجب أن تحميها (١)

ثالثا: انه في حين أن معظم إدارات دول العلم تمارس تبعات هذه المسؤولية بشكل جدي ،فان بعضها لا يفعل ذلك ،إما لأنها تفتقد الموارد البشرية والمالية والتقنية اللازمة ،او لأنها تجابه مصاعب في إدارة السفن التي تعمل دوليا أو أنها لا تقيم وزنا سياسيا كبيرا لأهمية مسؤولية دولة العلم والتزامات دولة العلم بالإعمال الكامل لصكوك المعاهدات التي تكون طرفا فيها (٢)

رابعا: ان المشكلة الرئيسية تكمن في أن مصلحة دولة العلم أنها اقتصادية من الدرجة الأولى فبإمكانها التمتع بالمزايا والفوائد الاقتصادية المتمثلة في (الضرائب)من السفن المسجلة في هذه الدولة غير مكرثة او قلقة للأضرار التي يمكن أن تحدث في أي مكان (٣) الامر الذي يجعل سبب المشكلة ليس هو -وكما هو الحال في القانون الدولي في كثير من الأحيان -عدم وجود التشريعات المناسبة أو تقاعس الدول عن التصديق على هذه المعاهدات (٤) فمن حيث المبدأ انه حال افتقار السفن إلى رقابة ذات فعالية من جانب دولة العلم فمن شأن ذلك أن يؤدي إلى تشكيل تهديد إلى سلامة السفن والبيئة البحرية (٥) وبرغم أن دور دولة العلم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (م ٢١٧) بشأن ضبط السفن ظل قويا إلا انه لم يكن حصريا (٦)

خامساً: انه بقدر كون لقانون وسيلة فعالة لمكافحة السفن دون المستوى فان استخدام القانون الوطني اثبت عدم فعاليته لان مالك السفينة يستطيع ببساطة نقل أنشطته خارج ولاية الدولة المعنية بما في ذلك إنشاء شركة تمتلك السفينة في دولة أخرى وتسجيل سفنها فيها (٧) كما ان تضمن اتفاقية تسجيل السفن لعام ١٩٨٦ لأحكام ذات طبيعة ملزمة وغير ملزمة على حد سواء، ادي الي الانتقاص من فعاليتها إلى حد كبير (٨)

(١) د/إدريس الضحاك: الموقف المغربي في المؤتمر الثالث لهيئة الأمم المتحدة حول قانون البحار بالنسبة للمحافظة على البيئة البحرية ،المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٣٦ عام

١٩٨٠ ص.١٨٢

(٢) UN.DOC. A/61/63/Add.1. P17.Para.39

(٣) Hui (W). OP.Cit .P25

(4) Churchill(R) .OP.Cit .P899

(٥) UN.DOC. A/59/62/Add.1 . P27

(6) Kurukulasuriya (L) & , Robinson(R.A) Training Manual on International Environmental Law. United nations environment programme. Earth print 2006.P163

(٧) Churchill(R) .OP.Cit .P902

(٨) UN.DOC. A/59/63.P61.Para168

سادسا: علاوة علي انه رغم قيام العديد من الدول الاعضاء خلال السنوات القليلة الماضية بابلاغ امانة المنظمة البحرية الدولية بحالات احتيال في استخدام اعلامها بيد ان هذه المسألة تتسم بالتعقيد فهي تنطوي علي جوانب من القانون العام الدولي والقانون الخاص الامر الذي يستدعي اتباع نهج متعدد حيالها من امانة المنظمة^(١)

سابعا: أنه علي الرغم من جواز تضافر جهود الدول بغية تطوير القواعد والمعايير الدولية لحماية البيئة البحرية الا ان تطبيق هذه القواعد يعتمد إلى حد كبير على دول العلم الفردية أكثر من السلطات العالمية و الإقليمية أو أي آلية تنفيذية متعددة الجنسيات.^(٢)

ثامنا: أن آلية التنفيذ المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا توفر حافزا كافيا لدولة العلم للتنفيذ الفعال للقواعد الدولية على السفن المسجلة فيها علاوة على أن اختصاص دولة العلم المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا يذهب ابعد ممن طالبت به اتفاقية مار بول وحثت عليه^(٣)

ومن ثم فيكمننا القول انه بالنسبة لدور دولة العلم في ظل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ واتفاقيات تسجيل السفن رغم عدم سريانها او دخولها حيز النفاذ وبرغم ما منحه لها هذه الاتفاقيات من اختصاصات وولاية لدولة العلم علي سفنها الا ان دولة العلم ذاتها لم تقم بما هو منوط بها تحقيقه نحو حماية البيئة البحرية ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه .

فقد أبدعت دول العلم في ابتكار الاساليب والادوات التي تساعدها في التهرب من تحمل التزاماتها وما وسدته اليها الاتفاقيات من خلال ما ساهمت فيه من خلق العديد من الظواهر مثل انتشار الممارسات غير المشروعة من اعلام المجاملة وتغيير الاعلام والتنقل بين الاعلام سواء كان ذلك راجعا الي عدم توافر الادوات والاليات التي يمكن ان تساهم في اداء دولة العلم لدورها او نابع عن عدم توافر الارادة والنية الذاتية او الدافع والحافز لدي دولة العلم لاداء المهمة التي وسدت اليها او نقص المساعدات المقدمة اليها او طمعا في الحصول علي المزيد من الفوائد الاقتصادية.

ومن ثم تتحمل دولة العلم النصيب الاكبر من المسؤولية جراء مساهمتها ودورها في انتشار هذه الممارسات غير المشروعة والاضرار التي تحيق بالبيئة البحرية جراء ذلك سواء كان يرجع ذلك الي نظرية العمل الغير مشروع دوليا او نتيجة نظرية المخاطر وتحمل التبعة حال كون الانشطة التي ساهمت في هذه

(١) مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (اونكتاد) ٢٠١٨. ص ١١٨

(٢) Warner (R). OP.Cit .P64

(٣) Hui (W). OP.Cit .P25

الايضار والاضرار انشطة لا يحظرها القانون الدولي او امتناعها عن بذل العناية الواجبة في الرقابة الواجب فرضها علي سفنها او ناقلاتها حال ابحارها تحت اعلامها .

ومن ثم يمكننا رصد العديد من الملاحظات على هذا الدور كما يلي :

الملاحظات:

أولاً: عدم وجود تعريف محدد لأعلام المجاملة والتنوع والتعدد في اساليب الاحتيايل والممارسات غير المشروعة في نسبة السفن والناقلات لدول الاعلام فهناك "اعلام المجاملة، الملائمة، الفرصة" وهناك "التنقل بين الاعلام" وهناك "تغيير الاعلام" وهذه الظواهر تتطور كلما حدث تطور في وسائل النقل البحري وتقدم في وسائل الاتصالات والاليات التكنولوجية .

ثانياً: انه رغم الاهمية الكبيرة لاتفاقيات تسجيل السفن واهمها اتفاقية الامم المتحدة لتسجيل السفن لعام ١٩٨٦ الا ان هذه الاتفاقيات لم تدخل بعد حيز النفاذ

ثالثاً: انه رغم جهود المجتمع للقضاء علي الممارسات غير المشروعة واساليب الاحتيايل بشأن تغيير اعلام السفن او التنقل بين الاعلام واعلام المجاملة الا ان هذه الجهود لم تسعي جاهدة للقضاء علي هذه الممارسات ويرجع ذلك في رايانا الي احد الاسباب الاتية:

١- انه رغم ان بلدان السجلات المفتوحة او المونل الاكبر لهذه الظاهرة جليها يقع ضمن فئة البلدان النامية مثل ليبيريا وبنما وجزرمارشال الا ان البلدان التي تستخدم هذه السجلات او التي تعتبر كما اطلق عليها مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (الاونكتاد) جنسية المصالح المسيطرة هي البلدان المتقدمة مثل المانيا والصين وهوما يقف حجر عثرة امام نجاح جهود المجتمع الدولي في مكافحة هذه الممارسات.

٢- انه في ظل التطورات المتسارعة والمتلاحقة التي ولجت مجالات دولية عديدة خاصة في المجال البيئي الا ان دول السجلات المفتوحة يكمن هدفها الذي وضعته نصب اعينها هو تحقيق اكبر قدر من المنافع الاقتصادية دونما نظر او مراعاة للجوانب البيئية بالرغم من اهميتها وسعي المجتمع الدولي لحمايتها .

رابعاً: قيام اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بتسجيل السفن لعام ١٩٨٦ من خلال موادها ٨ و ٩ و ١٠ بمطالبة اطرافها بضرورة انشاء صلات اقتصادية بين السفن والناقلات ودول اعلامها من خلال النص علي ضرورة مشاركة مواطني دولة العلم في ملكية السفينة او الناقلة وطواقمها وادارتها بعد ثبوت

غموض رابط "الصلة او الرابطة الحقيقية" التي تطلبتها اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

خامسا: انه رغم الاتفاقيات المتعددة بشأن تسجيل السفن والناقلات الا ان هذه الاتفاقيات لم تقم بوضع قواعد وانظمة بشأن كيفية وطريقة التسجيل وانما تركت ذلك للتشريعات الداخلية والوطنية وقواعد القانون الخاص وهو ما يؤكد تمسك الدول عامة ودول العلم خاصة بمبدأ السيادة رغم التطورات علي كافة الاصعدة التي ولجت قواعد القانون الدولي والاتجاه نحو تقييد سلطة دولة العلم لصالح قواعد حماية البيئة الوليدة التي ولجت الميدان الدولي .

سادسا: رغم دورها الكبير والمتعاضم لم نجد معالجة من الاتفاقيات الدولية او التشريعات الداخلية للدول لدور شركات التصنيف في منح الشهادات واعتمادها وتقرير مدي صلاحيتها ومدي مسئوليتها عن الاخطار والاضرار التي تحيق بالبيئة البحرية جراء التلوث الناتج عن السفن والناقلات غير المستوفية للمعايير.

التوصيات:

اولا: العمل علي وضع اتفاقية دولية لتنظيم امور سفن اعلام المجاملة خاصة (بعد الاعتراف بان انتهاء السجلات المفتوحة تدريجيا هدف لا يمكن بلوغه). من خلال تعريفها ووضع الاحكام المنظمة لشروط منح الجنسية في ظل المتغيرات والتطورات السريعة والمتلاحقة لامور الملاحة واساطيل السفن والناقلات الضخمة وحرية وسرعة الاتصالات وضرورة وضع حوافز وضمانات للملتزمين ومزايا لهم او جزاءات تكفل ردع ومعاقبة منتهكي هذه الاحكام او تثبيطهم عن القيام بهذه الممارسات سواء تم ذلك عن طريق مسئولية الدولة او الاحالة للقوانين الوطنية والتي يجب الا تقل فعاليتها عن فعالية القواعد الدولية مع تقديم الضمانات الكافية من اجل منع هذه الممارسات غير المشروعة.

ثانيا: انه حال وجود صعوبات في وضع اتفاقيات جديدة فيجب العمل علي ادخال الاتفاقيات غير النافذة حيز النفاذ مع ادخال التعديلات اللازمة علي التدابير التي تحد من الممارسات غير المشروعة من السفن والناقلات.

ثالثا: انه يجب علي دول رقابة او مراقبة الميناء ان تعمل علي معاقبة الدول التي تحمل علمها السفن والناقلات المخالفة (من خلال مبدأ المسئولية الدولية) وليس معاقبة السفينة نفسها فقط امعانا منها في الحماية حتي يمكن ردع والحد من هذه الممارسات غير المشروعة.

رابعا: انه في ظل انتشار الشركات المتعددة الجنسيات وانتشار ظاهرة اعلام المجاملة او الملازمة بين مالكي السفن والناقلات من القطاع الخاص يجب ان

يكون هناك توفيق وتكامل بين قواعد القانون الدولي العام والقانون الخاص وليس تنازع وتضارب فيما يتعلق بتنظيم هذه العلاقة .
خامسا: مناداة دول مراقبة او رقابة الميناء مثل منطقة باريس لدول مراقبة الميناء والمناطق الاخرى مثل دول البحر الابيض المتوسط وطوكيو والكاربيبي وغيرها بان تصعد من معاملتها للسفن ذات التسجيل المزدوج والسفن والناقلات التي يثبت قيامها بتغيير الاعلام والتنقل بين الاعلام واعلام المجاملة بان تقوم بمصادرة شحنتها عقب حظر دخولها المواني (كتصعيد في اليات رقابة دول الميناء بمنطقة باريس) وذلك لتشجيع ملاك البضاعة او الشحنتات علي التثبيت من نظافة سجلات السفن او الناقلات وموقعها في قوائم مراقبة دول الميناء سواء كانت قوائم سوداء او رمادية او قوائم بيضاء .

سادسا: العمل علي ان تكون الصلة الحقيقية بين السفينة ودولة العلم عبارة عن صلة اقتصادية ذلك ان نظام المشاركة الاقتصادية من مواطني دولة العلم في نشاط النقل الدولي البحري يخضع لمتغيرات كثيرة ومحل تطورات عديدة متسارعة والمجتمع الدولي في حاجة ماسة لقواعد ديناميكية تهدف لمواجهة التطورات المتسارعة لحركة المجتمع الدولي مع وضع الضوابط المناسبة لملاحقة تلك التطورات .

سابعا: مناشدة الدول الاطراف في الاتفاقيات المتعلقة بتسجيل السفن والناقلات بعدم اشتراط نسبة معينة من الحمولة العالمية او عدد معين من الدول لدخول الاتفاقية حيز النفاذ لعدم احجام الدول عن التوقيع او التصديق علي المعاهدة خاصة وان جل الدول المسيطرة علي اسطول الشحن العالمي والحمولات العالية (طبقا لتقارير الاونكتاد) دول تنتمي لبلدان السجلات المفتوحة ولديها تخوفات بشأن منافعها الاقتصادية ومسئوليتها ازاء حماية البيئة البحرية.

ثامنا: العمل علي تنظيم مسؤولية شركات التصنيف لدورها الكبير في منح الشهادات التي يترتب عليها منح التراخيص ومد العمل بالشهادات تقرير مدي صلاحية السفن والناقلات بعد ثبوت دورها الكبير في منح الشهادات وذلك سواء علي المستوي الدولي او من خلال التشريعات الداخلية للدول وتحديد مسؤولية هذه الشركات بناء علي دورها في منح او اعتماد الشهادات.

أولاً: المراجع العربية :

- ١- م/إبراهيم محمد الدغمه: القانون الدولي الجديد للبحار المؤتمر الثالث واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار دار النهضة العربية. القاهرة ١٩٩٨
- ٢- د/احمد عبد الكريم سلامة. قانون حماية البيئة. دراسة تأصيلية فى الانظمة الوطنية والاتفاقية. جامعة الملك سعود. ١٩٩٧
- ٣- د/إدريس الضحاك: الموقف المغربي في المؤتمر الثالث لهيئة الأمم المتحدة حول قانون البحار بالنسبة للمحافظة على البيئة البحرية، المجلة المصرية للقانون الدولي، المجلد ٣٦ عام ١٩٨٠
- ٤- د/صلاح الدين عامر. القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢. دار النهضة العربية. القاهرة. الطبعة الثانية عام ٢٠٠٠
- ٥- د/عبد الواحد محمد الفار الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة ١٩٨٢ دار النهضة العربية. القاهرة ١٩٨٥
- ٦- د/ محمد البزاز. حماية البيئة البحرية، دراسة فى القانون الدولي. منشأة المعارف. الاسكندرية ٢٠٠٦
- ٧- د/ محمد مصطفى يونس: حماية البيئة البحرية من التلوث، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٦
- ٨- د/نبيلة عبد الحليم كامل . نحو قانون موحد لحماية البيئة "دراسة فى القانون المصري المقارن مع عرض لمشروع قانون البيئة الموحد". دار النهضة العربية ١٩٩٣

ثانياً: رسائل الدكتوراه:

- ١- د/ أبو الخير أحمد عطية عمر: الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس ١٩٩٥
- ٢- د/صلاح هاشم محمد: المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، رسالة دكتوراه جامعة القاهرة، ١٩٩١
- ٣- د/ صليحة علي صداقة النظام القانوني لحماية البيئة البحرية من التلوث في البحر المتوسط . رسالة دكتوراه . جامعة قار يونس بنغازي ١٩٩٦
- ٤- د/عبد الهادي محمد عشري: الاختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث ، رسالة دكتوراه ، جامعة، القاهرة ١٩٨٩

ثالثاً: المراجع الانجليزية:

(A) Bernaerts 1-:

Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea including the Text of the 1982 Un Convention & Agreement Concerning Part XI of 1994 Trafford Publishing 2006

2-Churchill(R):

- .From port state to court state ?international litigation as a possible weapon to combat sub-standard ships . Ndiage (T.M) & Wolfrum(R) .The law of the sea Environmental law And settlement of Disputes .Martinus Nijhoff Publishers 2007**
- 3-Dupuy (R.J) & Vignes.(D):Ahandbook On the new law of the sea.2(1991)
.Martinus NiJoff Publishers 1991**
- 4-Franckx(E):
Vessel-Source Pollution and Coastal State Jurisdiction: The Work of the Ila Committee on Coastal State Jurisdiction Relating to Marine Pollution (1991-2000). Martinus Nijhoff Publishers, 2001**
- 5-Frank(V):
The European Community and Marine Environmental Protection in the International Law of the Sea :Implementing Global Obligations at the Regional Level . Martinus Nijhoff Publishers 2007**
- 6-Harrison(J):
Making the Law of the Sea: A Study in the Development of International Law. Cambridge University Press2011**
- 7-Hui (W):
Civil Liability For Marine Oil Pollution Damage .Acomparative and Economic Study Of The International ,U S and Chinese Compensation Regime .thesis to obtain the degree of Doctor from the Erasmus university Rotterdam .2011**
- 8-Kachel (M.J):
Particularly Sensitive Sea Area The Imo s Role in Protecting Vulnerable Marine Areas Springer Science & Business Media 2008**
- 9- Kiss(A.CH)& Shelton(D):
.Aguide to international Environmenal Law .Martinus Nijoff Publishers. Brill, 2007**
- 10-Kurukulasuriya (L) &, Robinson(R.A):
Training Manual on International Environmental Law. United nations environment programme. Earth print 2006**
- 11-Mansell (J.N.K):
Flag State Responsibility:Historical Development and Contemporary Issues. Springer Science & Business Media, 2009**
- 12-Oda (SH):.
Fifty Years Of The Of The Sea :With A special section on the international court of justice .Martinus Nijhoff Publishers 2003**
- 13-Odidi Okidi(C):
:Regional Control of Ocean Pollution :Legal and Institutional Problem and Propects .Brill Archive 1978**
- 14-Pozdnakova(A) :**

**Criminal Jurisdiction Over Perpetrators Of Ship-Source
Pollution :International Laws ,State Practice and EU
Harmonisation .Martinus Nijhoff Publishers .2012**

15-Tanaka(Y):

The international Law of the sea.Cambridge University Press 2012

16-Treves (T):

**International courts and tribunals and the development of the law
of the sea in the age of codification , Castillo(L) .Law of the sea
from Grotius to the international tribunal for the law of the sea
.Hotei Publishing 2015**

17-Vukas(B):

**The Law of the Sea :selected Writings .Martinus Nijhoff
Publishers 2004**

18-Warner (R):

**Protecting The Oceans Beyond National Jurisdiction
,Strengthening The International Law Framework .Brill .2009**

19-Watt(E) Coles (R):

Ship Registration: Law and Practice .Taylor & Francis 2013

20-Witt(J.A):

**Obligations and control of Flag States Developments and
Perspectives in International Law and EU Law LIT Verlag
Munster 2007**

ثالثا: المراجع الفرنسية:

1-Dupuy(R.J) :

La Ocean Partage .Analyse Da une Negociation .Paris 1979

رابعا: الوثائق:

١-وثائق الامم المتحدة :

**United Nations Publications Digest of International Cases On The Law Of The
Sea 2007**

٢-وثائق الجمعية العامة للامم المتحدة :

UN.DOC. A/54/429

UN.DOC. A/56/58

UN.DOC. A/59/62/Add.1

UN.DOC. A/59/63

UN.DOC. A/61/63/Add.1

UN.DOC.A/62/66.

UN.DO A/73/368

UN.DOC. A/74/350

٣- وثائق مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية (اونكتاد):

**United Nations Review of Maritime Transport 2009 United Nations
Publications2010**

**United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD Review of
Maritime Transport United Nations,2016**

**UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
HANDBOOK OF STATISTICS .UNCTAD 2018**

٤- وثائق منتدى النقل الدولي

**ITF Research Reports Liberalisation of Air International Transport Forum
Transport OECD Publishing.2019**

الفهرس

الصفحة	الموضوعات
٢	مقدمة :
٤	الفرع الأول: مسنولية دولة العلم عن ضمان امتثال سفنها وناقلاتها لتشريعاتها الوطنية
٨	١- اعلام المجاملة
١٢	١- تسجيل السفن
١٥	٢- الرابطة او الصلة الحقيقية بين دولة العلم والسفينة او الناقلة
١٩	الفرع الثاني: مسنولية دولة العلم عن ضمان امتثال سفنها وناقلاتها للقواعد والمعايير الدولية
٢٠	١- القواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما
٢٣	٢- القواعد والمعايير الدولية المنطبقة
٢٦	الفرع الثالث: تقييم دور دولة العلم في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢
٢٩	الملاحظات
٣٠	التوصيات
٣٢	المراجع
٣٦	الفهرس