



المسؤولية القانونية الدولية عن مخاطر السفن المتضررة المهددة للبيئة البحرية:

دراسة تطبيقية على واقعة الناقل الروسية المتجهة نحو السواحل الليبية

في ضوء القانون الدولي للبحار والقانون الدولي البيئي

سيد ابراهيم الدسوقي

باسم كامل ابوديب

المعهد العالي لتقنيات علوم البحار زوارة

المركز الليبي لبحوث البيئة البرية والبحرية

basemabodib7@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2026/01/14 - تاريخ المراجعة: 2026/02/10 - تاريخ القبول: 2026/02/22 - تاريخ النشر: 2026/03/23

الملخص:

تعتبر الحوادث النفطية البحرية من أكثر الحوادث خطورة على البيئة البحرية لأنه يترتب عليها كوارث بيئية، ليست قاصرة على البيئة البحرية بل تمتد إلى الدول الساحلية والمتعاملين مع هذه البيئة، ولهذا تكمن إشكالية هذا البحث في كيفية تحديد المسؤولية عن مخاطر السفن المتضررة المهددة للبيئة البحرية، ومنها حادثة السفينة الروسية التي تحمل كميات كبيرة من الغاز وخلافة، وتكم أهمية هذا البحث هو في البحث عن التكييف القانوني السليم لمعالجة مثل تلك الحوادث، ولهذا يجب الاكثار من هذه الدراسات لبيان القصور في تحديد من المسؤول عن وقوع هذه الحوادث وبيان كيفية معاقبة مرتكبها، ونهدف من هذا البحث التعرف على القوانين الدولية والمعاهدات التي تتعلق بالمسؤولية عامة وخاصة المتعلقة بمثل هذه الحوادث، ولعل الاهتمام بالبيئة البحرية هو ما يدفع الباحثين من الغوص في غمار مثل هذه الابحاث، وقد توصل الباحثين إلى نتائج منها يجب معاقبة مرتكب مثل هذه الافعال وذلك بسبب تعدد الروايات ما بين معتبرها أعمال ارهابية ارتكبتها بعض الدول من جانب الروس وأما رواية الجانب فلا توجه أي اتهام لأي فرد أو جهة أو مؤسسة أو دولة، ويوصي الباحثين بالإكثار من هذه الدراسات وكذلك يجب وضع قواعد قانونية رادعة لمثل هذه الافعال والبعد بها عن الاعمال السياسية.

Abstract:

Offshore oil spills are among the most dangerous incidents for the marine environment because they result in environmental disasters that are not limited to the marine environment but extend to coastal countries and those who interact with this environment. Therefore, the problem addressed by this research lies in how to set Responsibility for the risks posed by damaged ships to the marine environment Among these incidents is the Russian ship carrying large quantities of gas and its successors. The importance of this research lies in the search for the proper legal framework to address such incidents. Therefore, more of these studies are needed to demonstrate the shortcomings in determining who is responsible for these incidents and how to punish the perpetrators. The aim of this research is to identify international laws and treaties related to general and specific liability related to such incidents. Perhaps the interest in the marine environment is what motivates researchers to delve into such research. The researchers have reached conclusions, including that the perpetrators of such acts must be punished due to the multiplicity of narratives, some considering them acts of terrorism

committed by some countries on behalf of the Russians, while the narrative of the other side does not direct any accusation at any individual, entity, institution, or country. The researchers recommend more of these studies and that deterrent legal rules be established for such acts, keeping them separate from political actions.

Keywords: Marine environment, pollution, accidents, ships, responsibility

المقدمة:

تحتل البيئة البحرية مكانة مركزية في النظام القانوني الدولي المعاصر، وذلك بالنظر إلى ما تمثله البحار والمحيطات من فضاء حيوي للتجارة الدولية، والأمن الغذائي، والموارد الطبيعية، والاتصال بين الدول. وقد أدى التوسع في حركة النقل البحري وتزايد الاعتماد على السفن العملاقة، ولا سيما ناقلات النفط والغاز والمواد الخطرة، إلى تنامي المخاطر البيئية المرتبطة بالحوادث البحرية، ومنها التصادم، والجنوح، والانفجار، والتسرب، والتعطل الفني الذي قد يحول السفينة إلى مصدر تهديد مباشر للسواحل والأنظمة البيئية البحرية.

وتزداد خطورة هذه الحوادث حين تتعلق بسفن متضررة تنجرف أو تتجه نحو سواحل دولة ساحلية ذات هشاشة مؤسسية أو محدودية في إمكانيات الاستجابة، كما هو الحال في بعض دول الجنوب المتوسطي. وتبرز ليبيا في هذا السياق بوصفها دولة ساحلية تمتد سواحلها على شريط طويل في البحر المتوسط، وتواجه تحديات قانونية ومؤسسية وفنية متصلة بحماية البيئة البحرية وإدارة المخاطر الناشئة عن السفن العابرة للمجال البحري المقابل لها.

وتُعد واقعة الناقل الروسية المتضررة المتجهة نحو السواحل الليبية نموذجاً تطبيقياً بالغ الأهمية، لأنها تثير جملة من الإشكالات القانونية المتداخلة: من هي الجهة المختصة بالتدخل العاجل؟ وما مدى مسؤولية ليبيا بوصفها دولة ساحلية أو دولة تنسيق للبحث والإنقاذ؟ وهل تتحمل روسيا مسؤولية بوصفها دولة العلم؟ أم أن المسؤولية الأصلية تقع على مالك السفينة أو مشغلها أو مؤمنها البحري؟ وما أثر احتمال وجود فعل خارجي أو عدائي أدى إلى تعطل السفينة؟ إن الإجابة عن هذه الأسئلة تستلزم قراءة متعمقة في قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والاتفاقيات الدولية المتخصصة في منع التلوث البحري والاستعداد له ومكافحته، فضلاً عن مبادئ القانون الدولي البيئي، وفي مقدمتها مبدأ العناية الواجبة ومبدأ الملوث يدفع ومبدأ التعاون الدولي.

إشكالية البحث

تتمثل الإشكالية الرئيسية لهذا البحث في التساؤل الآتي: ما الأساس القانوني الدولي لتحديد المسؤولية عن مخاطر السفن المتضررة المهددة للبيئة البحرية، وبخاصة في حالة الناقل الروسية المتجهة نحو السواحل الليبية، ومن هو الطرف الذي يتحمل مسؤولية التدخل الوقائي، ومن يتحمل المسؤولية المدنية النهائية عن الأضرار المحتملة وتكاليف الاستجابة والإنقاذ؟

أهمية البحث

تتبع أهمية هذا البحث من كونه يعالج موضوعاً راهناً يتصل مباشرة بحماية البيئة البحرية في ليبيا وبالالتزامات الدولية المترتبة على الدولة الساحلية في مواجهة الحوادث البحرية ذات الطابع العابر للحدود. كما تتجلى أهميته في سد فراغ نسبي في الكتابة القانونية العربية والليبية حول التمييز بين الاختصاص الوقائي للدولة الساحلية والمسؤولية المدنية النهائية في حوادث السفن المتضررة، وفي تقديم معالجة تجمع بين التأصيل النظري والتطبيق.

أهداف البحث

1. بيان الإطار المفاهيمي والقانوني لحماية البيئة البحرية من أخطار السفن المتضررة.
1. تحليل الأساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية في التدخل الوقائي ومنع التلوث البحري.
3. تحديد نطاق مسؤولية دولة العلم ومالك السفينة والمشغل والمؤمن البحري.
4. دراسة واقعة الناقل الروسية المتجهة نحو السواحل الليبية في ضوء قواعد القانون الدولي للبحار والقانون الدولي البيئي.
5. صياغة نتائج وتوصيات عملية وتشريعية ملائمة للبيئة القانونية الليبية.

منهجية البحث

اعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي في تفسير النصوص الدولية الحاكمة للمسؤولية عن التلوث البحري وحوادث السفن، وعلى المنهج الوصفي في عرض المفاهيم والبنى القانونية ذات الصلة، فضلاً عن المنهج التطبيقي من خلال إسقاط القواعد العامة على واقعة الناقل الروسية المتجهة نحو السواحل الليبية.

كما استعان البحث بالمنهج المقارن بصورة جزئية، وذلك عبر المقارنة بين قواعد قانون البحار والاتفاقيات البيئية البحرية المتخصصة، وبين المسؤولية الوظيفية الوقائية والمسؤولية المدنية النهائية.

خطة البحث

يقسم هذا البحث إلى أربعة فصول رئيسة تسبقها مقدمة عامة وتليها خاتمة عامة، وذلك على النحو الآتي:

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لحماية البيئة البحرية من أخطار السفن المتضررة.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الدولية في حوادث السفن المتضررة.

المبحث الثالث: المسؤولية البيئية والتعويض والاختصاص في ضوء القانون الدولي والواقع الليبي.

المبحث الرابع: الدراسة التطبيقية على واقعة الناقل الروسية المتجهة نحو السواحل الليبية.

ثم تُختتم الدراسة بعرض النتائج والتوصيات والخاتمة العامة وقائمة المراجع.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لحماية البيئة البحرية من أخطار السفن المتضررة

قسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب في التالي:

المطلب الأول: المفاهيم الأساسية الحاكمة للبحث

نتناول في هذا المبحث بيان المفاهيم التي تستخدم في البحث من أجل تسهيل فهم المطلع عليه وهي في التالي:

أولاً: مفهوم البيئة البحرية في القانون الدولي

قبل الدخول إلى تعريف البيئة البحرية نتناول تعريف البيئة في اللغة والاصطلاح في التالي:

أولاً: التعريف اللغوي للبيئة

تأتي البيئة بعدة معاني منها:

- 1- المنزل أو الموضع، ويقال تبوأت منزلة أي نزلته، وبوأ له منزلاً وبوأه منزلاً: أي هياه ومكن له فيه، والبيئة بمعناها اللغوي الواسع تعني الموضع الذي يرجع إليه الإنسان، فيتخذ فيه منزله ومعيشته، ويقال لغة تبوأت منزلاً، بمعنى

هيئة ومكنت له فيه⁽¹⁾، ومنه قوله تعالى: "وَكَذَلِكَ مَكَّنَّا لِيُوسُفَ فِي الْأَرْضِ يَتَّبِعُوا مِنْهَا حَيْثُ يَشَاءُ نُصِيبُ بِرَحْمَتِنَا مَنْ نَشَاءُ وَلَا نُضِيعُ أَجْرَ الْمُحْسِنِينَ"⁽²⁾، وقوله تعالى: "وَالَّذِينَ تَبَوَّأُوا الدَّارَ وَالْإِيمَانَ مِنْ قَبْلِهِمْ يُحِبُّونَ مَنْ هَاجَرَ إِلَيْهِمْ"⁽³⁾، وقوله تعالى: "وَاذْكُرُوا إِذْ جَعَلْنَا خُلَفَاءَ مِنْ بَعْدِ عَادٍ وَبَوَّأْنَا فِي الْأَرْضِ تَتَّخِذُونَ مِنْ سَهُولِهَا قُصُورًا وَتَتَّخِذُونَ الْجِبَالَ بُيُوتًا فَادُّكُرُوا آيَاءَ اللَّهِ وَلَا تَعْنُوا فِي الْأَرْضِ مُفْسِدِينَ"⁽⁴⁾

2- الرجوع، ومنه قوله تعالى: "إِنِّي أُرِيدُ أَنْ تَبُوءَ بِإِثْمِي وَإِثْمِكَ"⁽⁵⁾، أي ترجع بها بسبب اعتدائك علي

3- وعرف قاموس "لاروس" البيئة بأنها: "مجموع العناصر الطبيعية والصناعية التي تمارس فيها الحياة الإنسانية"⁽⁶⁾.

وجاء في لسان العرب لابن منظور: باء إلى الشيء يبوء بوءاً، أي رجع، وبوأ أي سدد، ومنه قولهم بوأ الرمح نحوه أي

سدده نحوه وقابله به، وتبوأ أي نزل وأقام، فنقول: تبوأ فلان بيتاً أي اتخذ منزلاً⁽⁷⁾.

وبالنظر إلى المعاني السابقة نرى أن المعنى الأول هو الذي يتفق مع موضوع البحث، فالبيئة هي المنزل أو الموضع

الذي يحيط بالفرد أو المجتمع، فيقال بيئة طبيعية وبيئة اجتماعية وبيئة سياسية.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي للبيئة

1- أول من صاغ كلمة إيكولوجي هو العالم "هنري ثورو" (Ecology) عام 1858، ولكنه لم يتطرق إلى تحديد معناها

وأبعادها، أما العالم الألماني "أرنست هيكل" فقد وضع كلمة إيكولوجي بدمج كلمتين يونانيتين "المنزل أو المكان،

الوجود والعلم"⁽⁸⁾.

2- ويمكن تعريف البيئة بأنها: "المحيط المادي الذي يعيش فيه الإنسان؛ بما يشمل من ماء وهواء، وفضاء وترية

وكائنات حية، ومنشآت أقامها لإشباع حاجاته"⁽⁹⁾.

3- تعريف مؤتمر ستكهولم للبيئة: "هي كل ما تخبرنا به حاسة السمع والبصر والشم واللمس والذوق، سواء كان هذا

من صنع الطبيعة أو من صنع الإنسان"⁽¹⁰⁾.

تُعرف البيئة البحرية بأنها مجموع العناصر الطبيعية والبيولوجية والفيزيائية والكيميائية التي يتكون منها الوسط البحري،

بما يشمل المياه، وقاع البحر، وباطن الأرض، والكائنات الحية البحرية، والموارد الطبيعية المرتبطة بها. وقد تبنى القانون

الدولي للبحار مفهوماً واسعاً للبيئة البحرية، بحيث لا يقتصر على المياه ذاتها، بل يمتد إلى المصالح الاقتصادية والبيئية

والساحلية المتصلة بها.

1 - إحسان علي محاسنة: البيئة والصحة العامة، دار الشروق، القاهرة، 1991، ص 17.

2 - سورة يوسف: آية 56.

3 - سورة الحشر: آية 9.

4 - سورة الأعراف: آية 74.

5 - سورة المائدة: آية 29.

6 - Michel prieur: Droit de l'environnement, 4ème édition, 2001, Dalloz, édition Delta, p2

7 - محمد بن عبد اله بن مكرم، ابن منظور: لسان العرب، المجلد الأول، الطبعة السادسة، دار صادر، بيروت، 2008، ص 174.

8 - عامر محمود طراف: إرهاب التلوث والنظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2002، ص 16.

9 - ماجد راغب الحلو: قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002، ص 39.

10 - محمد صالح الشيخ: الآثار الاقتصادية والمالية لتلوث البيئة ووسائل الحماية منها، دار الإ شعاع القانوني، 2002، ص 17.

ثانياً: مفهوم السفينة المتضررة والحادث البحري

السفينة المتضررة هي كل سفينة أصابها خلل فني أو هيكلية أو ضرر ناتج عن تصادم أو انفجار أو جنوح أو حريق أو فعل خارجي، بحيث تصبح مصدرًا محتملاً أو فعلياً للخطر على الملاحة أو البيئة البحرية. أما الحادث البحري فهو كل واقعة تقع أثناء الملاحة وتؤدي أو يُخشى أن تؤدي إلى خسائر بشرية أو مادية أو بيئية أو اقتصادية.

ثالثاً: مفهوم التلوث البحري ومظاهره

يقصد بالتلوث البحري إدخال الإنسان، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، لمواد أو طاقة إلى البيئة البحرية يترتب عليها أو يحتمل أن يترتب عليها آثار ضارة، مثل الإضرار بالموارد الحية، وتعرض الصحة البشرية للخطر، وإعاقة الأنشطة البحرية، والإضرار بجودة المياه. ويتخذ التلوث البحري صوراً متعددة، أبرزها التلوث النفطي، والتلوث بالمواد السائلة الضارة، والتلوث بالمواد الخطرة والضارة، والتلوث الناتج عن الحطام والانبعثات.

المطلب الثاني: الأساس الاتفاقي الدولي لحماية البيئة البحرية

أولاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

تُعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الإطار الدستوري العام للبحار، وقد كرست التزاماً عاماً بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، وألزمت الدول باتخاذ جميع التدابير اللازمة لمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه. كما منحت الدولة الساحلية سلطة اتخاذ تدابير وقائية في مواجهة الحوادث البحرية التي تهدد ساحلها أو مصالحها البحرية.⁽¹⁾

ثانياً: اتفاقية MARPOL 1978/1973

تفرض هذه الاتفاقية منظومة تقنية وقانونية متقدمة لمنع التلوث من السفن، بما في ذلك التلوث بالنفط والمواد السائلة الضارة والقمامة والانبعثات الجوية. وتظهر أهميتها في تقييم مدى امتثال السفينة المتضررة لمعايير السلامة البيئية، وفي دعم المسؤولية القانونية على المالك أو المشغل عند الإخلال بالالتزامات الفنية.

ثالثاً: اتفاقية OPRC 1990 واتفاقية SAR 1979

تُعنى اتفاقية OPRC بالاستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث النفطي، وتلزم الدول بإعداد خطط طوارئ والإخطار المبكر والتعاون الفني. أما اتفاقية البحث والإنقاذ البحري SAR 1979 فتؤسس لمنظومة تنسيق دولية وظيفية، يكون دورها الأساسي تنظيم عمليات الإنقاذ وتوزيع مناطق المسؤولية، دون أن تنقل بذاتها المسؤولية المدنية النهائية عن الحوادث.

المطلب الثالث: المبادئ العامة للقانون الدولي البيئي ذات الصلة

أولاً: مبدأ العناية الواجبة

يقضي هذا المبدأ بأن تلتزم الدولة باتخاذ التدابير المعقولة والمتاحة لمنع وقوع ضرر بيئي جسيم أو الحد منه، وأن تمارس رقابة فعالة على الأنشطة الواقعة تحت ولايتها أو سيطرتها. وهو معيار مرن يقاس بظروف كل حالة، وبالإمكانات المتاحة، وبدرجة الخطر المتوقع.

¹ - سيد ابراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2012، ص 285 .

وقد برز مبدأ الاحتياط في المجال البيئي في أوائل الثمانينيات، نتيجة لتزايد الوعي حول خطورة الضرر البيئي غير القابل للإصلاح و لا للتوقع⁽¹⁾، يرى أوليفييه غودارد Olivier Godard ، مدير الأبحاث في مركز CNRS، أن مبدأ الحيطة انعكس على تطور مفهوم الحذر، حيث شهدت المجتمعات ثلاث أنظمة رئيسية للحذر: نظام المسؤولية على أساس الخطأ الذي هيمن حتى القرن التاسع عشر ، ونظام التضامن على أساس المخاطر الذي تطور خلال القرن العشرين، والوقاية والسلامة التي شهدت اليوم على الاعتراف بمبدأ الحيطة⁽²⁾

ارتبط ظهور مبدأ الحيطة و تم تدويله من خلال مؤتمر قمة الأرض الذي عقد في ريو دي جانيرو في 13 يونيو 1992 مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالبيئة والتنمية حيث نص في مبدأه الخامس عشر 15 على أنه " من أجل حماية البيئة ، تتخذ الدول على نطاق واسع تدابير احتياطية حسب قدراتها وفي حالة ظهور أخطار ضرر جسيم أو أخطار ضرر لا سبيل إلى عكس اتجاهه، لا يستخدم الافتقار إلى اليقين العلمي الكامل، سببا لتأجيل اتخاذ تدابير تتسم بفعالية التكاليف لمنع تدهور البيئة."

هذا الإعلان الذي يؤكد على إجراء دراسات مدى التأثير قبل أي عمل من شأنه أن يؤدي إلى آثار مضرّة بالبيئة، والذي يسرد أهم عناصر مبدأ الحيطة، من احتمال حدوث ضرر الخطير و غير رجعي وغياب اليقين العلمي، و ضرورة اتخاذ إجراءات فورية.

يمكن تلخيص ذلك في أنه: "يجب اتخاذ تدابير عندما يكون هناك سببا كافيا للاعتقاد بأن النشاط أو المنتج قد يسبب أضرارا خطيرة لا رجعة فيها على الصحة أو البيئة. وقد تشمل هذه التدابير في حالة النشاط، التقليل منه أو وقفه، أما في حالة وجود المنتج الملوث فإن التدابير تشمل حظر هذا المنتج، حتى وإن لم يكن هناك دليل صريح يثبت وجود علاقة سببية بين هذا النشاط الملوث أو المنتج، والعواقب التي لا تدع مجالاً للشك.⁽³⁾

ثانياً: مبدأ الملوّث يدفع

يُعد هذا المبدأ من المبادئ المركزية في القانون البيئي الدولي، ومقتضاه أن يتحمل مصدر الخطر أو التلوث عبء تكاليف الوقاية والمعالجة وإعادة التأهيل والتعويض. وفي الحوادث البحرية، يتجسد هذا المبدأ عادة في تحميل مالك السفينة أو مشغلها أو مؤمنها البحري المسؤولية المالية الأصلية.

يقصد به أن يتحمل الشخص المسئول عن النشاط المضر بالبيئة كافة التكاليف الضرورية لمنع حدوث هذه الأضرار، وعلى ذلك فإن مبدأ الملوّث الدافع محاولة لنقل عبء تكاليف مكافحة التلوث إلى عاتق الدول التي تقوم بأعمال تلوث البيئة، بل وإجراءات السيطرة عليه من المنبع⁽⁴⁾. حيث لم يعد هناك ما يسمى "بالحرية المطلقة للتلوث" فلا بد أن تتحمل الدولة المولدة للنفايات الخطرة كل التكاليف اللازمة لمنع حدوث أضرار للدول التي تمر بها تلك النفايات.

¹ -Isabelle Fellrath, A study of selected principles of international environmental law in the light of 'sustainable development', Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy, University of Nottingham, 1998, P 118 .

² -N. de SADELEER, Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution, Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement, Bruylant, Bruxelles, Universités Francophones,-1999,p.21 .

³ - عمارة نعيمة، الاتجاه نحو التأسيس للمسؤولية المدنية على أساس مبدأ الحيطة، مجلة دفاتر السياسة و القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ورقلة، العدد 13، سنة 2013، ص 180.

⁴ - ورد تعريف "مبدأ الملوّث الدافع" وفقاً لتوصيات منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية سنة 1972 كالتالي:

Polluter pays principle means: « that the polluter should bear the expense of carrying out the above Mentioned "pollution prevention and control" measures decided by public authorities to ensure that the environment is in an acceptable state" .

ورد النص على هذا المبدأ في العديد من الوثائق الدولية والتي تناشد الدول بتطبيقه كمبدأ توجيهي وإلزامي: ففي وثيقة إعلان ريو بشأن البيئة والتنمية سنة 1992 ورد في المبدأ 16 أنه "ينبغي أن تسعى السلطات الوطنية إلى تشجيع الوفاء بالتكاليف البيئية داخليا، واستخدام الأدوات الاقتصادية، أخذه في الحسبان المنهج القاضي بأن يكون المسئول عن التلوث هو الذي يتحمل من حيث المبدأ- تكلفة التلوث، مع إيلاء المراعاة على النحو الواجب للمصالح العام، دون الإخلال بالتجارة والاستثمار الدوليين"⁽¹⁾. أما المبدأ 13 فنص على مايلي: أنه يجب التوصل إلى إرساء قانون دولي لتحديد المسؤوليات والتعويضات عن الأضرار التي تلحق بالبيئة⁽²⁾.

ثالثاً: مبدأ التعاون الدولي والإخطار المبكر

تقتضي الحوادث البحرية ذات الأثر العابر للحدود تعاون الدول المتأثرة والمعنية، وتبادل المعلومات الفنية بصورة عاجلة، والإخطار المبكر عن المخاطر المحتملة، وطلب أو تقديم المساعدة عند الحاجة. ويعد الإخلال بهذا المبدأ قرينة على ضعف الامتثال للالتزامات الدولية الوقائية.

انبثقت جميع قواعد القانون الدولي للبيئة من واجب التعاون الذي نص عليه ميثاق الأمم المتحدة في مادته الأولى⁽³⁾ كأهم مقصد لتحقيق السلم و الأمن وإدامة العلاقات الإنسانية، وهو ما أكدته الجمعية العامة للأمم المتحدة في القرار رقم 2625 بشأن إعلان مبادئ القانون الدولي المتصلة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة⁽⁴⁾ الذي أوجب على الدول أن تتعاون مع بعضها بغض النظر عن اختلاف أنظمتها السياسية أو الاقتصادية أو الاجتماعية لحفظ الأمن والسلم الدوليين وتعزيز الاستقرار الاقتصادي وتحقيق التنمية . وينص المبدأ 24 من إعلان البيئة استوكهولم 1972 على أن جميع البلدان تتحمل مسؤولية متساوية تجاه حماية البيئة وتحسينها، وتقر بالطابع الأساسي للتعاون من خلال ترتيبات متعددة الأطراف أو ثنائية، ويوسع المبدأ 25 مفهوم التعاون هذا ليشمل مشاركة المنظمات الدولية التي يجب على البلدان أن تضمن "القيام بدور تنسيقي وفعال ودينامي لحماية البيئة وتحسينها"، وفي نفس السياق نص المبدأ 27 على أن تتعاون الدول والشعوب بحسن نية وبروح من الشراكة في الوفاء بالمبادئ المجسدة في هذا الإعلان وفي مواصلة تطوير القانون الدولي في ميدان التنمية المستدامة. وقد تم التأكيد هذا المبدأ تقريبا في جميع الاتفاقيات المتعلقة بحماية البيئة و كان واجب التعاون من أول الالتزامات التي تفرض في الاتفاقيات الدولية باعتباره عنصرا هاما لا يتحقق من دونه تنسيق الجهود و لا يمكن بلوغ الهدف. كما تجسد في قرارات هامة صادرة عن المحاكم والهيئات القضائية الدولية ، بما في ذلك

¹ -Rio Declaration: United Nations confence on Environment and development": National authorities should endeavor to promote internationalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution m with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment."

² - قد تم النص على هذا المبدأ في نطاق القانون الدولي العام في عدة اتفاقيات دولية مثل الاتفاقية المتعلقة بحماية جبال الألب لعام 1991 ، اتفاقية صوفيا لعام 1994 المتعلقة بحماية والاستخدام الدائم لنهر الراين، اتفاقية لندن لمنع التلوث البحري عن طريق إغراق النفايات والمواد الأخرى لعام 1972 اتفاقية لندن لعام 1990 حول مقاومة التلوث الهيدروكربوني.

³ - المادة 1 - مقاصد الأمم المتحدة هي: تحقيق التعاون الدولي على حل المسائل الدولية ذات الصبغة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والإنسانية وعلى تعزيز احترام حقوق الإنسان والحريات الأساسية للناس جميعاً والتشجيع على ذلك إطلاقاً بلا تمييز بسبب الجنس أو اللغة أو الدين ولا تفريق بين الرجال والنساء .

⁴ - إعلان مبادئ القانون الدولي المتصلة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة، 24 تشرين الأول/أكتوبر (1970) التوصية (2625).

قضية مصنع موكس لعام 2001، حيث قضت المحكمة الدولية لقانون البحار: بأن واجب التعاون مبدأ أساسي في منع تلوث البيئة⁽¹⁾.

رابعاً: مبدأ المسؤوليات المشتركة لكن المتباينة:

أعلن مؤتمر البيئة البشرية الذي عُقد في ستوكهولم في عام 1972 أن حماية البيئة تعد "مسؤولية مشتركة" لكافة البشرية؛ وأشار المؤتمر إلى أن مشاكل البيئة في الدول النامية "تعود لحد كبير إلى التنمية غير الكافية"، وذلك يعتبر الشكل الأولي لمفهوم "المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة". في عام 1992 تم تكريس مفهوم المسؤوليات المشتركة ولكن المتباينة (CBDR)⁽²⁾ بوصفه المبدأ 7 من ريو إعلان في قمة الأرض ريو⁽³⁾ في عام 1992، كما أوضح البند الرابع من ((الإتفاقية الإطارية للأمم المتحدة بشأن التغيرات المناخية)) هذا المبدأ بشكل رسمي. ودعا هذا المبدأ الدول المتقدمة إلى ضرورة المبادرة أولاً في تخفيض الانبعاثات، وتقديم الدعم المالي والفني للدول النامية؛ بينما على الدول النامية أن تعمل على تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والقضاء على الفقر وتعتبر ذلك الشغل الشاغل لها، وتتخذ إجراءات لتخفيف تغير المناخ أو التكيف معه في حالة حصولها على الدعم الفني والمالي من الدول المتقدمة.

المبحث الثاني: الأساس القانوني للمسؤولية الدولية في حوادث السفن المتضررة

المطلب الأول: مسؤولية الدولة الساحلية في التدخل الوقائي

أولاً: الأساس القانوني لاختصاص الدولة الساحلية

تستند سلطة الدولة الساحلية في التدخل إلى أحكام اتفاقية قانون البحار، ولا سيما المواد 192 و194 و211 و221، والتي تخولها اتخاذ ما يلزم من تدابير وقائية متى وقع حادث بحري أو قام تهديد وشيك من شأنه أن يؤدي إلى عواقب ضارة جسيمة على ساحلها أو مصالحها المرتبطة به.()

ثانياً: حدود التدخل داخل البحر الإقليمي وخارجه

لا يقتصر تدخل الدولة الساحلية على البحر الإقليمي فحسب، بل قد يمتد - وفق شروط وضوابط - إلى مناطق خارج البحر الإقليمي إذا كان الخطر البحري يهدد الساحل أو البيئة أو الموارد أو المنشآت. غير أن هذا التدخل يجب أن يكون متناسباً، وضرورياً، وموجهاً لدرء الخطر، وألا يتجاوز ما تقتضيه حالة الضرورة البيئية.

ثالثاً: الطبيعة القانونية للمسؤولية الساحلية

إن مسؤولية الدولة الساحلية في هذا السياق هي مسؤولية وظيفية وقائية تقوم على بذل العناية لا على ضمان النتيجة. وعليه، فإن فشل التدابير الوقائية لا يؤدي تلقائياً إلى قيام المسؤولية الدولية عليها إذا ثبت أنها اتخذت الإجراءات المعقولة والمتاحة في الوقت المناسب وبالقدر الكافي فنياً وإدارياً.

¹ - MOX Plant Case (Ireland v United Kingdom (Provisional Measures) (International Tribunal for the Law of the Sea, Case No 10, 3 December 2001).

² - (CBDR) Common But Differentiated Responsibilities .

³ - تتعاون الدول بروح من المشاركة العالمية، في حفظ وحماية واستعادة صحة وسلامة النظام الإيكولوجي للأرض، وبالنظر إلى المساهمات المختلفة في التدهور العالمي للبيئة، يقع على عاتق الدول مسؤوليات مشتركة وإن كانت متباينة. وتسلم البلدان المتقدمة النمو بالمسؤولية التي تتحملها في السعي على الصعيد الدولي إلى التنمية المستدامة بالنظر إلى الضغوط التي تلقىها مجتمعاتها على كاهل البيئة العالمية، وإلى التكنولوجيات والموارد المائية التي تستأثر بها. انظر: يوسف العزوزي، أي دور لمبدأ الوقاية في تعزيز فرص الاستدامة البيئية؟، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد 451، أيلول/سبتمبر 2016، ص 104.

المطلب الثاني: مسؤولية دولة العلم

أولاً: المركز القانوني لدولة العلم ودورها

على الرغم من التوسع الملحوظ في اختصاصات الدولة الساحلية و دولة الميناء في مجال مكافحة التلوث إلا أن الدور الذي أنيط بدولة العلم لا يقل أهمية ، فكل ما تقوم به الدول باختلاف مركزها في القانون الدولي يعتبر سلسلة من الضمانات الدولية المقررة لتنفيذ الالتزام الدولي بحماية الحماية البحرية من خطر التلوث .⁽¹⁾ ناهيك عن الانتشار الشديد لظاهرة علم المجاملة ، وهو ما تلجأ إليه غالباً السفن من أجل تخفيف العبء على دولة العلم.

تعد دولة العلم الركيزة التنظيمية الأساسية في النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، إذ تلتزم بضمان امتثال السفن التي ترفع علمها لمعايير السلامة البحرية والبيئية والتشغيلية، وبممارسة رقابة فعلية على تلك السفن.

أما دور دولة العلم فقد تأكد بناء على اتفاقية جنيف 1958 واتفاقية أعالي البحار 1982 في المواد 6 و92 على التوالي؛ حيث تشترط أن يكون لكل سفينة علماً يحدد جنسيتها، وهكذا فإن السفينة تبحر تحت علم دولة واحدة فقط ولا يجوز لها أن تغير علمها أثناء الرحلة أو أثناء وجودها في الميناء إلا في حالة نقل ملكيتها إلى دولة أخرى .⁽²⁾

ولقد أوضحت المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982 التي تقابلها المادة العاشرة من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها . فمن حيث المبدأ تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والعلمية والفنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها ، و لا يكفي أن تكون تبعية السفينة للدولة مجرد تبعية نظرية أو اسمية بل يتعين أن تكون تبعية ملموسة تترجم بممارسة فعلية للولاية . ولقد اجتهد الفقهاء لإيجاد تبرير للاختصاص المقرر لدولة العلم في أعالي البحار كالقول بأن السفن سواء أكانت تجارية أو حربية تعتبر جزءاً من إقليم الدولة. وهي فكرة شبيهة بالفكرة القديمة التي تعتبر دار السفارة جزءاً من إقليم دولتها موجودة في الخارج.⁽³⁾

وتتجسد أهمية الاختصاصات الموكلة لدولة العلم، في ممارسة الرقابة المطلقة على سفنها في أعالي البحار وفقاً للقانون التقليدي للبحار فيما عدا حالات استثنائية في مقدمتها القرصنة ، وحق الاتجار بالعبيد⁽⁴⁾ ولكن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار خرجت عن هذه القاعدة وخاصة في الأمور المتعلقة بحماية البيئة البحرية بالنسبة لبعض مصادر التلوث، فلا مجال لتطبيق قانون دولة العلم وتقرير اختصاص سلطاتها في حالات التلوث الناجم عن مصادر من البر، فالقانون الواجب التطبيق هنا هو قانون الدولة الساحلية ، وليس قانون دولة العلم الذي ترفعه السفينة⁽⁵⁾ وأيضاً في حالة التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال قاع البحر في المنطقة التي تخضع لولاية الدولة الساحلية ، حيث تختص هذه الأخيرة بوضع القواعد القانونية والأنظمة التي تهدف إلى السيطرة على التلوث الذي يقع بقاع البحر أو ما يرتبط بتلك الأنشطة.

أما بالنسبة لدولة العلم فأول دور تقوم به هو التزامها بوضع القوانين و الأنظمة التي تستهدف مكافحة تلوث البيئة البحرية

1 - عبد الواحد محمد الفار ، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، مرجع سابق ص 80.

2 - بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر . 2010 ص. 275

3 - الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة 1974، ص 38.

4 - وتنص المادة 88 من اتفاقية قانون البحار 1890 على أن تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة" و على منع نقل العبيد وذلك بأن: "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها و أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة أيا كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع"

- وتنص المادة 122 إلى واجب التعاون في قمع القرصنة، فنصت " تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي

5 - المادة 023 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

وخفضه والسيطرة عليه، بالنسبة لجميع السفن التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها. (1) وهذا الالتزام الذي نصت عليه اتفاقية مونتيفوباوي والذي يهدف إلى مراعاة السلامة البيئية البحرية يفوق في قيمته القانونية ما سبق وأشارت إليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة 04، والتي تكفي بدعوة الدول إلى إرساء أنظمة لمنع تلوث البحار من جراء تخلص السفن من الزيت. (2)

ثانياً: مضمون التزامات دولة العلم

تشمل التزامات دولة العلم فحص السفينة، وإصدار الشهادات، ومراقبة الصلاحية الفنية، وضمان الالتزام بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وتوفير البيانات الفنية عند وقوع الحوادث، والتعاون مع الدول الساحلية وسلطات الإنقاذ والتحقيق. ويؤكد التحليل الفقهي والقضائي المقارن أن فهم هذا الجانب لا يقتصر على النصوص المجردة، بل يتطلب النظر إلى طبيعة الخطر البحري، ودرجة التهديد، والاختصاص الوظيفي لكل طرف، ومدى التزامه بواجبات العناية والرقابة والتعاون. ومن ثم، فإن القراءة القانونية السليمة يجب أن تجمع بين التفسير الحرفي للنصوص الدولية والتطبيق العملي لمبادئ الحماية الوقائية والمسؤولية البيئية، مع مراعاة خصوصية الحالة الليفية من حيث البنية المؤسسية والقدرات العملية. ومن هنا جاء اشتراط تزويد السفن بالشهادات والوثائق التي تتطلبها الاتفاقية الدولية كدليل اثبات على مدى صلاحيتها، سواء من حيث تصميمها، وبناءها، أو تكوين طواقمها، ومعدات، مع استمرار خضوع السفينة للتفتيش الدوري الذي تجريه دولة العلم لضمان توافر تلك المتطلبات. (3)

إلى جانب هذا فإنه من الضروري أن يكون الريان وأفراد طاقم السفينة على دراية كاملة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بالسلامة ومنع التصادم والتلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه كما أنهم مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة. (4) ومن الضروري كذلك احترام اجراءات تفريغ مياه الاتزان الموجودة في خزانات الصابورة و التي تكون مختلطة بالنفط، حيث يجب تنظيفها و تفريغها على مستوى الخزانات الخاصة الموجودة على مستوى الموانئ والمخصصة لذلك؛ و التي غالبا ما تتجاوز السفن هذا الاجراء لتفادي الانتظار و الاجراءات المتعلقة بذلك، وبدل ذلك تقوم بتفريغ مياه الاتزان في البحر وهو ما ينتج عنه التلوث البحري بالزيت الذي تصرفه السفن من هذه الخزانات.

وفي هذا السياق فقد جاء في اتفاقية قانون البحار، 1982 في نص المادة 184 من الفقرة الثالثة؛ مدى وجوب اتخاذ السفن للأنظمة و للتدابير اللازمة من أجل منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه، ويكون على دولة العلم أن تصبو إلى منع الحوادث البحرية ومواجهة حالات الطوارئ وكذا تأمين سلامة العمليات البحرية، ومنع التصريف المتعمد والغير متعمد.... وهي ذاتها الحالات التي تغطيها مجموعة من الاتفاقيات الدولية المختصة و أولها قواعد ماريول 1973-1978. (5)

1 - المادة 011 الفقرة الثانية من اتفاقية قانون البحار 1982.

2 - كريم بركات، حق الحصول على المعلومة البيئية وسيلة أساسية لمساهمة الفرد في حماية البيئة، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة "عبد الرحمان ميرة"، بجاية- الجزائر، العدد 01 لسنة 2011، ص 38.

3 - عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 80.

4 - من الجدير بالذكر أن الشهادات والوثائق التي تصدرها دولة العلم تتقبلها الدول الأخرى كدليل اثبات على توافر متطلبات السلامة والصلاحية للإبحار، وذلك من خلال حجية ما تصدره سلطاتها من شهادات ووثائق مماثلة، إلا إذا كان هناك أسباب وجيهة للاعتقاد بأن حالة السفينة لا تتطابق مع البيانات المدونة في الشهادات وهنا يمكن اعداد تقرير بتلك الوقائع وإخطار دولة العلم بذلك كي تتخذ الإجراءات الضرورية لمعالجة الوضع. وكذلك المادة 94 من اتفاقية البحار لسنة 1982.

- مشار إليه في: عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية، مرجع سابق، ص 83.

5 - Boyle Alan E, Marine pollution Under the Law of the sea convention, AJIL 1985, P 14

ثالثاً: متى تقوم مسؤولية دولة العلم؟

تقوم مسؤولية دولة العلم حين يثبت تقصيرها في الرقابة أو إهمالها في السماح لسفينة غير صالحة بالإبحار أو إخلالها بالتعاون الواجب أو امتناعها عن تقديم المعلومات الضرورية. وهي في الأصل مسؤولية دولية ذات طبيعة تنظيمية وتعاونية، وقد تتطور إلى مسؤولية أشد إذا ثبت وجود إخلال جسيم.

وممارسة دولة العلم للرقابة الفعلية على سفنها يأتي من خلال تلك التدابير التي تتخذها الدولة منذ إبحار السفينة إلى غاية رجوعها، ويدخل في إطار ذلك عدم السماح للسفينة بالإبحار من موانئها إلا بعد التأكد من صلاحيتها، وتوافرها على متطلبات الأمان لتشغيلها، وكذلك كفاءة العاملين عليها. وفقاً للمستويات الدولية السائدة في هذا الشأن.⁽¹⁾ فإذا أخلت دولة العلم بعدم مراقبة السفن التي تتبعها فهي تتحمل مسؤولية الخطأ والضرر المترتب الواقع من هذه السفن.

المطلب الثالث: مسؤولية مالك السفينة والمشغل والمؤمن

أولاً: المسؤولية المدنية الأصلية

الأصل في الحوادث البحرية أن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن السفينة تقع على مالكيها أو من يقوم مقامه في الإدارة أو التشغيل، لأن السفينة تمثل مصدر الخطر المباشر، ولأن النشاط الملاحي يحقق لهؤلاء منفعة اقتصادية تستدعي تحميلهم مخاطر النشاط.

ثانياً: دور التأمين البحري ونوادي الحماية والتعويض

يؤدي التأمين البحري، وخاصة عبر نوادي الحماية والتعويض (P&I Clubs)، دوراً محورياً في تغطية المطالبات الناشئة عن التلوث والأضرار البيئية وتكاليف الإنقاذ والمسؤولية تجاه الغير. ومن ثم، فإن تحديد الجهة المؤمنة وطبيعة الغطاء التأميني يمثل عنصراً أساسياً في تقدير المسؤولية العملية.

ثالثاً: العلاقة بين المسؤولية العقدية والتقصيرية

قد تتداخل في هذه الحوادث المسؤولية العقدية الناشئة عن عقود النقل أو الإدارة أو القطر أو الإنقاذ، مع المسؤولية التقصيرية تجاه الغير المتضرر، بما في ذلك الدولة الساحلية والصيادون والموانئ والجهات البيئية. إلا أن المسؤولية تجاه البيئة البحرية تظل أقرب إلى المنطق الموضوعي المرتبط بالخطر ومبدأ الملوث يدفع.

المبحث الثالث: المسؤولية البيئية والتعويض والاختصاص في ضوء القانون الدولي والواقع الليبي

المطلب الأول: أنظمة التعويض عن التلوث البحري

نتناول في هذا البند الاتفاقيات والمواثيق الدولية التي تتناول التعويض الناتج عن الأضرار البيئية في التالي:

أولاً: اتفاقية المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي 1992 CLC

إذا انطبقت شروط هذه الاتفاقية من حيث طبيعة السفينة والحمولة والواقعة، فإنها تقيم نظاماً خاصاً للمسؤولية الموضوعية على مالك السفينة عن أضرار التلوث النفطي، مع إلزامه بالتأمين وإتاحة الرجوع المباشر على المؤمن. غير أن مدى انطباقها يتوقف على الوصف الفني والقانوني الدقيق للسفينة والحمولة.

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دار النهضة، القاهرة، 1982، ص 518/519.

وتضع الاتفاقية المسؤولية عن هذا الضرر على عاتق مالك السفينة التي تسرب منها النفط الملوث أو تم تصريفه منها.

ورهنأ بعدد من الاستثناءات المحددة، تكون هذه المسؤولية صارمة؛ ومن واجب المالك أن يثبت في كل حالة أن أياً من الاستثناءات ينبغي أن يعمل به في الواقع. غير أنه يجوز للمالك أن يحد من المسؤولية فيما يتعلق بأي حادث واحد إلا إذا كان المالك مذنباً بخطأ فعلي.

وتشترط الاتفاقية على السفن المشمولة بها أن تحتفظ بتأمين أو ضمان مالي آخر بمبالغ تعادل إجمالي مسؤولية المالك عن الحادث الواحد.

وتتطبق الاتفاقية على جميع السفن البحرية التي تحمل بالفعل نفطاً سائلاً كبضائع، ولكن السفن التي تحمل أكثر من 2000 طن من النفط هي وحدها التي يتعين عليها الاحتفاظ بتأمين فيما يتعلق بالضرر الناجم عن التلوث النفطي. ولا ينطبق ذلك على السفن الحربية أو غيرها من السفن التي تملكها أو تشغيلها دولة ما وتستخدم في الوقت الحاضر في خدمة حكومية غير تجارية. غير أن الاتفاقية تنطبق فيما يتعلق بأحكام المسؤولية والولاية القضائية على السفن التي تملكها دولة ما وتستخدمها لأغراض تجارية، والاستثناء الوحيد فيما يتعلق بهذه السفن هو أنها غير مطالبة بحمل تأمين، بل يجب أن تحمل شهادة صادرة عن السلطة المختصة في الدولة المسجلة فيها تفيد بأن مسؤولية السفينة مشمولة بالاتفاقية. تغطي الاتفاقية أضرار التلوث الناتجة عن انسكابات الزيوت الثابتة التي تحدث في إقليم (بما في ذلك البحر الإقليمي) لدولة طرف في الاتفاقية. وهي تنطبق على السفن التي تحمل النفط سائلاً بالفعل كبضائع، أي الناقلات المحملة عموماً. أما الانسكابات من الناقلات في الصابورة أو انسكابات الوقود من سفن أخرى غير الناقلات فلا تشملها الاتفاقية، كما لا يمكن استرداد التكاليف عندما تكون التدابير الوقائية ناجحة بحيث لا يحدث انسكاب فعلي. لا يمكن لمالك السفينة تحديد المسؤولية إذا وقع الحادث نتيجة خطأ شخصي من المالك.

وينص بروتوكول عام 1976، الذي دخل حيز النفاذ في عام 1981، على أن تكون وحدة الحساب القابلة للتطبيق المستخدمة بموجب الاتفاقية قائمة على أساس حقوق السحب الخاصة (SDR) كما يستخدمها صندوق النقد الدولي، لتحل محل "فرنك بوانكاريه"، القائم على القيمة "الرسمية" للذهب، كوحدة حساب قابلة للتطبيق.⁽¹⁾ وقد وضع بروتوكول عام 1984 حدوداً متزايدة للمسؤولية ولكن بروتوكول عام 1992 حل محله بروتوكول عام 1992.

وغير بروتوكول عام 1992 شروط بدء النفاذ بتخفيض عدد الدول الكبيرة المالكة للناقلات من ست دول إلى أربع دول لبدء النفاذ.

وحددت حدود التعويض على النحو التالي:

بالنسبة للسفينة التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية 5000 طن، تقتصر المسؤولية على 3 ملايين وحدة حقوق سحب خاصة

بالنسبة للسفينة التي تتراوح حمولتها الإجمالية من 5,000 إلى 140,000 طن: تقتصر المسؤولية على 3 ملايين وحدة من حقوق السحب الخاصة بالإضافة إلى 420 وحدة إضافية من حقوق السحب الخاصة لكل وحدة إضافية من الحمولة

¹ - [https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx)

بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 140,000 طن إجمالي: تقتصر المسؤولية على 59.7 مليون وحدة حقوق سحب خاصة.

كما وسع بروتوكول عام 1992 نطاق الاتفاقية لتغطية أضرار التلوث الناجمة في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو ما يعادلها من المناطق التابعة لدولة طرف. ويغطي البروتوكول الضرر الناجم عن التلوث كما في السابق، لكن التعويض عن الضرر البيئي يقتصر على التكاليف المتكبدة للتدابير المعقولة لإعادة البيئة الملوثة إلى حالتها الأصلية. كما أنه يسمح باسترداد النفقات المتكبدة للتدابير الوقائية حتى في حالة عدم حدوث انسكاب نفطي، شريطة أن يكون هناك تهديد خطير ووشيك بحدوث ضرر تلوث.

ووسّع البروتوكول أيضاً نطاق الاتفاقية ليشمل الانسكابات من السفن البحرية المبنية أو المهياة لنقل النفط السائب كبضائع، بحيث تنطبق على الناقلات المحملة وغير المحملة على حد سواء، بما في ذلك انسكاب زيت الوقود من هذه السفن.

وبموجب بروتوكول عام 1992، لا يمكن لمالك السفينة أن يحد من المسؤولية إذا ثبت أن ضرر التلوث نتج عن فعل أو إغفال شخصي من مالك السفينة، ارتكب بقصد إحداث هذا الضرر، أو عن استهتار وعن علم بأن هذا الضرر قد ينتج عن ذلك.

واعتباراً من 16 أيار/مايو 1998، لم تعد الأطراف في بروتوكول عام 1992 أطرافاً في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 بسبب آلية للانسحاب الإلزامي من النظام "القديم" المنشأ في بروتوكول عام 1992. ومع ذلك، هناك عدد من الدول التي هي أطراف في اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 ولم تصدق بعد على نظام عام 1992 - الذي من المقرر أن يحل في نهاية المطاف محل اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969.

يسمح بروتوكول عام 1992 للدول الأطراف في بروتوكول عام 1992 بإصدار شهادات للسفن المسجلة في الدول التي ليست طرفاً في بروتوكول عام 1992، بحيث يمكن لمالك السفينة الحصول على شهادات لكل من اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 واتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1992، حتى عندما تكون السفينة مسجلة في بلد لم يصدق بعد على بروتوكول عام 1992. وهذا أمر مهم لأن السفينة التي لا تملك سوى شهادة اتفاقية المسؤولية المدنية لعام 1969 قد تجد صعوبة في التجارة إلى بلد صدّق على بروتوكول عام 1992، لأنه يضع حدوداً أعلى للمسؤولية.

رفعت التعديلات حدود التعويضات بنسبة 50 في المائة مقارنةً بالحدود المنصوص عليها في بروتوكول عام 1992، وذلك على النحو التالي:

بالنسبة للسفينة التي لا تتجاوز حمولتها الإجمالية 5,000 طن، تقتصر المسؤولية على 4.51 مليون وحدة حقوق سحب خاصة (5.78 مليون دولار أمريكي)

بالنسبة للسفينة التي تتراوح حمولتها الإجمالية بين 5,000 و140,000 طن: تقتصر المسؤولية على 4.51 مليون وحدة حقوق سحب خاصة بالإضافة إلى 631 وحدة حقوق سحب خاصة لكل طن إجمالي إضافي يزيد عن 5,000 بالنسبة للسفينة التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 140,000 طن: تقتصر المسؤولية على 89.77 مليون وحدة حقوق سحب خاصة⁽¹⁾.

¹ - تعديلات عام 2000 الاعتماد: 18 أكتوبر 2000 بدء النفاذ: 1 تشرين الثاني/نوفمبر 2003.

ثانياً: اتفاقية HNS والمنظور الأوسع للمواد الخطرة

في حال كانت السفينة تحمل مواد خطرة أو ضارة غير النفط الخام التقليدي، فإن اتفاقية HNS أو منطقتها القانوني قد يصبح أكثر ملاءمة في تفسير توزيع المسؤولية، وإن كان التطبيق العملي مرتبطاً بمدى نفاذ الاتفاقية بالنسبة للدول ذات الصلة وبالتوصيف الدقيق للشحنة.

وقد اعتُمدت اتفاقية المواد الخطرة والضارة في مؤتمر دولي في عام 1996، وهي تستند إلى النموذج الناجح للغاية لاتفاقيتي المسؤولية المدنية والصندوق اللذين يغطيان أضرار التلوث الناجمة عن تسرب النفط الثابت من الناقلات. وكما هو الحال مع نظام التعويض عن التلوث النفطي الأصلي، ستنشئ اتفاقية المواد الخطرة والضارة نظاماً من مستويين للتعويض الذي يتعين دفعه في حالة وقوع حوادث في البحر، وفي هذه الحالة التي تتطوي على مواد خطرة وضارة مثل المواد الكيميائية، إلا أنها تذهب إلى أبعد من ذلك من حيث أنها لا تغطي أضرار التلوث فحسب، بل تغطي أيضاً مخاطر الحريق والانفجار، بما في ذلك الخسائر في الأرواح أو الإصابات الشخصية وكذلك الخسائر في الممتلكات أو الأضرار التي تلحق بها. سيتم تغطية المستوى الأول بالتأمين الإلزامي الذي يحصل عليه ملاك السفن الذين سيكون بإمكانهم الحد من مسؤوليتهم. وفي الحالات التي لا يغطي فيها التأمين حادثاً ما أو لا يكفي لتلبية المطالبة، سيتم دفع المستوى الثاني من التعويضات من صندوق يتكون من مساهمات من متلقي المواد الخطرة والضارة. وسيتم حساب المساهمات وفقاً لكمية المواد الخطرة والضارة الواردة في كل طرف في السنة التقييمية السابقة.

تفرض الاتفاقية مسؤولية صارمة على مالك السفينة ونظاماً للتأمين الإلزامي وشهادات التأمين.

وبحلول عام 2009، لم تكن اتفاقية المواد الخطرة والضارة لعام 1996 قد دخلت حيز النفاذ بعد بسبب عدم كفاية عدد التصديقات عليها. وقد اعتمد مؤتمر دولي ثانٍ عُقد في أبريل/نيسان 2010 بروتوكولاً ملحقاً باتفاقية المواد الخطرة والضارة (بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010) صُمم لمعالجة المشاكل العملية التي حالت دون تصديق العديد من الدول على الاتفاقية الأصلية.

ويجري حث الدول على التصديق على بروتوكول عام 2010، وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية بالتعاون مع صناديق الملوثات العضوية الثابتة وصندوق المواد الخطرة والضارة كتيباً من ست صفحات يشرح للدول الغرض من اتفاقية المواد الخطرة والضارة وفوائدها ويشجع الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على اتخاذ الخطوات التالية للتصديق على الاتفاقية أو الانضمام إليها.

وحالما يدخل بروتوكول المواد الخطرة والضارة لعام 2010 حيز النفاذ، سيطلق على اتفاقية عام 1996، بصيغتها المعدلة ببروتوكول عام 2010، اسم "الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمسؤولية والتعويض عن الأضرار الناجمة عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر لعام 2010".⁽¹⁾

المطلب الثاني: الاختصاص الليبي في مواجهة الخطر البحري

أولاً: ليبيا بوصفها دولة ساحلية مهددة

تملك ليبيا مصلحة قانونية وبيئية مباشرة في التدخل متى أصبح الخطر البحري موجهاً نحو سواحلها أو منشأتها أو مواردها البحرية. ويستند هذا الاختصاص إلى القواعد العامة في حماية البيئة البحرية، وإلى سلطة اتخاذ تدابير الوقاية من التلوث البحري قبل وقوعه.

¹ - <https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx>

تتمتع الدولة الساحلية بمجموعة من الحقوق والولاية القانونية بموجب القانون الدولي، ولا سيما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، لحماية بيئتها البحرية والساحلية من الأضرار البيئية والتلوث. تشمل هذه الحقوق الجوانب الوقائية، التنظيمية، والتعويضية، وتتخلص في النقاط التالية:

حق اتخاذ التدابير الوقائية ومكافحة التلوث: يحق للدولة الساحلية اتخاذ إجراءات ضرورية لمكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن أو الأنشطة الأخرى، سواء في بحرهم الإقليمي أو منطقتهم الاقتصادية الخالصة.

حق التدخل (الحق في التدخل): يمنح القانون الدولي الدولة الساحلية حق التدخل في أعالي البحار لدرء أو التخفيف من أضرار التلوث أو خطر التلوث على سواحلها الناتج عن الحوادث البحرية (مثل تسرب النفط).

الولاية القانونية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: تتمتع الدولة الساحلية بحقوق سيادية في استغلال وإدارة الموارد، ويشمل ذلك حق وضع قوانين وأنظمة لحماية البيئة البحرية والحد من التلوث من السفن، ومنشآت الاستكشاف، والأنشطة البشرية الأخرى.

منع دخول السفن الملوثة: يحق للدولة الساحلية منع السفن الأجنبية من دخول موانئها أو مياهها الداخلية إذا تبين أنها تشكل خطراً بيئياً، باستثناء حالات الضرورة القصوى.

الحق في التعويض عن الأضرار: يحق للدولة الساحلية المطالبة بالتعويض من الدول الأخرى أو السفن المتسببة في أضرار بيئية، حيث تلتزم الدول بمنع أي عمل غير مشروع يلحق أضراراً بيئية الدول الأخرى.

تنظيم المرور البريء: يمكن للدولة الساحلية تنظيم حق المرور البريء للسفن الأجنبية لضمان عدم إلحاق أضرار بيئية بالساحل، بما في ذلك منع رمي النفايات أو التلوث العمدي.⁽¹⁾

ثانياً: أثر منطقة البحث والإنقاذ الليبية

إن دخول السفينة ضمن منطقة البحث والإنقاذ الليبية لا ينقل ملكية الخطر إلى ليبيا، ولا يجعلها مسؤولة تلقائياً عن التعويض، بل يرتب عليها - في حدود الإمكان - واجب التنسيق الوظيفي والإخطار وتعبئة الوسائل المتاحة. فهذه المنطقة ذات طبيعة تنظيمية وليست نطاقاً للسيادة الكاملة.

ثالثاً: حدود المسؤولية الليبية عن التقصير

قد تثور مسؤولية ليبيا إذا ثبت تقصير جسيم في الاستجابة، أو امتناع غير مبرر عن التدخل، أو إخلال فادح بالتنسيق والإخطار في ظروف كانت تتيح لها اتخاذ إجراءات معقولة. غير أن معيار الحكم يظل هو معيار الإمكانات الواقعية، ومدى توافر الوسائل، وطبيعة الخطر، وسرعة تطوره.

المطلب الثالث: التكيف القانوني للأضرار والتعويض في البيئة الليبية

أولاً: أنواع الأضرار المحتملة

تشمل الأضرار المحتملة الأضرار البيئية المباشرة للوسط البحري، والأضرار الاقتصادية اللاحقة بالصيد البحري والموانئ والسياحة الساحلية، وأضرار البنية التحتية الساحلية، فضلاً عن تكاليف الرصد والمعالجة وإعادة التأهيل.

الخطر لا يكمن في الخزانات نفسها، بل في احتمال حدوث تسرب للغاز وامتزاجه بالهواء ضمن نطاق تركيز محدد ثم تعرضه لمصدر إشعال. في هذه الحالة قد يحدث اشتعال سريع أو في حالات نادرة انفجار سحابة غازية. ومع ذلك، فإن

¹ -راجع لمزيد من التفصيل: سيد الدسوقي، المرجع السابق.

البيئة البحرية المفتوحة تقلل من هذا الخطر بشكل كبير، حيث يتشتت الغاز بسرعة ولا تتوفر ظروف الاحتواء التي تسمح بتضخم الانفجارات كما يحدث في البيئات المغلقة أو شبه المغلقة.⁽¹⁾

ثانياً: إشكالات الإثبات والسببية

تُعد علاقة السببية من أعقد عناصر المسؤولية البيئية البحرية، لاسيما عندما تتداخل عدة عوامل، مثل سوء الأحوال الجوية، أو التأخر في الإنقاذ، أو وجود فعل خارجي عدائي. ومن ثم، فإن إثبات نسبة الضرر إلى السفينة أو إلى فعل طرف ثالث يتطلب تقارير فنية دقيقة وسجلات ملاحية وصور أقمار صناعية وتحقيقات متخصصة.

ثالثاً: الحاجة إلى تطوير الإطار التشريعي البحري الليبي

تكشف هذه الوقائع الحاجة إلى تطوير التشريع البحري والبيئي الليبي، وتفعيل خطط وطنية للاستجابة للتلوث البحري، وإنشاء آليات تنسيق بين سلطات الموانئ والبيئة وخفر السواحل والجهات القضائية، بما يعزز الجاهزية القانونية والعملياتية.

المبحث الرابع: الدراسة التطبيقية على واقعة الناقل الروسية المتجهة نحو السواحل الليبية

المطلب الأول: التكييف القانوني للواقعة

أولاً: وصف الواقعة من منظور قانوني

تتمثل الواقعة - وفق المعطيات المتداولة - في ناقلة روسية متضررة في البحر المتوسط كانت تتحرك أو تتجرف باتجاه السواحل الليبية، بما يثير خطراً بيئياً محتملاً. ومن الناحية القانونية، تُكفي هذه الحالة بوصفها حادثاً بحرياً ينطوي على تهديد وشيك للبيئة البحرية والمصالح الساحلية الليبية.

تمثل حادثة الناقل الروسية "Arctic Metagas" حالة تطبيقية معقدة تتقاطع فيها قضايا الأمن البحري، حماية البيئة، السيادة الوطنية، والعقوبات الدولية. تعرضت الناقل، التي تحمل شحنة من الغاز الطبيعي المسال، لانفجارات في 3 مارس 2026 أثناء عبورها البحر المتوسط، مما أدى إلى إخلائها وتركها تتجرف دون سيطرة باتجاه السواحل الليبية.

رواية روسيا: "عمل إرهابي"

اتهمت روسيا أوكرانيا بتنفيذ هجوم بواسطة طائرات بحرية مسيرة (درون) استهدف الناقل. ولم تؤكد أوكرانيا أو تنفي ضلوعها، بينما تعتبر هذه الحادثة جزءاً من نمط استهداف موسع لمنظومة الطاقة الروسية في المتوسط.

تصنيف ليبيا: "قرصنة بحرية" و"إرهاب بحري"

وصفت لجنة الدفاع بمجلس النواب الليبي الحادثة بأنها "عمل إرهابي بحري يهدد سلامة الملاحة الدولية". ورفضت اللجنة بشكل قاطع الادعاءات بأن الطائرات المسيرة انطلقت من الأراضي الليبية.

ثانياً: الطبيعة القانونية للخطر

الخطر هنا ليس مجرد احتمال مجرد، بل هو خطر تقني قابل للتحويل إلى ضرر بيئي جسيم، خاصة إذا تعلق الأمر بحمولة نفطية أو غازية أو مواد قابلة للاشتعال أو مواد خطيرة. ويكفي قانوناً - في إطار الوقاية - أن يكون الخطر جدياً ومتمملاً بدرجة معقولة لتبرير التدخل الوقائي.

في مثل هذه الحوادث، الدولة الساحلية لا تملك رفاة الانتظار الطويل، لأن التأخر لا يخلق فقط خطراً بحرياً، بل يصنع أيضاً مسؤولية سياسية وأخلاقية وقانونية. فحين تصبح سفينة متضررة مصدر تهديد للشاطئ أو للملاحة أو للمنشآت

¹ - <https://alsabaah.ly/>

البحرية أو للثروة السمكية، فإن الواجب الأول للدولة ليس حماية السفينة كأصل روسي، بل حماية البحر والساحل والناس والاقتصاد الوطني. وهذا هو المدخل الصحيح الذي ينبغي أن تبني عليه ليبيا موقفاً.

ثالثاً: تمييز المسؤولية الوقائية عن النهائية

من أهم ما تكشفه الواقعة ضرورة الفصل بين مسؤولية ليبيا عن التدخل الفوري ومنع التلوث، وبين المسؤولية النهائية عن تحمل التكاليف والتعويض. فالتدخل لا يعني نقل عبء الخطر إليها، بل يعكس التزامها الدولي بحماية ساحلها وبيئتها. هل يترتب على القطر مسؤولية مستمرة على ليبيا بمجرد أن تبادر الدولة الساحلية إلى التدخل وقطر السفينة، فإن ذلك لا يمنحها حرية التخلص من الخطر بإبعاده فقط نحو مناطق أخرى. وفق المبادئ العامة في القانون البحري الدولي، فإن الدولة التي تتدخل لإدارة حادث من هذا النوع تلتزم بالتصرف بما يمنع نقل الخطر إلى الغير، سواء إلى دول أخرى أو إلى أعالي البحار بطريقة قد تهدد الملاحة أو البيئة. بمعنى آخر، لا يمكن قانوناً سحب الناقله ثم تركها تتجرف في اتجاه دول أخرى أو في عرض البحر دون متابعة، لأن ذلك قد يُعد إخلالاً بواجب العناية ومنع الضرر. التدخل يخلق التزاماً مستمراً بإدارة الحالة حتى الوصول إلى وضع آمن، سواء عبر تثبيت السفينة في موقع مناسب، أو تسليمها لجهة مختصة، أو نقلها إلى منشأة قادرة على التعامل مع حمولتها. هذا لا يعني أن ليبيا تتحمل مسؤولية الأضرار الأصلية، لكنه يعني أنها تتحمل مسؤولية كيفية إدارة الأزمة بعد تدخلها، وهو ما يفسر الحرص على التنسيق المؤسسي والعمل وفق معايير دقيقة كما ورد في البيان.⁽¹⁾

المطلب الثاني: تحديد الأطراف المسؤولة في الحالة محل البحث

أولاً: ليبيا

تتحمل ليبيا المسؤولية الوظيفية العاجلة عن التنسيق والتدخل، إذا أصبح الخطر ضمن نطاق يهدد ساحلها أو ضمن منطقة البحث والإنقاذ التابعة لها، وذلك في حدود الإمكانيات المتاحة وبمقتضى التزامات العناية الواجبة.

ثانياً: روسيا بوصفها دولة العلم

تتحمل روسيا التزامات دولة العلم من حيث الرقابة، وتقديم المعلومات، والتعاون الفني والقانوني، وضمان أن تكون السفينة قد استوفت معايير السلامة والامتثال البيئي. وقد تتعزز مسؤوليتها إذا ثبت تقصير تنظيمي أو امتناع عن التعاون.

ثالثاً: مالك السفينة والمشغل والمؤمن

يبقى مالك السفينة ومشغلها والمؤمن البحري الأطراف الأرجح لتحمل المسؤولية المدنية الأصلية، بما في ذلك تكاليف الإنقاذ والقطر ومكافحة التلوث والتعويض عن الأضرار البيئية والاقتصادية اللاحقة. وهذا ما يبناه في ثنايا هذا البحث عن مسؤوليته.

¹ – <https://alsabaah.ly>

المطلب الثالث: الفرضيات القانونية الخاصة وتقييم المسؤولية النهائية

أولاً: فرضية وجود فعل خارجي أو عدائي

إذا ثبت أن تعطل السفينة نتج عن هجوم أو فعل تخريبي أو استخدام غير مشروع للقوة، فإن ذلك يفتح باباً إضافياً للمسؤولية الدولية أو المدنية على الطرف المتسبب. غير أن إثبات هذه الفرضية يحتاج إلى تحقيق موثوق وإسناد قانوني واضح.

ويؤكد التحليل الفقهي والقضائي المقارن أن فهم هذا الجانب لا يقتصر على النصوص المجردة، بل يتطلب النظر إلى

ثانياً: فرضية عدم انطباق النظم الخاصة

إذا لم تنطبق اتفاقيات المسؤولية الخاصة كتلك المتعلقة بتلوث النفط التقليدي، فإن الحسم يعود إلى القواعد العامة في قانون البحار، والعقود البحرية، والتأمين، وقواعد المسؤولية المدنية الوطنية والدولية.

ثالثاً: التقدير القانوني الراجح

الراجح قانوناً أن ليبيا مسؤولة عن الحماية الفورية والوقائية، بينما يتحمل مالك السفينة ومشغلها العبء المالي الأصلي، وتبقى روسيا مسؤولة بوصفها دولة العلم عن واجبات الرقابة والتعاون. وإذا ثبت وجود طرف ثالث متسبب، فإن مسؤوليته تضاف إلى هذه البنية دون أن تنفيها.

الخاتمة

خلصت هذه الدراسة إلى أن واقعة الناقل الروسية المتضررة المتجهة نحو السواحل الليبية تمثل نموذجاً واضحاً لتعقيد المسؤولية القانونية في الحوادث البحرية ذات الأثر البيئي المحتمل، حيث تتداخل فيها قواعد قانون البحار، والاتفاقيات البيئية البحرية، والمبادئ العامة للقانون الدولي البيئي، وآليات المسؤولية المدنية البحرية. وقد أظهر التحليل أن الدولة الساحلية، ممثلة في ليبيا، تتحمل التزاماً قانونياً عاجلاً في مجال الوقاية والتنسيق ومنع التلوث، غير أن هذا الالتزام لا يعني تحملها تلقائياً المسؤولية النهائية عن الأضرار. بل إن المسؤولية المدنية الأصلية تظل – من حيث المبدأ – على عاتق مالك السفينة ومشغلها والمؤمن البحري، مع استمرار التزامات دولة العلم في الرقابة والتعاون والامتثال.

وعليه، فإن التكيف القانوني الرشيد لهذه الحوادث يجب أن يميز دائماً بين المسؤولية الوظيفية الوقائية والمسؤولية المدنية النهائية، وأن يُبنى على معايير العناية الواجبة والتناسب والتعاون الدولي ومبدأ الملوث يدفع. كما أن هذه الواقعة تُبرز ضرورة تطوير البنية التشريعية والمؤسسية الليبية بما يضمن قدرة الدولة على الاستجابة الفعالة للمخاطر البحرية المستقبلية، وعلى حماية ساحلها وبيئتها البحرية ومصالحها الاقتصادية والسيادية.

النتائج

1. تبين أن النظام القانوني الدولي المتعلق بحوادث السفن المتضررة يقوم على توزيع مركب للمسؤولية، ولا يختزلها في طرف واحد.
2. تتمتع الدولة الساحلية، ومنها ليبيا، باختصاص قانوني أصيل في اتخاذ التدابير الوقائية العاجلة لمنع التلوث أو الحد منه، متى كان الخطر البحري يهدد ساحلها أو مصالحها البحرية.
3. لا يؤدي تدخل الدولة الساحلية في الإنقاذ أو القطر أو التنسيق إلى نقل المسؤولية المدنية النهائية إليها، ما لم يثبت تقصير جسيم أو خطأ مستقل منسوب إليها.

4. تظل المسؤولية المدنية الأصلية عن الأضرار وتكاليف الاستجابة قائمة - من حيث المبدأ - على مالك السفينة ومشغلها والمؤمن البحري، وفقاً لمبدأ الملوث يدفع وقواعد المسؤولية البحرية الدولية.
5. تضطلع دولة العلم بدور جوهري في الرقابة والامتثال والتعاون، وقد تقوم مسؤوليتها إذا ثبت تقصير تنظيمي أو إخلال بواجبات الرقابة والتعاون.
6. تُعد منطقة البحث والإنقاذ نطاقاً وظيفياً للتنسيق لا سنداً لتحميل الدولة المسؤولية عنها المسؤولية النهائية عن الضرر.
7. تكشف الواقعة محل البحث عن حاجة ملحة لتطوير المنظومة التشريعية والمؤسسية الليبية الخاصة بالاستجابة للتلوث البحري وحوادث السفن.

التوصيات

1. الإسراع في تحديث الإطار التشريعي الليبي المنظم لحماية البيئة البحرية والمسؤولية عن التلوث من السفن، بما ينسجم مع أحدث المعايير الدولية.
2. إعداد خطة وطنية ليبية متكاملة للاستعداد والاستجابة لحوادث التلوث البحري، تتضمن آليات قيادة موحدة وتوزيعاً واضحاً للاختصاصات.
3. تعزيز التنسيق بين وزارة المواصلات، وسلطات الموانئ، وخفر السواحل، والهيئات البيئية، والجهات القضائية، في إطار بروتوكول وطني دائم للطوارئ البحرية.
4. تطوير البنية الفنية واللوجستية لمكافحة التلوث البحري، بما في ذلك معدات الاحتواء والقطر والرصد والاستجابة السريعة.
5. بناء قاعدة بيانات وطنية للمخاطر البحرية والسفن العابرة والحمولات الخطرة، وربطها بآليات الإنذار المبكر والمراقبة الساحلية.
6. تكثيف التدريب القانوني والفني للكوادر الليبية في مجالات قانون البحار، والمسؤولية البيئية، والتحقيق في الحوادث البحرية.
7. تشجيع ليبيا على تعزيز انضمامها وتفعيلها للاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ومراجعة مدى مواءمة التشريعات الوطنية مع التزاماتها الدولية.

قائمة المراجع

أولاً : المراجع العربية

- إحسان علي محاسنة: البيئة والصحة العامة، دار الشروق، القاهرة، 1991.
- بن عامر تونسي، عمير نعيمة، محاضرات في القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر . 2010
- الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، منشأة المعارف بالإسكندرية، القاهرة 1974.
- سيد ابراهيم الدسوقي، الوسيط في القانون الدولي العام، الكتاب الرابع قانون البحار، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2012.
- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، دار النهضة، القاهرة، 1982.
- عامر محمود طراف: إرهاب التلوث والنظام العالمي، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2002.

- عبد الواحد محمد الفار، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من أخطار التلوث، : دراسة قانونية في ضوء اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، القاهرة 1985.
- عمارة نعيمة، الاتجاه نحو التأسيس للمسؤولية المدنية على أساس مبدأ الحيطة، مجلة دفاتر السياسة و القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة ورقلة، العدد 13، سنة 2013.
- كريم بركات ، حق الحصول على المعلومة البيئية وسيلة أساسية لمساهمة الفرد في حماية البيئة، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة "عبد الرحمان ميرة"، بجاية- الجزائر ، العدد 01 لسنة 2011.
- ماجد راغب الحلو: قانون حماية البيئة في ضوء الشريعة، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
- محمد صالح الشيخ: الآثار الاقتصادية والمالية لتلوث البيئة ووسائل الحماية منها، دار الإشعاع القانوني، 2002.
- محمد بن عبد اله بن مكرم، ابن منظور: لسان العرب، المجلد الأول، الطبعة السادسة، دار صادر، بيروت، 2008.
- يوسف العزوزي، أي دور لمبدأ الوقاية في تعزيز فرص الاستدامة البيئية؟، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد 451، أيلول/سبتمبر 2016.

ثانياً: الاتفاقيات الدولية

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS).
2. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام 1973/1978. (MARPOL 73/78).
3. الاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في مجال التلوث النفطي لعام 1990. (OPRC 1990)
4. الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحري لعام 1979. (SAR 1979)
5. الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1992 – (CLC 1992) بحسب مدى الانطباق.
6. اتفاقية المواد الخطرة والضارة المنقولة بحرًا – (HNS Convention) بحسب مدى النفاذ والانطباق.
7. - إعلان مبادئ القانون الدولي المتصلة بالعلاقات الودية والتعاون بين الدول وفقاً لميثاق الأمم المتحدة، 24 تشرين الأول/أكتوبر (1970) التوصية (2625).

ثالثاً : المراجع الأجنبية

- Boyle Alan E , Marine pollution Under the Law of the sea convention,AJIL 1985. -
- MOX Plant Case (Ireland v United Kingdom (Provisional Measures) (International Tribunal for the Law of the Sea, Case No 10, 3 December 2001).
- (CBDR) Common But Differentiated Responsibilities
 - Isabelle Fellrath, A study of selected principles of international environmental law in the light of 'sustainable development , Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy , University of Nottingham, 1998 .
 - N. de SADELEER , Les principes de pollueur-payeur , de prévention et de précaution, Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes du droit de l'environnement, Bruylant, Bruxelles, Universités Francophones,-1999
 - Michel prier: Droit de l'environnement, 4ème édition, 2001, Dalloz ,édition Delta.

المواقع الالكترونية:

- - [https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-\(clc\).aspx](https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-civil-liability-for-oil-pollution-damage-(clc).aspx).
- <https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/international-convention-on-liability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-and-noxious-.aspx>
- <https://alsabaah.ly/>
- <https://alsabaah.ly>