



جامعة مولود معمري - تيزي وزو
كلية الحقوق والعلوم السياسية



رقابة الدولة على السفن التجارية ومدى فعاليتها في ضمان السلامة البحرية

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم

تخصص: قانون

تمهيد إشرافه الأستاذ:
عبد النور بوتوشنت

إعداد الطالبة:
سامية مخلوف

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الدرجة العلمية	الجامعة الأصلية	الصفة
زايدي حميد	أستاذ	جامعة تيزي وزو	رئيسا
عبد النور بوتوشنت	أستاذ محاضر (أ)	جامعة تيزي وزو	مشرفا ومقررا
لعمامري عصاد	أستاذ	جامعة تيزي وزو	ممتحنا
حدوم كمال	أستاذ	جامعة بومرداس	ممتحنا
موكه عبد الكريم	أستاذ	جامعة جيجل	ممتحنا
صايش عبد المالك	أستاذ	جامعة بجاية	ممتحنا

تاريخ المناقشة: 2026/05/18

إهداء

إلى روح أمي الغالية رحمها الله
إلى أبي أطال الله في عمره
إلى زوجي و ابني وسيم
إلى عائلتي، إلى عائلة زوجي
إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد
أهدي ثمرة هذا الجهد

سامية مخلوف

شكر وتقدير

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير للأستاذ

الدكتور

محمد النور بوتوشنت

الذي تفضل بالإشراف على هذا العمل المتواضع

ولم يبخل عليا بتوجيهاته القيمة

كما أتقدم بالشكر الجزيل لأعضاء لجنة المناقشة

الموقرين على قبولهم مناقشة هذه الأطروحة

وإثرائها بملاحظاتهم القيمة

السامية مخلوف

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية

ج.ر.ج.ج.	: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
د.ت.ن.	: دون تاريخ نشر.
د.ذ.ب.ن.	: دون ذكر بلد النشر.
ص.ص.	: من الصفحة إلى الصفحة.
ص.	: صفحة.
ع.	: عدد.
ق.ب.ج.	: القانون البحري الجزائري.
م.ا.ش.إ.	: مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا.
م.ج.ع.ق.ا.س.	: المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية.

ثانياً: باللغة الفرنسية

A.F.D.I.	: Annuaire Français de Droit International.
AIS	: système d'identification automatique
BIT.	: Bureau International du Travail.
CAAM.	: Centre d'Administration des Affaires Maritimes.
CTM.	: Convention du Travail Maritime.
éd.	: édition.
IFT.	: Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.

N°.	: Numéro.
NK.	: Nippon Kyokai.
OCDE	: Organisation de Coopération et de Développement Economique
OIT.	: Organisation International de Travail
OMI.	: Organisation Maritime Internationale.
P.	: Page.
PP.	: De page à page.
R.C.D.S.P	: Revue Critique de Droit et Sciences Politiques.
R.G.D.I.P	: Revue Générale de Droit International Public.
SIRENAC.	: Système d'Informations Relatives aux Navires Contrôlés.
T.	: Tome.
Vol.	: Volume.
ZMPV	: Zone Maritime particulièrement Vulnérable.

ثالثاً: باللغة الانجليزية

EMSA	: European Maritime Safety Agency.
UNCLOS	: United Nations Convention on the Law of the Sea .
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78.
PFSO	: Port Facility Security Officer
PFSP	: Port Facility Security Plan

IMO	: International Maritime Organization
CAS	: Condition Assessment Scheme
AIMS	: Organisation internationale des aides à la navigation maritime (AIMS)
IDS	: Intrusion Detection System
IPS	: Intrusion Prevention System
MMSI	: Maritime Mobile Service Identity
OOW	: officer on watch
CPA	: Closest Point of Approach
TCPA	: Time to Closest Point of Approach
HSSC	: Harmonized System of Survey and Certification.
IACS	: International Association of Classification Societies
ISM Code.	: International Safety management Code.
ISPS Code.	: International Ship and Port facility Security Code.
OPA	: Oil Pollution Act
STCW.	: Convention on Standards of Training, Certification and watchkeeping for Seafarers.
VTMIS	: Vessel Traffic Management and Information System
ECDIS	: Electronic Chart Display and Information System

مقدمة

يعتبر موضوع رقابة الدولة على السفن التجارية من أكثر المواضيع إثارة للاهتمام في القانون البحري، نظراً لتشعبه وتداخله مع مختلف القطاعات الاقتصادية والقانونية والتقنية. فالسفن التجارية ليست مجرد وسيلة لنقل البضائع، بل هي منشآت ضخمة متحركة تحمل على متنها استثمارات هائلة، وتخضع لتشريعات وأنظمة متعددة المصدر، منها الوطني والدولي. ويكتسب هذا الموضوع أهمية متزايدة في ظل العولمة وتحرير التجارة، حيث أصبحت البحار مفتوحة أمام آلاف السفن من مختلف الجنسيات، ما يستدعي ضرورة وجود رقابة فعالة تضمن احترام القواعد والمعايير الدولية، وتمنع أي تجاوزات قد تضر بالسلامة البحرية أو البيئة أو الاقتصاد العالمي.

إن الرقابة على السفن التجارية لا تقتصر على مجرد إصدار الشهادات أو إجراء التفتيشات الدورية، بل تشمل منظومة متكاملة تبدأ من لحظة بناء السفينة في الورش والموانئ، مروراً بمرحلة التشغيل اليومي، وانتهاءً بتفكيك السفينة أو إخراجها من الخدمة. وتشمل هذه المنظومة الرقابية جوانب فنية مثل مطابقة السفينة لمواصفات السلامة، وجوانب إدارية مثل تسجيل السفينة وترخيصها، وجوانب قانونية تتعلق بتطبيق الاتفاقيات الدولية على رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982¹، واتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO) الرئيسية في المجال وهي: اتفاقية سولاس (SOLAS) الخاصة

¹ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III)، الذي عقد من 1973-1982 والموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جامايكا)، حيث دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، www.un.org/convention_agreements، (UNCLOS). United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, Retrieved from <https://www.un.org/depts/los>

- صادقت عليها الجزائر -دون نشر مضمونها- بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53/96 المؤرخ في 22 جنفي 1996، المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، ج.ر.ج.ع. ج.ع. ع 06، الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996.

بسلامة الأرواح في البحار¹، واتفاقية ماربول² (MARPOL) المتعلقة بمنع التلوث من السفن، والاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار³ (COLREGs) وتبرز هنا أهمية التنسيق بين دولة العلم، التي تمنح السفينة جنسيتها وتتحمل مسؤولية الرقابة عليها، ودولة الميناء، التي تملك سلطة فحص السفن الأجنبية عند دخولها موانئها، إضافة إلى دور هيئات التصنيف البحري التي تمنح الشهادات الفنية وتراقب مدى التزام السفن بالمعايير⁴.

لقد أدى التطور التكنولوجي الكبير في صناعة السفن وأنظمة الملاحة إلى تعقيد عمليات الرقابة، حيث أصبحت السفن الحديثة تعتمد على أنظمة إلكترونية متطورة تتطلب خبرات بشرية عالية لمراقبتها وصيانتها. كما أن تعدد أنواع السفن (سفن الحاويات، ناقلات النفط، سفن الركاب،... إلخ) وتنوع البضائع المنقولة يفرض تحديات إضافية على الجهات الرقابية لضمان مطابقة كل نوع للمعايير الخاصة به. ومن جهة أخرى، ظهرت ظواهر سلبية مثل أعلام المجاملة، حيث تلجأ بعض السفن إلى التسجيل في دول توفر تسهيلات إدارية وضرائب منخفضة أو غير موجودة على عائدات تشغيل السفن، وتفرض رقابة شكلية فقط، مما يؤدي إلى وجود سفن غير مطابقة للمعايير تجوب البحار وتهدد السلامة البحرية⁵.

¹- International Maritime Organization (1974), International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Retrieved from <https://www.imo.org>

²- انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973 (MARPOL)، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988، ع 2.

³- دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 15 يوليو 1977، انضمت إليها الجزائر سنة 1976.

<https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/colreg.aspx>

⁴- حيث تعمل شركات التصنيف بموجب تفويضات (اعتماد) بإجراء معاينات نيابة عن الهيئات الحكومية بدولة العلم.

لتفاصيل عن الاعتماد وشروطه واجراءاته والتزامات كل طرف أنظر:

-BOISSON Philippe, « Etat du pavillon/ sociétés de classifications », in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 39-52.

⁵- ROUX Jean-Marc, Les pavillons de complaisance, thèse pour le doctorat en droit, Paris, le 25/06/1959.

لا تقتصر التحديات على الجانب الفني أو القانوني فقط، بل تمتد إلى الجوانب الاقتصادية والسياسية، حيث تسعى بعض الدول إلى جذب السفن لتسجيلها تحت أعلامها من أجل تحقيق عائدات مالية، حتى وإن كان ذلك على حساب جودة الرقابة. كما أن التغيرات المستمرة في التشريعات الدولية، وتعدد الاتفاقيات البحرية وتداخل اختصاصات الجهات الرقابية، كلها عوامل تجعل من مهمة الرقابة عملية معقدة تتطلب خبرة وتنسيقاً عالياً بين مختلف الأطراف.

أصبح موضوع رقابة الدولة على السفن التجارية، في ظل هذه المعطيات، من المواضيع التي تفرض نفسها بقوة على أجندة البحث العلمي والنقاش القانوني والتقني، حيث تتقاطع فيه قضايا السيادة الوطنية مع متطلبات التعاون الدولي، وتبرز الحاجة إلى تطوير آليات رقابية أكثر فعالية وشفافية لمواكبة التطورات المتسارعة في قطاع النقل البحري العالمي، وضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية والمصالح الاقتصادية للدول. تهدف هذه الدراسة إلى تقديم تحليل معمق وشامل لمنظومة رقابة الدولة على السفن التجارية، من خلال تقييم مدى فعاليتها في تحقيق السلامة البحرية، والكشف عن أوجه القصور والتحديات العملية والقانونية التي تعيق التطبيق الأمثل لهذه الرقابة على المستويين الوطني والدولي. وتسعى الدراسة أولاً إلى تفكيك الإطار القانوني والتنظيمي الذي يحكم رقابة السفن، سواء من زاوية دولة العلم أو دولة الميناء، مع التركيز على مدى التزام الدول بتطبيق الاتفاقيات الدولية ذات الصلة مثل اتفاقية سولاس (SOLAS) واتفاقية ماربول (MARPOL)، ودور المنظمات الدولية وهيئات التصنيف في فرض معايير السلامة¹.

¹ - وضعت المنظمة البحرية الدولية منذ 1959 عدة اتفاقيات دولية، تفرض على دولة العلم مجموعة من الآليات التي تهدف إلى تحقيق وتحسين سلامة النقل البحري ومنع تلوث البيئة البحرية الناتج عن السفن، تم الانضمام لأهم اتفاقيات المنظمة من طرف أغلبية الدول والتي تتراوح نسبتها ما بين 95 إلى 99% من حمولة الأسطول البحري العالمي.

كما تهدف الدراسة إلى تحليل الظواهر السلبية التي تؤثر على فعالية الرقابة، وفي مقدمتها ظاهرة أعلام المجاملة، التي تتيح للسفن التحايل على القواعد والبحث عن دول توفر بيئة رقابية ضعيفة أو متساهلة. ومن خلال ذلك، تسعى الدراسة إلى رصد الفجوات بين النصوص القانونية والتطبيق العملي، واستكشاف الأسباب الحقيقية وراء استمرار الحوادث البحرية رغم وجود منظومة تشريعية متطورة. وتركز الأهداف أيضاً على تقييم دور الجهات الفاعلة في الرقابة، سواء على مستوى إصدار الشهادات، أو عمليات التفتيش، أو فرض العقوبات، ومدى تعاونها وتكاملها في سبيل تحقيق السلامة البحرية.

ومن بين الأهداف المركزية لهذه الدراسة، اقتراح حلول عملية وتشريعية لتطوير آليات الرقابة، من خلال استعراض التجارب الدولية الرائدة، واستلهام أفضل الممارسات التي يمكن أن تسهم في رفع كفاءة الرقابة وتعزيز الشفافية والمسؤولية في عمل الجهات الرقابية. كما تسعى الدراسة إلى تقديم توصيات عملية لصناع القرار، من شأنها تحسين التنسيق بين دولة العلم ودولة الميناء، وتطوير أدوات الرقابة الإلكترونية والذكية، وتفعيل التعاون الدولي في مجال تبادل المعلومات حول السفن المخالفة والحوادث البحرية.

وأخيراً، تهدف الدراسة إلى بناء رؤية مستقبلية حول كيف يمكن للمنظومة الرقابية أن تتكيف مع التحديات المتسارعة في قطاع النقل البحري، خاصة في ظل التحولات التقنية

-BLANCO-BAZAN Agustin, l'organisation maritime internationale et le renforcement de l'application par l'Etat du pavillon de traites en matière de sécurité de la navigation et de prévention du milieu marin, in le pavillon, éd. A. Pedone, 2008, p 227.

-لقد ساهم تساهل العديد من دول العالم في شروط منح جنسيتها، إلى جانب ضعف آليات الرقابة على السفن والناقلات، في نقشي ظاهرة "أعلام المجاملة" التي طالما شكلت مصدر قلق عالمي، وفي كل مرة تقع فيها حادثة مرتبطة بهذا النوع من السفن أو الناقلات، تتصاعد الدعوات مجدداً لمواجهتها والحد من انتشارها.

- خالد محمد حسن اسماعيل، مدي مسؤولية دولة العلم عن أعلام المجاملة في ظل احكام اتفاقية مونتغيوباى لعام 1982، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 48، العدد 1، جامعة أسبوط، كلية الحقوق، 2020، ص ص 321-361.

https://maal.journals.ekb.eg/article_149889_97e30e9430a70ca621a7d2cdfb4be693.pdf

والتشريعية والبيئية، بما يضمن تحقيق أعلى مستويات السلامة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية من المخاطر المتزايدة.

يحظى موضوع رقابة الدولة على السفن التجارية بأهمية علمية متزايدة، إذ يمثل مجالاً غنياً للتحليل الأكاديمي والدراسة المقارنة، في ظل تعدد الاتفاقيات الدولية المنظمة له وتنوع التشريعات الوطنية التي تسعى إلى تكييف القواعد الدولية مع خصوصيات كل دولة. فالبحث في هذا المجال لا يقتصر على دراسة النصوص القانونية، بل يشمل أيضاً تحليل فعالية تطبيقها في الواقع، ومدى استجابة الأنظمة الوطنية لمتطلبات الاتفاقيات الدولية. كما يتيح المجال لمقارنة التجارب بين الدول، واستكشاف الفوارق في مستويات الرقابة، ومدى انعكاس تلك الفوارق على سلامة الملاحة البحرية. وتبرز أهمية التحليل العلمي أيضاً في دراسة كيفية تعامل الدول مع ظواهر مستجدة مثل أعلام المجاملة، التي تطرح إشكاليات عابرة للحدود، وتستدعي تفكيراً نقدياً حول فعالية النظام القانوني الدولي في مواجهة هذه الظواهر¹.

بالإضافة إلى ذلك، فإن تنامي دور هيئات التصنيف والمنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية يضيف بعداً جديداً للبحث العلمي، حيث أصبح من الضروري دراسة التفاعل بين الجهات الحكومية وغير الحكومية في رسم سياسات الرقابة وتطبيقها. كما أن التطور المستمر في أنظمة التفتيش والرقابة التقنية، مثل استخدام التقنيات الرقمية والذكاء الاصطناعي في مراقبة السفن، يفتح آفاقاً واسعة أمام الباحثين لدراسة أثر هذه الابتكارات

¹ - ANGELELLI Pierre, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? : Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe, thèse pour l'obtention du titre de docteur en sciences économiques, faculté économies et finances, Université des Antilles-Guyane, 2012, pp 115-138.

على فعالية الرقابة وتطوير التشريعات البحرية، بما يواكب المستجدات العالمية ويعزز من جودة البحث العلمي في هذا المجال.

تتجلى أهمية الرقابة، من الناحية العملية، في كونها الضمانة الأساسية لسلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة من الكوارث البحرية والتلوث. فالتطبيق الفعلي للرقابة، من خلال التفتيشات الدورية وإصدار الشهادات ومراقبة الامتثال للمعايير، يساهم بشكل مباشر في تقليل احتمالات وقوع الحوادث البحرية، ويحد من الخسائر البشرية والمادية والبيئية الناتجة عنها. كما أن وجود نظام رقابي فعال يعزز ثقة شركات الشحن والتأمين والمستثمرين في قطاع النقل البحري، ويشجع على تسجيل السفن تحت أعلام الدول ذات الرقابة الصارمة، مما يرفع من مكانة هذه الدول في السوق البحرية الدولية. وتؤثر فعالية الرقابة أيضا على تنافسية الأساطيل الوطنية، حيث تساهم في تحسين تصنيف الموانئ وجاذبيتها، وتدعم الاقتصاد الوطني من خلال استقطاب المزيد من السفن التجارية.

برزت الحاجة الملحة إلى تطوير آليات رقابية متقدمة قادرة على مواجهة التحديات المستجدة مثل القرصنة البحرية، والتلوث الناتج عن السفن، ونقل المواد الخطرة، مع تزايد حجم التجارة العالمية وتنوع المخاطر المرتبطة بالنقل البحري. كما أن التعاون الدولي في مجال الرقابة وتبادل المعلومات والخبرات أصبح ضرورة عملية لمواجهة التحديات العابرة للحدود، وضمان استدامة النقل البحري وسلامته في ظل بيئة بحرية متغيرة ومعقدة.

يرجع اختياري لموضوع رقابة الدولة على السفن التجارية إلى جملة من الأسباب الموضوعية والذاتية التي تضافرت لتجعل من هذا المجال محورا لاهتمامي الأكاديمي والبحثي. فمن الناحية الموضوعية، لاحظت أن قطاع النقل البحري يشهد تحولات متسارعة على المستويين التشريعي والتقني، حيث تتزايد الحاجة إلى تقييم فعالية الأنظمة الرقابية في

ظل التحديات المستجدة مثل الرقمنة، وتنامي المخاطر البيئية، وظهور أنماط جديدة من التحايل على التشريعات من خلال أعلام المجاملة أو التسجيل في دول ذات رقابة ضعيفة.

كشف تعدد الحوادث البحرية في السنوات الأخيرة، وما خلفته من خسائر بشرية ومادية وبيئية جسيمة، عن وجود فجوات حقيقية في منظومة الرقابة، مما يطرح تساؤلات ملحة حول مدى كفاءة الأطر القانونية والتنظيمية القائمة، ويدعو إلى البحث عن حلول عملية قابلة للتطبيق. إضافة إلى ذلك، فإن ندرة الدراسات العربية المتخصصة في هذا المجال، مقارنة بالدراسات الأجنبية، شكلت دافعا موضوعيا لتسليط الضوء على خصوصيات الرقابة البحرية في البيئة التشريعية العربية، ومحاولة إثراء المكتبة القانونية الوطنية بدراسة معمقة تجمع بين التحليل النظري والتقييم العملي.

أما من الناحية الذاتية، فقد جاء اختياري لهذا الموضوع مدفوعا بشغفي الشخصي بالقانون البحري، ورغبتي في فهم ديناميكيات هذا القطاع الحيوي الذي يجمع بين القانون والتقنية والإدارة. كما أن اطلاعي على تجارب دولية متنوعة خلال مسيرتي الأكاديمية، وملاحظتي للتحديات التي تواجهها الدول النامية في تطبيق المعايير الدولية، عزز من رغبتي في التعمق في هذا المجال. ومن جانب آخر، فإن متابعتي المستمرة لمستجدات النقل البحري وما يطرأ عليه من تطورات وتحديات، أكسبته عيا أكبر بأهمية تطوير آليات الرقابة بما يتناسب مع الإمكانيات المحلية والتحديات العالمية. لذلك، فإن اختياري لهذا الموضوع لم يكن وليد الصدفة، بل جاء نتيجة تفاعل بين دوافع علمية واهتمامات شخصية وتجارب أكاديمية، جعلتني أؤمن بأهمية البحث الجاد في هذا المجال الحيوي.

واجهت هذه الدراسة عددا من الصعوبات العلمية والعملية التي أثرت بشكل مباشر على مسار البحث وعمق التحليل. فعلى الصعيد العلمي، برزت إشكالية تعدد وتداخل المصادر القانونية، إذ تتوزع النصوص المنظمة لرقابة السفن التجارية بين اتفاقيات دولية

متخصصة وتشريعات وطنية متباينة، ما يتطلب جهدا كبيرا في جمعها وتحليلها ومقارنتها لاستخلاص رؤية شاملة حول فعالية المنظومة الرقابية، كما أن ندرة الدراسات العربية الحديثة المتخصصة في هذا المجال، مقارنة بغزارة الأدبيات الأجنبية، شكلت تحديا في بناء قاعدة معرفية متكاملة تستجيب لخصوصيات الواقع البحري العربي. أضف إلى ذلك صعوبة الوصول إلى بعض الوثائق الفنية والتقارير الدولية المتعلقة بحوادث السفن أو نتائج التفتيش، نظرا للطابع السري أو الحصري لبعض البيانات.

واجهت الدراسة، من الناحية العملية، تحديات تتعلق بضعف البنية التحتية للموانئ العربية، وغياب أنظمة معلومات متكاملة تربط بين مختلف الجهات الفاعلة، الأمر الذي انعكس سلبا على سهولة الحصول على البيانات الدقيقة حول عمليات الرقابة والتفتيش. ومن الصعوبات العملية أيضا، تباين مستوى التعاون بين الهيئات الرقابية الوطنية والدولية، وعدم وضوح الإجراءات التنفيذية في بعض الحالات.

فرضت كل هذه التحديات العلمية والعملية مجتمعة على الباحث اعتماد منهجية دقيقة وصبر أكاديمي في تتبع المعلومات وتحليلها، سعيا للوصول إلى نتائج موضوعية وواقعية تعكس حقيقة الإشكاليات التي تواجه رقابة الدولة على السفن التجارية في السياقين الوطني والدولي.

تعد إشكالية رقابة الدولة على السفن التجارية من الإشكاليات المحورية والمعقدة في القانون البحري المعاصر، إذ تتعلق بشكل مباشر بمدى قدرة الدول على ضمان السلامة البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة من المخاطر المتزايدة المرتبطة بالنقل البحري. فعلى الرغم من الترسنة القانونية الدولية الضخمة، والتي تشمل اتفاقيات تقنية وتشريعات وطنية متعددة، ما تزال الحوادث البحرية تكشف عن ثغرات واضحة في تطبيق الرقابة، سواء من جانب دول العلم التي ترفع السفن أعلامها، أو من جانب دول الميناء التي تستقبل

السفن الأجنبية وتخضعها للتفتيش، وتزداد هذه الإشكالية تعقيدا مع انتشار ظاهرة أعلام المجاملة، حيث تلجأ بعض السفن إلى التسجيل في دول لا تفرض رقابة فعالة أو تقتصر إلى الإمكانات التقنية والبشرية اللازمة، ما يؤدي إلى تشغيل سفن دون المستوى المطلوب ويهدد سلامة الملاحة البحرية.

كما تتقاطع الإشكالية مع تحديات عملية وقانونية عديدة، منها ضعف التزام بعض الدول بتطبيق المعايير الدولية، وقصور التشريعات الوطنية عن مواكبة التطورات التقنية، وتعدد الجهات الرقابية وتداخل اختصاصاتها، بالإضافة إلى نقص الكوادر المؤهلة وغياب التنسيق الفعال بين دولة العلم ودولة الميناء وهيئات التصنيف، كما تبرز تحديات أخرى مثل صعوبة مراقبة الامتثال الفعلي للمعايير، وضعف آليات التفتيش، ومحدودية الموارد الفنية والبشرية، مما ينعكس سلبا على فعالية الرقابة ويزيد من مخاطر الحوادث البحرية والتلوث.

بناء على ذلك، هل تعد آليات رقابة الدولة على السفن التجارية، كافية لضمان فعاليتها في تحقيق أهدافها وتوفير أعلى مستويات السلامة البحرية، في ظل التحديات العملية والقانونية والاقتصادية المعاصرة؟

إن معالجة هذه الإشكالية تقتضي دراسة معمقة للأدوات والآليات القانونية والتنظيمية المعتمدة في الرقابة على السفن التجارية، وتحليل مدى فعاليتها في الواقع العملي، مع تقييم أدوار الأطراف المعنية، واستكشاف أوجه القصور التي قد تؤدي إلى وقوع الحوادث البحرية. كما تتطلب البحث في سبل تطوير السياسات الرقابية، وتعزيز التعاون الدولي، وتكثيف برامج التأهيل والتدريب، بما يحقق التوازن بين حماية المصالح الوطنية والالتزامات الدولية في مجال السلامة البحرية.

اعتمدت هذه الدراسة منهجية متعددة الأبعاد تجمع بين التحليل القانوني المقارن والتحليل العملي التطبيقي، بهدف الإحاطة الشاملة بجميع جوانب إشكالية رقابة الدولة على السفن التجارية. فقد تم في البداية توظيف المنهج التحليلي لدراسة النصوص القانونية الدولية والوطنية ذات الصلة، مع التركيز على الاتفاقيات الدولية الكبرى مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، واتفاقية سولاس (SOLAS) واتفاقية ماربول (MARPOL) ، وتحليل مدى انسجام التشريعات الوطنية مع هذه الاتفاقيات.

كما تم الاستعانة بالمنهج المقارن من خلال دراسة تجارب مجموعة من الدول المتقدمة والنامية في مجال الرقابة البحرية، بهدف إبراز أوجه التشابه والاختلاف في السياسات الرقابية، واستلهاهم أفضل الممارسات التي يمكن أن تساهم في تطوير المنظومة الرقابية الوطنية. وتم الاعتماد أيضا على المنهج الوصفي في عرض الإطار النظري للرقابة البحرية، وتوضيح المفاهيم الأساسية المتعلقة بدولة العلم، ودولة الميناء، وهيئات التصنيف، ودور كل منها في ضمان السلامة البحرية.

ولم تقتصر الدراسة على التحليل النظري، بل اعتمدت أيضًا المنهج الاستقرائي من خلال رصد وتحليل عدد من الحالات الواقعية والحوادث البحرية، بهدف استنتاج العوامل المؤثرة في فعالية الرقابة، والكشف عن الثغرات العملية التي تعيق تحقيق الأهداف المرجوة.

جاء تقسيم هذه الدراسة ليواكب المنهجية العلمية المتبعة ويغطي مختلف أبعاد موضوع رقابة الدولة على السفن التجارية من الجوانب القانونية، التقنية، والتنظيمية، مع مراعاة التسلسل المنطقي لمراحل حياة السفينة، من مرحلة البناء إلى مرحلة الاستغلال وعمليات النقل البحري. وقد تم بناء هيكل الدراسة على بايين رئيسيين، يتفرع كل منهما إلى فصول ومباحث ومطالب وفروع، بما يسمح بمعالجة دقيقة ومتوازنة لكل عنصر من عناصر الرقابة البحرية.

الباب الأول: رقابة سلامة السفن كوسيلة وقائية ضد المخاطر البحرية،

الباب الثاني: رقابة سلامة استغلال السفن وعمليات النقل البحري.

الجزء الأول

رقابة سلامة السفن وسيلة للوقاية من المخاطر البحرية

تعد رقابة سلامة السفن إحدى الركائز الأساسية في المنظومة الدولية والوطنية للوقاية من المخاطر البحرية، فهي تمثل أداة وقائية ذات أبعاد فنية وقانونية تهدف إلى الحد من الحوادث البحرية وحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية.

ينبثق الإطار القانوني المنظم لهذه الرقابة من مصادر متعددة ومتداخلة، تجمع بين القواعد الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والتشريعات الوطنية التي تعتمدها دولة العلم، وكذلك المواصفات الفنية التي تضعها الهيئات المتخصصة مثل شركات التصنيف. هذا التعدد في المصادر يخلق تحديات تتعلق بتوحيد المعايير وضمان فعاليتها، هذا ما دفع المنظمة البحرية الدولية (IMO) إلى وضع حد أدنى من المعايير الدولية الموحدة¹ وذلك من خلال عدة اتفاقيات أساسية² أبرزها: الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966، الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREGs)، فضلا عن عدد من اللوائح والتعليمات والمدونات الفنية المكملة التي تكفل انسجام التدابير المطبقة على الصعيدين الدولي والوطني.

في الجزائر، تجسد التزام الدولة بهذه المنظومة من خلال الانضمام إلى معظم الاتفاقيات الدولية الرئيسية وادماج أحكامها في التشريع الوطني، لاسيما

¹ - المعايير الدولية المقبولة بشكل عام أشارت إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المواد: 2/39، 4/21، 2/94، 4/94 ج، 211، 1/217، 1/218، 3/220، المرجع السابق.

² - أكدت المادة 5 من اتفاقية العمل الدولية OIT على أن هذه الاتفاقيات الثلاث التي يجب على السفن التجارية احترامها، الموقع الإلكتروني:

عبر القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998 المتعلق بالملاحة البحرية¹ وما تبعه من نصوص تنظيمية. هذا بالإضافة إلى مهام التفتيش والرقابة على السفن الذي تقوم به المديرية العامة للموانئ والملاحة البحرية بالتعاون مع الجهات الفنية وشركات التصنيف من أجل ضمان مطابقتها لمعايير السلامة المعتمدة. لكن هذه الجهود التي تبذلها الدولة الجزائرية لا تخلو من التحديات، أبرزها الموارد البشرية والتقنية المحدودة والحاجة المستمرة إلى تحديث أسطولها الوطني ورفع مستويات الرقابة بما يواكب التطورات السريعة في المجال البحري.

بالتالي تكتسب رقابة سلامة السفن أهميتها من خلال كونها تمثل خط الدفاع الأول ضد المخاطر البحرية كما تشكل الإطار العملي لتفعيل الاتفاقيات الدولية على المستوى الوطني. وسلامة السفن لا تعني فقط احترام هذه الأخيرة للمعايير الفنية أو التصميمية أو البناء وبالتالي الصلاحية للملاحة (الفصل الأول)، لكنها تشمل أيضا نظام الرقابة وعمليات التفتيش أثناء التشغيل والصيانة الدورية (الفصل الثاني) ونظرا لهذا الجانب المزدوج من المهم إجراء تحليل قانوني في هذا المجال وإظهار دور كل الجهات الفاعلة فيه.

¹ - القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998، ع. 47.

الفصل الأول

الإطار الفني والقانوني لبناء السفن واكتسابها للوصف الملاحي

يمثل الإطار الفني والتصميمي لبناء السفن عنصرا محوريا في تحقيق معايير السلامة البحرية، التي أصبحت من الأولويات التي يسعى إليها المجتمع الدولي من خلال وضع قواعد وتنظيمات صارمة تهدف إلى الحد من الحوادث البحرية التي تهدد الأرواح البشرية والتوازن البيئي. لذلك، يركز التصميم الفني للسفينة على مجموعة من المعايير الهندسية المعتمدة التي يجب أن تلتزم بها جميع السفن.

لذلك يتم بناء السفن وتشغيلها وفقا لمجموعة كبيرة من القواعد والتعليمات تجمع هذه القواعد بين أحدث الأبحاث والخبرة وبين المعرفة الفنية، ولا تقتصر على السفينة وتصميماتها فحسب بل تمتد لتشمل المواد المستخدمة في التصميم والآلات والتجهيزات المركبة بالسفينة وترسانات بناء السفن وشركات الخدمة المسؤولة عن تصميم السفينة وإصلاحها وصيانتها.

تخضع دولة العلم للمعايير الدولية فيما يتعلق بسلامة السفن حيث تستمد اختصاصها التنظيمي أساسا من اتفاقية قانون البحار¹، من خلال موادها التي تلزم كل دولة أن تتخذ ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار، بالنسبة للسفن التي ترفع علمها فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار وطاقمها واستخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.

¹ - لاسيما نص المادة 3/94 من اتفاقية قانون البحار 1982.

بالإضافة إلى ذلك هناك لوائح شركات التصنيف التي تعتبر منظمات ذات مهارات فنية خاصة من حيث الهندسة المعمارية البحرية، هذه اللوائح تنظم ميدانين: - القوة الهيكلية ومقاومة الماء في بدن السفينة، - وسلامة وموثوقية أنظمة الدفع ومعدات التوجيه والآلات المساعدة للسفينة Machines auxiliaires du navire، تطبق هذه اللوائح على ثمانية أجزاء من السفينة وهي: المواد، صلابة الهيكل، الآلة الرئيسية والآلات المساعدة، أنظمة التحكم التقنية، التركيبات الكهربائية، مرافق تبريد البضائع، الحماية من الحرائق والكشف عنها، وكذا الاستقرار¹ stabilité à l'état intact.

فالسفينة، قبل أن تمنح لها الصفة القانونية كمحل للحقوق والالتزامات، تمر بسلسلة من الإجراءات الفنية والرقابية، تبدأ من مرحلة التصميم والبناء وفقا للمعايير الفنية المعتمدة دوليا، وتنتهي بإثبات صلاحيتها للملاحة، كشرط جوهري لاكتساب الوصف القانوني "كسفينة" في نظر القانون.

في هذا الإطار، سنعالج في **المبحث الأول** المعايير المتبعة في تصميم وبناء السفن مراعاة لاعتبارات السلامة البحرية، وفي **المبحث الثاني** اكتساب السفينة الوصف القانوني كسفينة من وقت اثبات صلاحيتها للملاحة.

¹-NASSIOS Dimitrios, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM.) Université de Montréal, Faculté de droit, Université de Montréal, août 2002, p 19.

المبحث الأول

المعايير المتبعة في تصميم وبناء السفن

يعد العمل البحري واحدا من أكثر المهن خطورة على الإطلاق، واستجابة لعدد الكوارث البحرية الكبرى التي حدثت في القرن العشرين تحركت الدول نحو تدويل القانون من خلال التنسيق بين القوانين المحلية عبر معاهدات دولية أو مذكرات ثنائية بين الدول البحرية الرائدة.

قامت الدول بتنظيم مؤتمرات دولية من شأنها إعداد قواعد عالمية للنشاط البحري وأخيرا تولت المنظمة البحرية الدولية زمام المبادرة من أجل تشجيع اعتماد المواثيق الدولية لتعزيز السلامة البحرية ومنع التلوث الناتج عن السفن بما في ذلك التصميم والمواد.

تعتبر الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS بأشكالها المتعاقبة¹ أهم المعاهدات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية على الإطلاق. يتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقية SOLAS في تحديد الحد الأدنى لمعايير تصميم وبناء السفن التجارية وكذا تجهيزها وتشغيلها بما يتوافق مع سلامتها ووضع وسائل مراقبة احترامها من قبل السفن، من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء.

¹ تم إقرار الاتفاقية سنة 1914، تم تعديلها سنة 1929، ثم سنة 1948، ثم سنة 1960، ثم سنة 1974. لمزيد من التفاصيل عن التعديلات الرئيسية المعتمدة على معاهدة سولاس انظر: تقرير الأمين العام، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 من القائمة الأولية A/56/58، 9 مارس، ص ص

www.un.org/convention_agreements. 26-24

تضمن الجزء الأول من الفصل الثاني من الاتفاقية أحكام خاصة ببناء السفن، التقسيم والاتزان وكذا وضع المتطلبات الخاصة بالآلات والمنشآت الكهربائية، فيما تضمن الجزء الثاني أحكام تفصيلية حول الوقاية من الحرائق وإخمادها.

وفي عام 2010، اعتمدت معايير خاصة ببناء ناقلات النفط وناقلات البضائع السائبة التي تشترط على السفن الجديدة أن تصمم وتشيّد بشكل محدد وأن تكون آمنة وصديقة للبيئة خلال حياتها في حالتها السليمة وفي حالات الأضرار المفترضة¹.

وبناء على هذه المعايير، يجب أن تمتلك السفن التجارية القوة الكافية وكذا التماسك والاستقرار لتقليل احتمال فقدان السفينة أو حدوث تلوث في البيئة البحرية بسبب انهيار البدن (بما في ذلك الانقسام) الذي يؤدي إلى الغرق أو نفاذ الماء.

فالحوادث البحرية لا تحدث من تلقاء نفسها، وإنما ترجع إلى أسباب عدة ولهذا كان من الضروري عند بذل الجهود لمنع الخسائر أن تؤخذ في الاعتبار كل مظاهر حياة السفينة ابتداء من مرحلة تصميمها إلى بنائها.

سنتطرق إلى معايير تصميم السفن بما يتماشى مع سلامتها في **المطلب الأول**، وفي **المطلب الثاني** سنتناول المعايير المعتمدة في مرحلة بناء وصيانة السفينة.

¹ - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها (SOLAS)، الفصل الثاني -1: الإنشاء - التقسيم والاتزان، الآلات والمنشآت الكهربائية. www.imo.org

المطلب الأول

معايير تصميم السفن بما يتماشى مع سلامتها

تعتبر صناعة السفن من الحرف الموجودة منذ القدم، فقد قام القدماء بصناعة السفن باستخدام الخشب، حيث كانت أشهر الأخشاب المستخدمة هي البامبو أو الخيزران. لكن مع التطور الذي مر به العلم وصنع المحركات البخارية، فقد تغير تصميم السفن وتغيرت المواد التي تستخدم في صناعتها وذلك استجابة لمعايير السلامة.

يختص علم عمارة السفن Navale Architecture بتصميم السفن، يتم من خلاله إعداد مجموعة متنوعة من التصميمات والحسابات للوصول إلى أفضل تصميم للسفينة يراعي مختلف اعتبارات الأبعاد والسعة والحمولة والسرعة والسلامة والأمن وغيرها من الاعتبارات¹.

كما تختص شركات التصنيف بالمحور النظري من علم بناء السفن والذي يختص بدوره بدراسة وتحليل الإجهاد الذي يقع على الأجزاء المختلفة لبدن السفينة، حيث تقوم شركات التصنيف بإصدار مجلد يحتوي على القواعد والأصول التي يجب إتباعها في تصميم وبناء السفينة. تمثل هذه القواعد الأسس والمعايير التي يجب إتباعها من أجل حصول السفينة على شهادة التصنيف المحددة لها، ومواصفات مواد البناء والمكونات وإجراء الاختبارات وشروطها والتجارب المختلفة وكيفية إجراء الفحص والمعاينة لكل حالة. هذه القواعد ليست

¹ - للاطلاع على الأجزاء الرئيسية في هيكل السفينة بالتفصيل أنظر: -أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2017، ص ص 58-74.

جامدة أو ثابتة وإنما تتغير بناء على نتائج الأبحاث وتقارير الإصلاحات وسلوك السفينة خلال رحلاتها¹.

الفرع الأول

بناء هيكل السفينة بمواصفات توفر القوة والمتانة

بناء هيكل السفينة وما به من إنشاءات علوية وغرف السطح وصناديق الآلات والأبواب التي يجب أن تكون من المتانة بحيث تصمد أمام ظروف الخدمة المخصصة لها. كما سبق وأن أشرنا إليه أعلاه، فإن بناء السفن يتم تحت إشراف شركات التصنيف التي تتوفر لديها الرسومات الإنشائية والمعدات والآلات وتكون خاضعة لهيئة الاعتماد قبل أن يبدأ في تشغيلها، فشرركات التصنيف² تسهر بصفة رئيسية على قوة ومتانة السفينة وتزويدها بالمعدات الكافية والآلات المعتمدة.

قبل البدء في عملية بناء السفينة، تقدم جميع رسومات بناء السفينة ومواصفات هيكل السفينة ومواصفات المعدات والآلات المفترض تركيبها إلى شركة التصنيف لاعتمادها، وإذا تراءى لهذه الأخيرة عمل أي تعديل أو تغيير فيجب تصحيح الرسومات طبقاً لذلك حتى تعتمد الشركة نهائياً.

بالنسبة لهيكل السفينة يجب مراعاة كمية ونوعية الفولاذ المستعمل في بناء السفينة ومسألة الصدأ والدهان المقاوم للصدأ وكذا التعب الهيكلي للسفينة وهي

¹ - أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص 57.

² - سنتعرض بالتفصيل لشركات التصنيف في المبحث الثاني من هذا الفصل.

العوامل التي تحدد بدورها مدة حياة السفينة، دون أن ننسى أن نتحدث عن ظاهرة الهيكل المزدوج التي تخص ناقلات البترول دون غيرها.

أولاً - كمية ونوعية الصلب المستعمل في بناء السفن.

بقيت السفن تصنع من الخشب مثل خشب الخيزران أو البامبو حتى أواخر القرن التاسع عشر، حيث استبدل الخشب بالحديد وزاد حجم التصنيع. نتيجة للتغير الكبير الذي طرأ على أنواع وأشكال البضائع المنقولة بحراً، كان من الضروري إحداث تطور كبير في أنواع السفن وبالتالي في المواد المستخدمة في بنائها¹.

حالياً، يكون الصلب المخصص لغرض بناء هيكل السفن عادة صلب طري يحتوي على 0,15% إلى 0,23% كربون كما يحتوي على كمية عالية نسبياً من المنغنيز مع الإبقاء على الحد الأدنى لكل من الكبريت والفوسفور وهي أقل من 0,05%².

تقوم شركات التصنيف بتوريد الصلب الذي يتم إنتاجه بواسطة صانع معتمد، كما يقوم مهندس المعاينة أو نائبه المسؤول بتحديد أدوات الفحوصات والاختبارات التي يجب القيام بها في مصنع الصلب واعتمادها، بعد ذلك يوضع خاتم شركة التصنيف على كل بند يتم الانتهاء من فحصه واختباره وهذه علامة على أنها تتطابق ومتطلبات شركة التصنيف.

يوجد خمسة أنواع من الصلب المستخدم في بناء السفن التجارية وهي:

¹ - تطور السفن والأساطيل البحرية التجارية عبر التاريخ إلى غاية القرن الواحد والعشرين درسها بالتفصيل: - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص ص 19-54.

² - فاروق عبد اللطيف، تصميم وصناعة وبناء السفن، دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع، 2006، ص ص 32-36.

A-B-C-D-E ، النوع (A) هو صلب طري عادي يطابق متطلبات هيئة إشراف اللويدز ويستخدم بصفة عامة في بريطانيا، النوع (B) هو أفضل نوع صلب طري من النوع (A) ويوصى باستخدامه في الألواح الأكثر سمكا المطلوبة في المناطق الأكثر ضعفاً، أما الأنواع (C-D-E) فلها خصائص متانة متزايدة¹.

ثانياً- أهم خصائص الحديد الصلب المستخدم في بناء السفن:

من أهم الخصائص التي يجب أن يتمتع بها الحديد الصلب المستعمل في بناء السفن نذكر:

❖ **قوة الشد:** وهي قدرة المعدن على مقاومة الأحمال التي يتعرض لها أثناء فترة الخدمة.

❖ **الليونة:** وهي قدرة تجاوب المعدن على التغيير في الشكل دون حدوث تمزق أو شروخ أو فقدان في قوته.

❖ **الصلابة:** وهي قياس مقدرة المعدن أثناء التشغيل حيث تكمن أهميتها في معرفة قدرة المعدن على مقاومة التآكل.

❖ **المتانة:** وهي مرحلة ما بين درجة التهشم ومرونة المعدن.

¹ - أنظر فاروق عبد اللطيف، المرجع السابق، ص 37.

الفرع الثاني

استعمال أنظمة دهان السفن تمنع صدأ وتآكل بدنها

لتفادي الصدأ وتآكل بدن السفينة يجب استعمال دهان مانع للتآكل والذي يستخدم خصيصاً للصلب، نظام الدهان¹ في أي جزء من السفينة سيكون مرتبطاً بالمحيط الذي يكون فيه هذا الجزء مكشوفاً. تقليدياً نجد أن دهان بدن السفينة يقسم إلى ثلاثة مناطق يستخدم لكل منطقة منها نوع معين من الدهان الذي يتناسب مع ظروف تشغيل السفينة وتتمثل هذه الأجزاء² في:

أولاً- دهان المنطقة المغمورة من السفينة:

وهي المنطقة الواقعة تحت خط الماء، يتم دهانها بطبقة أو اثنتين من الطلاء المقاوم للصدأ ثم يلي ذلك طبقة أو اثنتين من الطلاء المقاوم لنمو العوالق البحرية (الفطريات البحرية) على قاع السفينة.

ثانياً - طلاء مقاوم للصدأ في منطقة الحزام:

وهي منطقة خط الماء أو ما يعلوها والتي تتعرض للغمر تارة والبقاء جافة تارة أخرى -يكون الغمر فيها منقطع- نتيجة عمليات الشحن والتفريغ، يتم دهانها بالطلاء المقاوم للصدأ بالإضافة لنوع آخر من الطلاء يناسب ما يتعرض له هذا الجزء أو الحزام من ظروف التعرض للبقاء في الماء عند شحن البضاعة أو التعرض للهواء الجوي ورش مياه البحر عندما تكون السفينة فارغة.

¹ - أنظمة الدهان على السفن، مكونات مختلف الدهانات، الدهانات المانعة للتآكل، طرق التنظيف قبل عملية الدهان، الدهان المؤقت للحماية أثناء البناء، وكذا جدول الأنظمة النموذجية للدهان البحري، للإطلاع عليها بالتفصيل انظر: - فاروق عبد اللطيف، المرجع السابق، ص ص 280-289.

² - أنظر: - فاروق عبد اللطيف، نفس المرجع، ص ص 286-287.

- أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 96.

ثالثا - منطقة أعلى الحزام أو الإنشاءات العلوية:

وهو الجزء العلوي من بدن السفينة يتم دهانه بطلاء مقاوم للصدأ أولاً ثم يلي ذلك دهان طبقة من الطلاء ذو لمعان.

الفرع الثالث

السحب التدريجي للسفن ذات الهيكل المفرد وإدخال السفن بهيكل

مزدوج من أجل تفادي الحوادث البحرية

تعد ناقلات النفط المعروفة أيضاً باسم ناقلات البترول، سفينة تجارية مصممة لنقل كميات هائلة من النفط¹، اذن هي في الأساس خزان من الفولاذ المتوازي الأسطح. يعد تصميم الهيكل أو البنية الخارجية أحد المكونات الرئيسية لبنية الناقلات.

أولاً - خلفية إدخال ناقلات النفط ذات الهيكل المزدوج

تطور تصميم السفن الناقلات للبترول عبر الزمن سواء من ناحية قوة ومتانة الهيكل أو من ناحية مكافحة التلوث البحري الناجم عن تسرب النفط حتى وصل إلى سفن مزدوجة الهيكل، أي أنها مشيدة من طبقتين، الطبقة الداخلية والطبقة الخارجية مع ترك مساحة خالية (تجويف أو فراغ) بينهما وذلك في جانبي السفينة وفي قعرها، والذي يعتبر بمثابة درع في حالة الجنوح أو الاصطدام، حيث يمنع تسرب النفط في البحر².

¹ - تفاصيل عن تعريف السفينة ناقلات النفط راجع: - كرواط مونية، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون البيئة والعمران، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016، ص ص 10-18.

² - « doubles coques ; soit – une sorte d’enveloppe latérale et horizontale de deux mètres d’épaisseur, ménageant un espace entre la coque et les citernes, et qui sert de bouclier en cas d’échouement ou d’abordage, empêchant ainsi le déversement du pétrole en mer ». ----- Dimitrios NASSIOS, op. cit, p 23.

تسببت ناقلات النفط في عدد من حوادث تسرب النفط المدمرة الشهيرة، ومن ثم أصبحت تخضع لتخطيط ونظم تشغيل صارمة. حيث برزت الحاجة الماسة لبناء ناقلات النفط ذات الهيكل المزدوج خاصة بعد حادثة ناقلة «Exxon Valdez» التي وقعت في 24 مارس 1989 والتي نتج عنها خراب لم يكن بالإمكان حصره في البيئة البحرية عندما تسرب الزيت الخام في مياه شمال أمريكا تحديدا في مضيق الأمير "وليام"¹. تقطن المشرع الأمريكي إلى الثغرات التي كانت تشوب القواعد الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن، مما دفعه إلى سن قانون وطني عرف بالقانون الأمريكي للتلوث بالمرحوقات لسنة 1990 (Oil Pollution Act 1990) تضمن أحكاما بالغة الأهمية في مجال حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث أهمها تلك المتعلقة بإلزامية تزويد كافة ناقلات النفط المبحرة في مياه الولايات المتحدة الأمريكية بهيكل مزدوج "Double Coques" عند حلول سنة 2015².

غداة غرق سفينة Erika في 14 ديسمبر 1999 في محيط بريطانيا الذي تسبب في تلوث الشواطئ الفرنسية، قامت اللجنة الأوروبية بتقديم عدة اقتراحات يمكن أن تساعد في تفادي مثل هذه الحوادث مجددا.

من بين التدابير المقترحة في Erika premier paquet السحب التدريجي لناقلات النفط ذات الهيكل المفرد، حيث يستند هذا الاقتراح إلى دراسة قامت بها مصالح اللجنة الأوروبية فيما يتعلق بتداعيات قرار السلطات الأمريكية (OPA) على ناقلات النفط التي سيتم استغلالها خارج المياه الأمريكية، إذ أنه ابتداء من

¹ - للمزيد من التفاصيل حول الحادث تصفح الموقع الإلكتروني التالي:

https://www.researchgate.net/publication/351372348_THE_EXXON_VALDEZ_OIL_SPI_LL_A_review. Consulté le 22/08/2025.

² - Reflets de l'OMI, MARPOL a 25 ans, Octobre 1998, p 10. www.imo.org

سنة 2005 لن يسمح للناقلات ذات الهيكل المفرد بالملاحة إلى أمريكا لكنها يمكن أن تستمر بالملاحة في المياه الأوروبية، بذلك تصبح أقدم ناقلات البترول التي تعتبر سفن ذات خطورة تساهم بشكل كبير في الملاحة في المياه الأوروبية¹.

بالنتيجة قامت اللجنة الأوروبية عام 2000 باقتراح خطة مستعجلة لإدخال السفن ذات الهيكل المزدوج متبعة في ذلك نفس الخطوات² التي تبنتها السلطات الأمريكية (OPA) فيما يتعلق بعمر السفينة وتواريخ السحب، كما حافظ الاقتراح على نفس التقسيم لفئات ناقلات البترول³ الوارد في اتفاقية ماربول .MARPOL

تم إضعاف هذا الاقتراح إلى حد كبير عندما قام البرلمان الأوروبي بإصدار لائحة بتاريخ 18 فيفري 2002 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1 سبتمبر 2002 تتضمن تحديد التواريخ من أجل سحب ناقلات البترول ذات الهيكل المفرد التي تدخل الموانئ الأوروبية وتلك التي ترفع علم دولة عضو في الاتحاد الأوروبي كما يلي:

¹ - KHOLLE Fatou, Navires doubles coques : quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur la flotte maritime mondiale ?, Mémoire de fin d'études, école supérieure des transports, 59^{ème} promotion 2006, pp 65- 68.

²- « Initialement le calendrier de retrait proposé par la commission était assez ambitieux car il prévoyait comme dates limites respectivement 2005, 2010 2015 pour la catégorie 1, la catégorie 2 et la catégorie 3. De même la limite d'âge pour les pétroliers de catégorie 1 était de 23 ans. Cette proposition fut considérablement affaiblie dans le processus législatif qui a suivi », idem, p 66.

3-catégorie 1 :pétroliers à simple coque dit «prè-MARPOL» transporteurs de brut d'un port en lourd égal ou supérieur à 20.000 tet transporteurs de produits de 30.000 tonnes et plus, non équipés de citernes à ballast séparé dans des localisations défensives (SBT/PL), catégorie 2 : pétroliers à simple coque de même taille que ceux de catégorie 1 même équipés de SBT/PL, catégorie 3 : pétroliers à simple coque de taille inférieure aux limites des catégories 1et 2, livrés avant le 6 juillet 1996, règle 13G de la convention MARPOL.

- إلى غاية 2007 بالنسبة للفئة 1.

- إلى غاية 2015 بالنسبة للفئتين 2 و3.

كما فرضت اللائحة عمر بين 26 و30 سنة، بالنسبة لمختلف الفئات لناقلات البترول ذات الهيكل المفرد، وذلك وفقا لسنة البناء¹.

سعت أوروبا بكل ما لديها من ثقل في المنظمة البحرية الدولية (OMI) من أجل تعديل المادة 13 (ز)² من اتفاقية ماربول بما يتماشى مع اللائحة المذكورة أعلاه وبالتالي تطبيقها وفرضها على جميع ناقلات النفط عبر العالم.

قامت لجنة حماية البيئة البحرية في دورتها 46 التي جرت في أبريل 2001، بإصدار قرار يتضمن مخطط تقييم حالة السفينة³ من أجل الإسراع في

¹ - KHOLLE Fatou, op. cit, p 66.

²- La règle 13G concerne les transporteurs de brut existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes. Cette règle prévoit la mise en place d'un programme renforcé d'inspections, en particulier dans le cas des pétroliers âgés de plus de cinq ans. À l'exception des navires déjà munis d'une double coque, les pétroliers existants devront se conformer aux prescriptions de la règle 13F dans un délai maximal de 30 ans après la date de leur livraison. En outre, les pétroliers prédatant MARPOL devront prévoir, au plus tard 25 ans après la date à laquelle ils ont été livrés, une protection de fond ou une protection latérale couvrant au moins 30 % de la superficie occupée par les citernes à cargaison. Marpol 73/78, « la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 Y relatif », J/6702, Octobre 1997. P 17 <http://www.justice.mg › textes › Environnement>

³ - القرار (46) 94. MECP، مخطط تقييم حالة السفينة ، المعتمد في 27 نيسان/أفريل 2001، - «En avril 2001, lors de la 46e session du comité de la protection du milieu marin, était adopté un nouveau calendrier pour l'élimination des pétroliers à simple coque s'échelonnant: de 2003 à 2007 pour la catégorie 1 et de 2003 à 2015 pour les catégories 2 et 3. l'OMI introduisit également un nouveau dispositif permettant de prolonger la durée de vie des pétroliers: le système d'évaluation de l'état des navires ou CAS. Ce régime supplémentaire d'inspections renforcées spécialement élaboré pour détecter les faiblesses structurelles des pétroliers à simple coque permet de prolonger de deux ans le durée de vie des navires de catégorie 1 après 2005 et de cinq ans celle des navires de catégorie 2 après 2010. Ce système fut transposé dans le règlement (CE) n° 417 du 18 février 2002. ». - Voir : - KHOLLE Fatou, op. cit, p 66. - NASSIOS Dimitrios, op cit., note de bas de page N°65, p 23.

الوقف التدريجي لتشغيل الناقلات مفردة البدن بهدف المضي في تعزيز حماية البيئة البحرية، كما وضعت جدول زمني تدريجي بالنسبة للسفن العاملة لنتناسب مع متطلبات الهيكل المزدوج.

في عام 2010 اعتمدت معايير خاصة ببناء ناقلات النفط وناقلات البضائع السائبة، حيث تشترط على السفن الجديدة أن تصمم وتشيّد بشكل محدد وأن تكون آمنة وصديقة للبيئة خلال حياتها في حالتها السليمة وفي حالات الأضرار المحتملة أو المفترضة. وبناء على هذه المعايير يجب أن تمتلك السفن السالفة الذكر القوة الكافية والتماسك والاستقرار لتقليل احتمال فقدانها أو حدوث تلوث في البيئة البحرية بسبب انهيار البدن الذي يؤدي بدوره إلى الغرق أو تسرب الماء إلى السفينة¹.

ثانياً - مزايا الهيكل المزدوج للسفن:

تتكون هذه الناقلات من هيكل مزدوج، أي أنها مشيدة من طبقتين: الطبقة الداخلية والطبقة الخارجية، يتم بناء الطبقتين معاً مع ترك مساحة خالية بينهما لذلك فإن تعرضت السفينة لحادث تصادم أو جنوح فقد يتضرر الهيكل الخارجي لكنها تبقى محمية من الداخل بمعنى أن الهيكل الداخلي يكون مسانداً للهيكل الخارجي ويمنع الزيت من التسرب إلى خارج السفينة. من هنا نستنتج أن أهم ميزة لناقلات البترول ذات الهيكل المزدوج هي المحافظة على البيئة البحرية من التلوث الناتج عن تسرب النفط في البحر².

¹ - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها (SOLAS)، الفصل الثاني -1: الإنشاء -

النقسيم والانتزان، الآلات والمنشآت الكهربائية. www.imo.org

² - « Ceux-ci renvoient essentiellement à l'efficacité d'un tel concept dans la prévention de la pollution (que confirmeraient de nombreuses études), l'efficience générale du navire et de meilleures possibilités d'inspections », NASSIOS Dimitrios, op cit. , note de bas de page N°67, p 24.

كما أنها تتضمن بعض المزايا الأخرى منها:

- سهولة التعامل مع ثقل الموازنة في حالات الطوارئ Ballast
- التقليل من استخدام المياه المالحة كثقل موازنة في صهاريج الحمولة مما يقلل من التآكل.
- غسل الخزان يكون أكثر فعالية.

ثالثاً - الانتقادات الموجهة بشأن السفن ذات الهيكل المزدوج:

في نفس الوقت يمكن أن نلاحظ بعض العيوب في تصميم الهيكل المزدوج¹ بما في ذلك:

- التكاليف المرتفعة: تنفيذ تقنية البناء ذات الهيكل المزدوج يؤدي إلى زيادة كبيرة في تكاليف تصنيع وصيانة وتشغيل وإصلاح السفن.
- صعوبة عمليات التفطيش والصيانة الداخلية: الفراغات بين الهيكلين تُعد بيئة مغلقة يصعب الوصول إليها، ما يؤدي إلى تراكم الرطوبة والغازات وبالتالي زيادة مخاطر التآكل الداخلي، هذه الصعوبة قد تُضعف من فعالية الرقابة الفنية على سلامة السفن.
- الحاجة إلى المراقبة والصيانة المستمرة.
- السلامة غير مضمونة: الهيكل المزدوج لا يضمن الأمان بشكل مطلق، حيث إنه يعرض السفن لمخاطر كبيرة من التشققات والانفجارات.
- عدد أكبر من الأسطح التي يجب صيانتها.

¹ - IMO, "Double Hull Tankers: Phase-out and the Phase-in of Double Hull Tankers", International Maritime Organization, 2001, <https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/constructionrequirements.aspx>

- مشاكل الاستقرار: في حالة الجنوح، قد يمتلئ الهيكل المزدوج بالمياه المالحة، مما يجعل من الصعب للغاية تحرير السفينة.
- خطر حدوث انفجار في مساحات مزدوجة الهيكل في حالة عدم تركيب أنظمة لكشف البخار.
- الحاجة إلى عدد أكبر من السفن.

بشكل عام تعتبر الناقلات مزدوجة الهيكل أكثر أمانا من الناقلات ذات الهيكل المفرد في حالة الجنوح خاصة عندما تكون الشواطئ لا تحتوي على صخور (شواطئ رملية)، ونفس الشيء في حالة التصادمات منخفضة الطاقة. إلا أنه في حالة التصادمات عالية الطاقة حيث يتم اختراق الهيكلين يمكن أن يتسرب النفط عبر الهيكل المزدوج إلى البحر¹.

الفرع الرابع

إلزامية تزويد السفن بالآلات والمعدات الضرورية لتأمين سلامة ملاحتها.

تضمن نص المادة 3/94 أ/ إلزام كل دولة باتخاذ ما يلزم من تدابير، بالنسبة للسفن التي تحمل علمها، لتأمين السلامة في البحار فيما يتعلق بمعدات السفينة. من بين هذه التدابير ما جاء في الفقرة 4 (أ) من نفس المادة وهي أن تحمل كل سفينة الخرائط والمنشورات الملاحية وأدوات وأجهزة الملاحة الضرورية لتأمين سلامة ملاحتها².

¹ - « Il fut, en effet, estimé que même si l'Exxon Valdez avait été équipé d'une double coque, une quantité de pétrole équivalant à environ 40% de celui s'étant effectivement échappé, aurait de toute manière été déversée ».

« Un des plus récents et certes les plus médiatisés se voulant celui du chimiquier levoli Sun, le 29 octobre 2000, le long des côtes normandes »

Voir : -NASSIOS Dimitrios, op.cit, note de bas de page N°70 et 73.

² - المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: - "واجبات دولة العلم" 3- تتخذ كل دولة، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق، بعدة أمور،

بالإضافة إلى هذه المعدات الإلزامية التي ساهمت بشكل ملحوظ في التقليل من أخطار التصادم والجنوح بالتالي ساهمت بشكل كبير في تحسين السلامة البحرية، هناك معدات أخرى أضيفت مؤخرًا وهي تلك المتعلقة بنظام التعريف الأوتوماتيكي¹ (AIS) *Système d'Identification Automatique*، والنظام الدولي للاستغاثة والسلامة البحرية² *Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM)*، ونظام سطح السفينة المتكامل³ والمواثيق الإلكترونية⁴ *Système de Pont Intégré et Chartes Electroniques* وكذلك

منها: (أ) بناء السفن ومعداتنا وصلاحتها للإبحار؛ - المادة 4/94 (أ) من نفس الاتفاقية: - تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين: (أ)، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها؛..."

¹ - هو نظام يمكن من تجهيز السفينة بجهاز اتصال (مرسل مستجيب *Transpondeur*) يسمح لها بالتواصل فيما بينها ومع الطائرات وكذا مع سلطات الدول الساحلية وتزويدها بالمعلومات حول هويتها وموقعها واتجاهاتها بشكل دقيق، وغيرها من المعلومات المتعلقة بالسلامة. أصبح هذا النظام إلزامي لجميع السفن التي يبلغ وزنها 300 طن وأكثر والتي تقوم بالرحلات الدولية، لكل سفن نقل البضائع التي يبلغ وزنها 500 طن التي تقوم برحلات دولية، وكذلك لجميع سفن الركاب بغض النظر عن أبعادها التي تم بنائها اعتبارًا من 1 جويلية 2002، وكل السفن بغض النظر عن تاريخ بنائها ونوع الرحلات التي تقوم بها والتي يجب أن تكون مجهزة بهذا النظام بحلول سنة 2008، اتفاقية SOLAS، الفصل الخامس، دخل حيز التنفيذ ابتداء من 1 جويلية 2002.

² - يتمثل في نظام اتصالات عبر الأقمار الصناعية بين السفن وسلطات الدولة الساحلية بهدف تحسين سرعة ودقة الاستجابة لنداءات استغاثة السفن. أصبح هذا النظام إلزامي (بأثر رجعي) ابتداء من 1 فيفري 1999 بموجب أحكام الفصل الرابع من اتفاقية SOLAS تحت عنوان "الاتصالات اللاسلكية" لجميع سفن الركاب وسفن نقل البضائع التي تزيد حمولتها الإجمالية عن 300 طن التي تنجر في المياه الدولية. كما تلزمها أحكام نفس الفصل بحمل المعدات المصممة لتحسين فرص الإنقاذ عقب وقوع حادث، بما في ذلك الراشدة اللاسلكية لتحديد الموقع عبر الأقمار الصناعية في حالات الطوارئ EPIRB، والجيب الراداري للبحث والإنقاذ SART الخاص بتحديد موقع السفينة أو قوارب النجاة.

³ - يتمثل في مزيج من الأنظمة المترابطة (*Interconnectés*) التي تسمح بالولوج (الوصول) المركزي للمعلومات من محطات مختلفة. هذا النوع من الأنظمة يعمل على اكتشاف أي أعطال في المحطة عن طريق وسائل الإنذار الصوتية والمرئية وذلك دون المساس بالمحطات الأخرى. أصبح هذا النظام إلزامي منذ جويلية 2002، الفصل الخامس من اتفاقية SOLAS.

⁴ - تمكن هذه المواثيق من تحديد موقع السفن بصفة مستمرة.

مسجل بيانات الرحلة (VDRS) المعروف باسم الصناديق السوداء¹

« Les Boîtes Noires »

كما وضعت الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS في فصلها الثاني المتطلبات الخاصة بالآلات والمنشآت الكهربائية وتحديد التجهيزات والخدمات الضرورية للحفاظ على سلامة السفينة وحياة الأشخاص والطاقم واحتفاظ هذه التجهيزات بقدرتها على العمل في ظروف الطوارئ المختلفة.

فيما يتعلق بمعدات وأنظمة اكتشاف الحرائق ومعدات إطفائها، فهي تعمل على التخفيف من المخاطر الرئيسية التي يمكن أن تنشأ في المجال بما في ذلك انتشار جميع المواد القابلة للاشتعال أو القابلة للاحتراق داخل السفينة وإجلاء الدخان والغازات الساخنة أثناء الحريق وكذا الاعتبارات التي قد تنشأ من حيث توازن السفينة أثناء الحريق².

- « la reconnaissance technique de l'O.M.I., datant du 1er juin 2002, du type de charte électronique le plus sophistiqué, en l'occurrence le système "ECDIS" « Electronic Chart Display and Information System» en compétition étroite avec le "RCDS" « Raster Chart Display System» qui se veut une charte électronique produite par le 'scanning' d'une charte sur papier préexistante), qui implique la conformité à de nombreux standards de performance », voir : Dimitrios Nassios, op cit., note de bas de page N°80, p 28.

¹ - هي مماثلة لتلك المستخدمة في مجال النقل الجوي، لكنها ليست نظام لملاحة السفن، لمزيد من التفاصيل عن الصناديق السوداء أنظر: NASSIOS Dimitrios, op cit., note de bas de page N°81, p 28.

يمكن تعريفها بأنها: "مصطلح يطلق على صندوقين أحدهما يعمل كمسجل بيانات الرحلة باستخدام نظام كمبيوتر مصغر موجود بداخله، أما الصندوق الآخر فيعمل كمسجل صوتي حيث يسجل المحادثات التي تدور بين أفراد الطاقم أثناء الرحلة وتلك التي تدور بين الطاقم والجهات الأخرى"، تم استخدامها لمعرفة أسباب جنوح سفينة "إيفرجيفن" - المملوكة لشركة "شوي كيسن" اليابانية المسجلة في بنما والمستأجرة من طرف شركة "إيفرجرين" التايوانية - بالمجرى الملاحي لقناة السويس (تعتبر أهم الممرات المائية في العالم) وذلك بتاريخ 23 مارس 2021، هذا ما صرح به أسامة ربيع رئيس هيئة قناة السويس المصرية، "مصر: الصندوق الأسود يحسم جدل السفينة الجانحة"، صحيفة الإتحاد، بتاريخ 06 أبريل 2021، الساعة 15:00.

<https://www.alittihad.ae/news>, consulté le 06/04/2022 à 15:00.

² - يتضمن الفصل الثاني -2 من اتفاقية SOLAS أحكاماً تفصيلية حول الوقاية من الحرائق لجميع أنواع السفن وتدابير محددة لسفن الركاب وسفن البضائع وناقلات النفط، تحت عنوان: "الوقاية من الحريق -الكشف عن الحريق

في عملية تصميم السفينة نجد أن العامل الاقتصادي يمثل العامل الأهم، حيث أن مالك السفينة يبحث دائماً عن السفينة التي سوف تعود عليه بأفضل موارد ممكنة لاستثماره وكذا تكاليف التشغيل، ما يعني أن التصميم النهائي يجب أن يأخذ في الاعتبار ليس فقط الاعتبارات الاقتصادية الحاضرة وإنما لاعتبارات طول عمر السفينة.

المطلب الثاني

الجوانب المعتمدة في مرحلة بناء وصيانة السفن والجهات الفاعلة في تنفيذها.

يتعلق محور بناء السفن بتوريد المعدات وعمليات البناء والتركيب، ولكن أيضاً بموثوقية المنتج النهائي والضمان المقدم، كما يمتد ليشمل عملية صيانة السفينة حيث يتم من خلالها التأكد من أن حالة السفينة وتقوياتها بعد إجراء عملية الصيانة ما زالت مطابقة لمعايير شركات التصنيف وبما يتحقق معه التشغيل الآمن.

الفرع الأول

الجوانب التي يعتمد عليها علم بناء السفن.

يمثل علم بناء السفن أهم علوم الهندسة البحرية، يأتي تالياً لعلم عمارة السفن الذي يتم فيه تصميم السفينة - كما سبق وتعرضنا إليه - أين تجري كافة حسابات السفينة من اتزان طولي أو عرضي وحساب القدرة اللازمة لتشغيلها وحسابات تدشينها بحيث تحقق أكبر سعة كلية وأعلى سرعة بأبزر ربحية ممكنة.

وإخامده، وقد تم وضع إجراءات جديدة للحماية واكتشاف وإطفاء الحرائق ضمن تعديل الفصل الثاني -2 من اتفاقية SOLAS ابتداء من شهر جويلية 2002، كما تضمن قانون جديد للسلامة من الحرائق. تفاصيل أكثر عن موضوع الوقاية من الحرائق وإخامدها انظر: دورية "أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية" عدد مارس 2007، ص

<http://www.imo.org> .16

يستعين الملاك الكبار بالمسؤولين لديهم عن الإنشاء وفريق الهندسة البحرية¹ من أجل القيام بعمل دراسات التصميم التمهيدي وتجهيز وإعداد مواصفات العرض والترتيب العام التمهيدي، بعدها يعرضونها على ترسانة بناء السفن التي تعتبر مسؤولة عن قبول عرض بناء السفينة والتأكيد على إمكانية تحقيق ما جاء في مواصفات العرض.

بعد ذلك تقوم ترسانة بناء السفن التي قبلت عرض بناء السفينة بالتنسيق مع فريق مالك السفينة المطلوب بناؤها بتجهيز مواصفات البناء النهائية والتصميم، بعدها يقوم فريق المالك بالموافقة على رسومات جهة البناء وحساباتها وفي الأخير تصبح ترسانة بناء السفن هي المسؤولة عن بناء السفينة.

يشمل علم بناء السفن جانبين جانب نظري وآخر عملي كل منهما مكمل للآخر.

¹ الطريقة الشائعة في الولايات المتحدة الأمريكية وغير منتشرة في بريطانيا هي لجوء ملاك السفن إلى مجموعة استشاريين أو إلى مؤسسة من أجل القيام بعمل دراسات التصميم التمهيدي وإعداد المواصفات والترتيب العام من أجل أهداف العرض، والتي يمكن أن تكون مسؤولة عن بعض الأعمال التي يقوم بها عادة فريق ترسانة بناء السفن كتجهيز رسومات التشغيل التي تطابق الإنشاء الفعلي.

كما نجد أن ملاك السفن الصغار يعتمدون كليا على ترسانة بناء السفن حيث يطرحون عليها متطلباتهم الأساسية ويتركون التصميم والإنشاء لتقوم به الترسانة، - راجع: - فاروق عبد اللطيف، المرجع السابق، ص 8-9.

- لأكثر تفاصيل عن صور بناء السفن راجع:

- إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010، ص 138-139؛

- عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الخامسة، الأردن، 2011، ص 41-44؛

- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص 123-127.

أولاً - ضرورة مراعاة القواعد الدولية خلال إعداد الجانب النظري في علم بناء السفن

يختص الجانب النظري من علم بناء السفن بدراسة وتحليل الإجهادات الواقعة على الأجزاء المختلفة لبدن السفينة، تتعهد به شركات التصنيف الدولية حيث تقوم بتحديد معايير ومواصفات كافة المواد التي تدخل في عملية بناء السفينة وأسلوب اختيار هذه المواد. كما تقوم بتحديد السمك المناسب للألواح بدن السفينة وأبعاد التقويات الداخلية للسفينة وغيرها من الحسابات كل ذلك من خلال معادلات تجريبية بهدف تحقيق أقصى معاملات الأمان في أسوأ ظروف تشغيل يمكن أن تتعرض لها السفينة.

تعتمد هذه المعادلات بدرجة كبيرة على نتائج الإحصائيات التي تقوم شركات التصنيف الدولية بتجميعها وتحليلها عند متابعة حالة السفن التي صممتها وتلك المندرجة تحت إشرافها، والتي تقوم بنشرها سنوياً كأحد أبواب كتاب القواعد الخاصة بها حيث تغطي كافة أنواع السفن وتشمل كافة أوجه تصميم وتشغيل السفن ويتم تعديلها كل سنة¹.

وفقاً لما سبق يقوم مهندس بناء السفن بتطبيق المعادلات المشار إليها وحساب سمك الألواح التي تدخل في عملية بناء السفينة وأبعاد المقاطع التي تقرر تصنيعها وإدخالها في عملية البناء وتجسيد كل ذلك في رسومات التشييد drawings construction

¹ - مختار أحمد دوشان محمد ومحمد علي محمد ابوشامة، مجلة العلوم الإنسانية، "تحدي سلامة السفن في ظل الحوادث البحرية (دراسة تحليلية لغرق السفينة تايتك 1912م - غرق السفينة السلام 2006م)"، مجلد رقم 19، عدد 1 مارس 2018، ص 65.

بعدها يأتي دور شركة التصنيف التي ستتبعها السفينة لتقوم بالاعتماد والتصديق على هذه الرسومات¹.

ثانيا - الجانب العملي في علم بناء السفن:

المحور العملي في علم بناء السفن يتعلق بعملية بناء السفينة والتي تتم في الترسانات البحرية (دار صناعة السفن)، تتضمن هذه العملية المراحل المختلفة لبناء السفن كما تشمل كل مرحلة إجراء الفحوصات والاختبارات والتأكد من مطابقة مواد بناء السفينة للمعايير التي حددتها هيئات التصنيف الدولية وكذا رسم لوحات بناء السفينة ووصلاتها المختلفة.

في هذه المرحلة يتم متابعة بناء السفينة داخل الترسانة في مراحل البناء المختلفة واختبار ما يتم انجازه منها والتأكد من لحامات بدن السفينة وتطبيق معايير الجودة الخاصة بالبناء، كما يكون التنسيق بين مهندس التصميم ومهندس الإنتاج (البناء) حتميا في هذه المرحلة وذلك من أجل ضمان تحقيق أعلى معدلات الإنتاج وتسهيل العمل على عمال البناء².

تقوم شركة التصنيف بالتأكد من أن جميع الآلات والمعدات التي ستوضع بالسفينة قد تم اعتمادها مسبقا، كما تقوم بمراقبة عملية التركيب طبقا لمتطلبات الشركة وشروطها.

الفرع الثاني

الجهات الفاعلة في تنفيذ المعايير والقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة في مرحلة البناء. من أجل ضمان الكفاءة الفنية الملاحية للسفينة يجب الالتزام بمستوى معين فيما يتعلق بالتصميم والمواد والبناء، وذلك بتحديد المقاييس الإنشائية

¹ - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 58.

² - نفس المرجع، ص 58.

للسفينة والتفاصيل المختلفة لطرق بنائها ومواصفات التي يجب إتباعها في المواد المستخدمة ونوع الخدمة التي تصلح لها السفينة.

تتدخل عدة جهات من أجل تنفيذ هذه المعايير والمواصفات وأهمها:

أولاً - دور مالك السفينة في رقابة سلامة السفن في مرحلة البناء:

الطرف الأول المعني هو مالك السفينة، مهما كان الشكل القانوني الذي يقرر بموجبه تشغيل السفينة¹، فإنه سوف يسعى قبل كل شيء إلى بناء سفينة وفقاً لاعتبارات مختلفة بما في ذلك الجوانب التجارية والمعايير الاقتصادية وطبيعة وظروف السوق التي يقرر العمل فيها. فمن المهم معرفة التفاصيل والنتائج الخاصة بدراسة السوق ومعرفة طبيعة عمل السفينة كقاعدة أساسية لتشكيل وتحديد ما تتطلبه عملية بناء السفينة².

كما يتوجب على مالك السفينة دقة حساب تكاليف السفينة خلال فترة حياتها كلها ثم يقارن ذلك بما يمكن أن تحققه السفينة من ربح وهو أمر يصعب تقديره.

في الأخير يقوم طالب بناء السفينة (مالك السفينة) بطلب سفينة تتقل حمولة معينة بمعدل معقول للتستيف وتكون صالحة وذات كفاءة للعمل في البحر وبسرعة محددة من أجل أن تصبح السفينة مهيأة لمواجهة متطلبات التجارة الدولية.

¹ - Les modalités de l'exploitation du navire par l'armateur Voir : -BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 2006, pp 219- 247.

² - تفاصيل عن الاستثمار في مجال صناعة بناء السفن وتطوره في الدول الرئيسية في العالم انظر : - أيمن النحراري، المرجع السابق، ص ص 141- 197.

يبدو أن ملاك السفن مهتمون أكثر بالمحافظة على المنافسة في السوق حيث لا يمكنهم دفع أكثر مما يدفعه منافسيهم من أجل بناء سفينة، كما أنهم لا يطلبون الكثير من شركات التصنيف التي بإمكانها أن تمدهم بالمزيد. فكل مهمهم بناء سفينة بسرعة وبأقل تكلفة والتي ستغطي فقط التكاليف وتحترم القواعد المعمول بها بدلا من أن تعكس أفضل الممارسات أو على الأقل ممارسة مناسبة.

فعلى الرغم من أن الجودة تتطلب بالضرورة سعر أعلى إلا أنه توجد حوافز تجارية جادة وقوية تشجع وتساعد ملاك السفن على طلب أجود أنواع السفن ابتداء من مرحلة التصميم سواء فيما يتعلق بالتوفير في التكاليف مقارنة بإجراء إصلاحات على السفينة، وكذا الفوائد الناتجة عن التكاليف البيئية والأمن والسلامة والتأمين والصيانة... إلخ¹.

هذا بالإضافة إلى أن مالك السفينة يملك حق القيام بعملية التقطيش أثناء مرحلة بناء السفينة بواسطة مندوبين، الذين يتوجب عليهم إخطار حوض بناء السفن بأي عيب أو خلل في البناء دون تأخير ويكون ذلك غالبا بمجرد اكتشافه².

¹ - « Il en coûterait, en fait, entre \$2.00 et \$7.50 de plus d'ajouter de l'acier lors d'une réparation que de le faire dès le stade de la conception du navire »

-« Bien que d'aucuns aient démenti la possibilité de tels bénéfices, soulignant, en fait, qu'un armateur n'attirera pas plus de cargaisons ou un meilleur équipage en offrant un navire construit de manière plus sécuritaire et qu'il n'obtiendra aucun avantage du point de vue de l'assurance sauf s'il parvient à démontrer après des années d'opération qu'il a su maintenir un dossier sécuritaire satisfaisant » - NASSIOS Dimitrios, op cit., note de bas de page N°102 et 103, p 35.

² - على مالك السفينة أو مندوبه إخطار حوض البناء عن أي عيب في البناء بمجرد اكتشافه وإلا يمكن أن يجد نفسه يتكبد تكاليف إضافية لعلاج العيب في حالة ما إذا اكتشفه حوض البناء بنفسه وذلك بشرط أن يثبت بالدليل القاطع علم المالك ومندوبيه بهذا العيب وإخفاءه وبالتالي إثبات مسؤوليتهم عن الإهمال الجسيم. أنظر:

- Idem, p 39

ثانيا -مسئولية حوض بناء السفن في الاستجابة لمعايير السلامة:

كما سبق وأن تطرقنا إليه، فإن البناء غير المباشر للسفينة هي الصورة الأكثر انتشارا في الوقت الحاضر بالنظر إلى وجود مصانع وترسانات متخصصة في بناء السفن¹.

يعتمد قرار المالك ببناء السفينة أيضا على ظروف وقدرات البناء من جانب الطرف الثاني في هذه المرحلة وهي أحواض بناء السفن التي تأخذ بدورها بعين الاعتبار مجموعة من العوامل المتعلقة بظروف السوق والاعتبارات ذات الطابع الاجتماعي والاقتصادي والسياسي والبيئي...إلخ.

يقوم طالب البناء بالتعاقد مع ترسانة بناء السفن وما على هذه الأخيرة سوى أن تقوم ببناء السفينة حسب مضمون العقد²، فتتولى شراء الأدوات والمعدات واستخدام العمال في بناء السفينة. ونظرا لما ينطوي عليه عقد بناء السفن من تفاصيل فنية³ على درجة كبيرة من التعقيد وكلها تفاصيل تتعلق بمواصفات السفينة المزمع بنائها وكذا ميعاد التسليم والتمن وكيفية الوفاء والإشراف والرحلة التجريبية والمسئولية يستحيل عملا إثباتها إلا بالكتابة⁴.

¹ - لم يهتم القانون البحري الجزائري بنظام بناء السفن واكتفى بالإشارة إلى ذلك في المادة 50 منه " إن امتلاك السفينة بطريق الشراء أو البناء يجب أن يكون موضوع تصريح يقدم إلى السلطة الإدارية البحرية المختصة في ميناء التسجيل الذي سوف تسجل فيه السفينة." خلافا لما سلكه كل من المشرع الفرنسي والمصري.

² - شرح مفصل لعقد بناء السفن (شكل العقد، تعديل العقد، مضمون العقد، الضمانات التي يمنحها العقد، مسئولية الطرفين...إلخ) انظر: -إيمان فتحي حسن الجميل، المرجع السابق، ص ص 138-147،

- BONASSIES Pierre et SCAPEL, op cit., pp 149-159.

³ - للاطلاع على التفاصيل والمواصفات التي تهدف إلى وصف مختصر مع الأنواع الأساسية وخصائص السفينة وكذلك البنود التي يختص بها العقد راجع: -فاروق عبد اللطيف، المرجع السابق، ص ص 9-14.

⁴ - BONASSIES Pierre et SCAPEL, op cit., pp 150- 151.

يتولى عقد بناء السفينة بين المالك وترسانة البناء تحديد العلاقة فيما بينهما لاسيما توزيع المسؤولية بينهما فيما يتعلق بتصميم السفينة¹ واستراتيجيات وخطط البناء، التي تقع من حيث المبدأ على الجهة المسئولة عن البناء وهي أحواض بناء السفن، والتي يجب أن تستجيب لقواعد سلامة السفن.

نلاحظ أنه في الفترة الأخيرة تلجأ أحواض بناء السفن إلى موردين من أجل تزويدهم بالأدوات والمعدات اللازمة لبناء السفينة، إذ قد يصل نصيب الموردين 90% من تكاليف الإنتاج بينما يكاد يقتصر دور حوض البناء في التصميم والتركيب فقط².

لكن بما أن المسؤولية تقع في الأخير على أحواض البناء³ فإن هذه الأخيرة تحرص كل الحرص على التأكد من وجود الثقة في العلاقة التعاقدية التي تربطها مع الموردين، وبالتالي الحرص أثناء اختيارهم الذي يعتمد أساسا على التكلفة والتسليم في المواعيد وكذلك ضمان النوعية.

لكن الوقت برهن دون أدنى شك أن أحواض بناء السفن ليس لديها أي حافز تجاري على الإطلاق من أجل بناء سفن أفضل، فعندما تكون عملية التصميم والإنتاج بأقل تكلفة واقتصادية أكثر فإن ذلك يساعد في جعل الحوض أكثر تنافسية، ومن وجهة نظر عالم صناعة بناء السفن فإن التي تبني اليوم ولها

¹ - يتضمن تصميم السفن 5 مراحل وهي: مرحلة المفاهيم الأولية، المرحلة الوظيفية، المرحلة الانتقالية، والمرحلة

المفصلة، أنظر: NASSIOS Dimitrios, op cit., note de bas de page N°98, p 33 -

² - « le 20e siècle a vu un mouvement de la part des chantiers navals, qui assuraient (eux mêmes) plus de 90 % des coûts de production au sein de leur organisation, à un niveau se situant (de nos jours) plus typiquement à 30 ou 40% et (qui atteint même, dans certains cas) une proportion de 90% au profit de tiers fournisseurs», idem, p 37.

³ - إمكانية رجوع المالك مباشرة على الموردين، انظر:

- BONASSIES Pierre et SCAPEL, op cit., pp 153-154

عمر أقصر يمكن أن تزيد من طلب سفن جديدة في المستقبل. فالسعي وراء تحسين إجراءات تصميم السفن واستعمال الفولاذ عالي القوة المشهور رغم أنه أكثر مقاومة إلا أنه بأقل كمية وهذا ينتج السفن الأكثر هشاشة يكون فيها احتمال التآكل كبير وكذا التعب الهيكلي وفي النهاية فترة عمر قصيرة¹.

ثالثا - دور شركات التصنيف فيما يتعلق بتنفيذ المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة في مرحلة بناء السفينة:

تعتبر شركات التصنيف الطرف الثالث المعني بتنفيذ المعايير والقواعد المختلفة، والتي يجب أن تتصرف بنزاهة وموضوعية بالنظر إلى أنها مستخدمة من طرف حوض البناء وتأخذ أجراها منه وبالتالي تعمل فقط لصالحه في هذه المرحلة، إذ يتمثل دورها في ممارسة العناية الكافية واليقظة في مراجعة المخططات والإشراف على البناء².

إلا أنه وفي بعض الأحيان العلاقة بين شركات التصنيف وأحواض البناء هي التي تشكل أكبر خطر على السلامة، خاصة عندما تقوم شركة التصنيف بإخفاء بعض التفاصيل عن التعديلات التي تكون قد أجرتها في هذه المرحلة عن مالك السفينة وبالتالي تضيع عليه فرصة إبداء انشغالاته حول هذه التعديلات.

¹- NASSIOS Dimitrios, op cit., p 36.

² BONASSIES Pierre et SCAPEL, op cit., p145, « Responsabilité des sociétés de classification. Responsabilité contractuelle. ».

الفرع الثالث

عملية صيانة وإصلاح السفينة.

تشمل عملية صيانة وإصلاح السفن جميع أعمال الصيانة والإصلاح الخفيف لبدن السفينة والأسطح والماكينات المساعدة وفك وتركيب وإصلاح الأجهزة والمعدات الكهربائية والتي تحتاج إلى دخول السفينة للحوض والتي تتم عادة بغاطس الميناء أو أرصفة مخصصة لذلك داخل الميناء.

أولا - صيانة السفينة من أجل تشغيل آمن:

يعود على مالك السفينة واجب صيانة السفينة بموجب نص المادة 10 من المدونة الدولية للإدارة من أجل التشغيل الآمن للسفن ومنع التلوث¹ Code ISM التي تضمنت كذلك سلسلة من الالتزامات التي يجب على المالك احترامها، وفي حالة إيجار السفينة غير مجهزة (Coque Nue) فإن مسؤولية أعمال الصيانة تقع على عاتق المستأجر خلال مدة العقد.

بالتالي يجب على مالك السفينة أن يضمن بقاء السفينة صالحة للملاحة قبل وفي بداية كل رحلة، وأن يعلم كل المعنيين سواء شركات التأمين أو شركات التصنيف أو دولة العلم بأي خلل أو عيب والسعي معاً لاتخاذ الإجراءات اللازمة حيال ذلك.

لكن بعض ملاك السفن يهملون أو يتجاهلون أعمال الصيانة سواء بسبب سوء التنظيم أو بسبب سعيهم وراء الربح، مما يؤدي إلى احتمال كبير للحوادث البحرية وفقدان السفينة.

¹ المدونة الدولية لإدارة السلامة Code ISM، اعتمدها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار رقم (41) A 741 في

صيغتها المعدلة. <http://www.supmaritime.fr/code>

ثانيا - إصلاح السفينة في حالة الكشف عن عيوب في مرحلة الصيانة:

يتم اللجوء إلى عملية إصلاح السفينة في حالة ما إذا نتج عن عملية الصيانة الكشف عن عيوب هيكلية أو فنية، مما يستدعي إجراء تحويلات أو تغييرات في السفينة. من أجل ذلك يلجأ مالك السفينة إلى أحواض إصلاح السفن التي يختارها آخذا بعين الاعتبار أربعة معايير رئيسية:

- **الثمن:** نظرا إلى أن تكاليف الإصلاح ووضع السفينة في حوض جاف يعد من أبهض التكاليف التي يتطلبها تشغيل السفينة، غالبا ما يلجأ مالك السفينة إلى الحوض الأقل تكلفة.

- **طبيعة الخدمات المقدمة:** يأخذ المالك كذلك بعين الاعتبار، أثناء اختياره لحوض الإصلاح، طبيعة الخدمات التي يقدمها هذا الأخير.

- **المواعيد:** غالبا ما تبحث أحواض إصلاح السفن عن الأعذار لعدم احترام الآجال المتفق عليها وبالتالي عدم الانتهاء في الوقت المحدد.

- **جودة العمل:** يلجأ بعض أحواض الإصلاح إلى استخدام اليد العاملة شبه مؤهلة بعقود قصيرة المدة، واستعمال نوعية من الصلب الأقل جودة وكذلك إجراءات الإصلاحات غير متقنة¹.

¹ - « Les travaux de réparation de l'Erika effectués dans les chantiers de Bijela durant l'été de 1998 furent-ils considérés comme ayant joué un rôle déterminant dans la chaîne d'évènements ayant mené à l'accident; l'utilisation d'acier plus fin, de coupures non-adéquates effectuées dans sa structure et d'erreurs dans la précision d'assemblages et de soudures et le nouveau stress en ayant résulté, ayant vraisemblablement facilité la formation de petites fissures au sein du navire », NASSIOS Dimitrios ,op cit., note de bas de page N°137, p44 .

يمكن تلخيص المطالب الأساسية في عملية تصميم وبناء السفن¹ فيما

يلي:

- أن تتحمل السفينة أقصى حمولة عند أقصى غاطس تحميل مصممة له.
- أن تبقى السفينة متزنة خلال عمليات التحميل العادية.
- أن يتحمل بدن السفينة أنواع الإجهادات الواقعة عليه أثناء تشغيل السفينة.
- أن تطفو السفينة إذا تعرضت لأضرار محدودة في بدنها.
- أن يقاوم بدن السفينة حالات الطقس المختلفة في مناطق تشغيل السفينة.
- أن يكون بدن السفينة محكما ومانعا لنفاذ المياه أثناء تشغيلها وإبحارها.
- أن تزود السفينة بوسائل الملاحة المختلفة وأجهزة الاتصال.
- أن تزود السفينة بوسائل الإنقاذ الكافية لعدد الأفراد الموجودين على متنها.
- أن تزود السفينة بوسائل اكتشاف الحريق ومكافحته.
- أن تزود السفينة بوسائل منع التلوث ومعدات مكافحة هذا التلوث.
- أن يكون بناء السفينة وتصميمها محققا لأقصى أهداف الغرض من تشغيلها.

¹- أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 75.

المبحث الثاني

اكتساب السفينة الوصف القانوني كسفينة من وقت اثبات صلاحيتها للملاحة

أثناء بناء السفينة يقوم قسم مراجعة جودة الإنتاج بالترسانة بمراجعة جودة تصنيع الأجزاء والمواد المختلفة على حسب الخصائص الفنية، كما يقوم مندوب شركة التصنيف بعمليات المراجعة والتحقق من مطابقة المواصفات وفي الأخير تجري عملية تشغيل السفينة في ظروف تكون مشابهة بقدر الإمكان لظروف تشغيلها في عرض البحر حتى يمكن كشف العيوب التي قد تظهر مستقبلاً أثناء إبحار السفينة.

حيث تشرف شركة التصنيف على التجارب المختلفة لبدن السفينة ومعداتها وتجارب الاتزان وأخيراً تجارب الإبحار على سرعات مختلفة لمراقبة أداء الآلات.

بعد الانتهاء من بناء السفينة وتجهيزها يتم إعداد تقرير للوثائق اللازمة للرسومات والحسابات المميزة وكتيبات التشغيل، مع العناية الخاصة بالتعديلات التي أجريت عليها أثناء بناءها ويتم اعتماد هذه الوثيقة وتوقيعها من طرف المسؤولين¹، تسلم نسخة من هذه الوثيقة لشركة التصنيف وتحفظ صورة أخرى على متن السفينة للرجوع إليها مستقبلاً.

بعد أن تتأكد شركة التصنيف من أن السفينة صالحة من كافة الوجوه للقيام بوظائفها تحرر لها شهادات التصنيف الخاصة بالبدن والآلات والغلايات

¹ - السيد حسين جلال، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف، ص 19.

والتبريد، كما تحرر لها باقي الشهادات في حالة ما إذا فوضتها حكومة دولة ما بذلك.

يعتبر تاريخ الانتهاء من البناء والتجارب وإصدار الشهادات هو التاريخ الذي سيسجل في سجل السفينة كتاريخ تحدد على أساسه التواريخ التالية للمعاينات المختلفة التي ستخضع لها السفينة طوال فترة حياتها العملية.

تكتسب السفينة الوصف القانوني كسفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للملاحة البحرية حتى ولو لم تكن نزلت البحر بعد، ويزول عنها وصف السفينة متى فقدت صلاحيتها للملاحة البحرية نهائياً بأن صارت حطاماً أو تحولت نهائياً عن القيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد¹.

فعندما تكون السفينة مخصصة للملاحة البحرية الدولية فإنها ترتبط أولاً بالنظام القانوني للدولة التي تمنح لها جنسيتها، ثم يتم إضفاء الطابع الذاتي (الفردية) على السفينة تحت العلم الوطني من خلال تحديد العلامات المميزة للسفينة. لذلك وجب دراسة بعض الأحكام الخاصة بالسفينة باعتبارها الأداة الرئيسية التي تتم بواسطتها عملية الملاحة البحرية وخصصنا **المطلب الأول** لتعريف السفينة والعناصر المميزة لها و**المطلب الثاني** للحديث عن جنسية السفينة.

¹ - مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ص 41.

المطلب الأول

الحالة المدنية للسفينة في القانون البحري الجزائري

تعد السفينة المحور الأساسي الذي تدور حوله صناعة النقل البحري والخدمات البحرية، كما أنه تلتقي عندها جميع الأنشطة في الميادين المتعددة المتصلة بهذه الصناعة، فهي مجال عمل الترسانات البحرية وشركات التصنيف العالمية ومؤسسات وشركات التأمين البحري والشحن والتفريغ وهيئات الإرشاد... إلخ ومن أجلها نشأت علوم الملاحة والهندسة البحرية، كما بنيت الموانئ وما بها من أرصفة ومخازن ورافعات وأحواض جافة وورش إصلاح ومؤسسات للتموين بالأغذية والوقود والمياه العذبة وقطع الغيار وما إلى ذلك من أجهزة ومعدات وإنشاءات ، كل ذلك بهدف تقديم كافة الخدمات البحرية للسفينة.

بل إنه من الصعب حصر الأنشطة العديدة التي خلقها أو ساهم في ازدهارها وجود السفينة، على رأسها صناعة الصاب والأجهزة الإلكترونية والبلاستيك والأدوات الكهربائية والنجارة والزجاج والطلاء... إلخ.

كما أن أهميتها البالغة في نقل التجارة والأشخاص عبر البحار والمحيطات جعلها تتمتع بمركز فريد في حياة الدول والشعوب من الناحيتين السياسية والاقتصادية. وعليه فهي تحتل أهمية بارزة عند دراسة القانون البحري ودراستها تقتضي تعريفها (الفرع الأول) وحالتها المدنية (الفرع الثاني)، وهذا ما سنحاول القيام به في ظل القانون البحري الجزائري¹.

¹ - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري (جريدة رسمية رقم 29 مؤرخة في 10 أبريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام

الفرع الأول

المعايير المعتمدة في تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري

لقد قيل الكثير بشأن تعريف السفينة في الفقه والقضاء من خلال تعاريف كثيرة مختلفة للسفينة، لكنها تشترك جميعها في أن السفينة هي كل منشأة عائمة تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد وتكون قادرة على تحمل مخاطر البحر.

فلم يتوصل إلى يومنا هذا إلى الاتفاق حول إعطاء تعريف مانع للسفينة ولا حول وضع معيار محدد لتعريفها وتمييزها عن غيرها من المركبات. علما أن معيار قابلية السفينة بأن تطفو¹ على الماء وأن تبحر لم يعد يفي بالغرض وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت²، كما أنه معيار فقهي بحت بدليل أن اتفاقيات قانون البحار سواء اتفاقيات جنيف لعام 1958 (اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة؛ واتفاقية أعالي البحار؛ واتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية لأعالي البحار؛ واتفاقية الجرف القاري) أو اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 قد تفادت الموضوع³.

1419 الموافق ل 25 يونيو سنة 1998 (جريدة رسمية رقم 47 مؤرخة في 27 يونيو 1998) ، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10-04 المؤرخ في 05 رمضان عام 1431 الموافق ل 15 أوت 2010 (جريدة رسمية لسنة 2010).

¹- أقصد به معيار الطوفان فوق الماء، وهو معيار شامل لكل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت، وهو معيار معيب لأن الكثير من المنشآت الطافية غير صالحة للقيام بالرحلات الدولية بسبب صغر حجمها أو طبيعة تصميمها كالمراكب النهرية.

²- أنظر: -محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 64.

³- أنظر: -جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 204.

حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة بموجب نص المادة 13 من القانون البحري التي تنص على ما يلي: "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة".

من خلال هذا التعريف نلاحظ أن المشرع الجزائري حدد مفهوم السفينة بأنها عمارة أو آلية عائمة مما يعني أنه يستبعد أن تكون الأجسام التي تتحرك في عمق البحر كالغواصات أو الأجسام التي تنتقل في الجو والبحر معا كالطائرات الشراعية سفينة.

اعتمد المشرع الجزائري معيارين أساسيين لتحديد مفهوم السفينة، عكس التشريعات المقارنة التي أخذت بعدة معايير كمعيار التسجيل، معيار الصلاحية للملاحة والتخصيص لها، ومعيار الاعتياد، يتمثل هذين المعيارين في:

أولا - معيار تخصيص العمارة للملاحة البحرية:

يشترط هذا المعيار صلاحية السفينة للقيام بأعمال الملاحة البحرية مما يعني قدرتها على مواجهة أخطار ومخاطر البحر وهو ما يميز السفينة عن

- ما تجدر الإشارة إليه أن العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة قد وردت فيها تعريفات متنوعة للسفينة إلا أنها لا تشكل سوى مؤشرا تقريبا فقط وليس لها اثر إلا في تلك الاتفاقيات، فهي تحتوي على عناصر مرتبطة بموضوع الاتفاقية كاتفاقية لندن بشأن الوقاية من التلوث بالزيت لعام، 1954 واتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث من السفن لعام 1973 اللتان اشتملتا في تعريفيهما الأرصفة الثابتة والمتحركة، فضلا عن ذلك فقد أضافت الاتفاقية الأخيرة عن الأولى المنزلقات الهوائية على الماء بينما استبعدتها كلها اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم في أعالي البحار المبرمة في 29 أبريل 1969 في تعريفها للسفينة، مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 11. - كما عرفت لجنة القانون الدولي السفينة في تقريرها المقدم سنة 1954 على أنها "كل مركبة يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي، بتجهيزاتها وطواقمها المخصصين لخدمة أغراض الملاحة البحرية..." والمقصود باستثناء المجال الجوي هي المنزلقات الهوائية،

- Abdenour BOUTOUCHENT, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, thèse de Doctorat, Montpellier I, juin 1991, p 192.

المنشآت الأخرى التي تطفو فوق سطح البحر وينتهي وصف السفينة عن المنشأة بعدولها نهائيا عن القيام بالملاحة البحرية¹.

حدد المشرع تخصيص السفينة للملاحة البحرية دون تحديد وجه الاعتياد بشكل صريح² بمعنى تكرار ممارسة أعمال الملاحة البحرية. كما يشترط في السفينة أن تكون صالحة للقيام بالملاحة البحرية³، حيث تكتسب المنشأة وصف السفينة من الوقت الذي تصبح فيه صالحة للقيام بالملاحة البحرية بمعنى يجب أن يراعى في بناء السفينة قدرتها على تحمل مخاطر البحر، فقد نصت المادة 222 من ق.ب.ج. "كل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون على حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له" ونصت المادة 223 من نفس القانون " لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

أ- بناءها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها...".

يمتد الوصف القانوني للسفينة إلى كلا القسمين اللذين يشكلان الأوصاف المادية للسفينة وهما الهيكل والتوابع (الملحقات)، فالهيكل تخرج به السفينة من ورشة البناء ثم فيما بعد تلحق به التوابع بحسب نوع الوظيفة التي خصصت لها. تعتبر هذه الملحقات جزء من السفينة سواء من الناحية الفنية أو القانونية، حيث تسري عليها كل التصرفات الواردة على السفينة لأنها لا تستطيع

¹ هاني دويدار، الوجيز في الملاحة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 165.

² عرف القانون البحري المصري السفينة في مادته الأولى مؤكداً على عنصر الاعتياد كما يلي: "السفينة هي كل منشأة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تهدف إلى تحقيق الربح"، - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 41.

³ - مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، مكتبة الكتب العربية، 2001، ص ص 52-53.

القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها، هذا ما يستشف من نص المادة 52 ق.ب.ج.¹.

ثانيا - معيار قدرة العمارة على الملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها

خلفا للرأي الراجح في الفقه والتشريعات المقارنة كالتشريع المصري أو اللبناني أو حتى الفرنسي الذين يشترطون قدرة المنشأة على الملاحة البحرية ذاتيا، ذلك حتى تتمكن من مواجهة الأخطار البحرية التي قد تواجهها، جاء المشرع الجزائري بمعيار جديد لتحديد وصف السفينة وهو أنه أجاز، لاعتبار المنشأة سفينة، أن تكون صالحة للملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها.

بالتالي المشرع الجزائري لم يراع عنصر مواجهة الأخطار البحرية، حيث أجاز أن تتحرك السفينة عن طريق قطرها بسفينة أخرى، والسفينة لا تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر إلا إذا كانت تتمتع بنوع من الاستقلالية².

من هنا يمكن أن نعتبر المنشأة سفينة وهي في ورشة البناء وقبل اكتمال بناءها، بالتالي تخضع لأحكام القانون البحري، كما يمكن أن تكون محلا لبعض التصرفات القانونية كالرهن البحري (المادة 56 ق.ب.ج.) أو التأمين شرط أن تكون مخصصة للملاحة البحرية.

¹ - أربوط وسيلة، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، ص 360.

- محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، عنابة، ص 20.

² - بن عمار محمد، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 1، 1993، ص 106.

الفرع الثاني

العناصر المميزة للسفينة.

رغم أن السفينة تعد من الأموال إلا أن لها حالة مدنية توجب تدوين عناصرها في سجل رسمي، هذه العناصر هي التي تبتعد بها قليلا عن باقي الأموال وتجعلها قريبة الشبه في نواح عديدة بالأشخاص، تتمثل هذه العناصر في تلك المنصوص عليها في القانون البحري الجزائري، كما توجد وسائل أخرى تسمح بإضفاء الطابع الذاتي على السفينة وهي تلك التي تجد مصدرها في اللوائح الفنية الدولية.

أولا - العناصر المميزة للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري

تتمثل العناصر المكونة لشخصية السفينة كما جاءت في نص المادة 14 من القانون البحري الجزائري في: الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية، سننعرض لها بشيء من التفصيل مع تخصيص المطلب الثاني لعنصر الجنسية.

1- وجوب اختيار اسم للسفينة

بمجرد الانتهاء من بناء السفينة يجب على مالكتها أن يختار لها اسما خاصا بها يميزها عن العمارات البحرية الأخرى ويعينها تعيينا ذاتيا لأن كل التصرفات القانونية التي سترد عليها تكون دائما مرتبطة بهذا الاسم¹. كما أن لمالك السفينة مطلق الحرية في اختيار الاسم الذي يريده بشرط موافقة الجهة الإدارية المختصة ونفس الشيء عند تغيير

¹- جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص

اسم السفينة، كما تحدد بقرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية شروط منح الاسم للسفينة وتغييره¹.

يهدف هذا القيد إلى ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن وما قد يؤدي إليه تشابه الأسماء من مشاكل في العمل²، كما أن تغيير الاسم وسيلة للاحتيال هروبا بالسفينة وإخفاء معالمها المميزة لها³.

يشترط نص المادة 17 ق.ب.ج. أن يوضع الاسم على مقدم السفينة وعلى كل طرف منه، كما يجب أن يوضع تحت الاسم الوارد على مقدمها اسم ميناء تسجيل السفينة بأحرف عربية ولاينية حسب ما جاء في نص المادة 15 من نفس القانون.

2- وجوب تحديد حمولة السفينة:

نظم المشرع الجزائري حمولة السفينة واعتبرها من العناصر المكونة لشخصيتها⁴ ويقصد بها السعة الحجمية للسفينة وحدتها هي الطن الحجمي tonneau يساوي 2,83 م³ (متر مكعب) أو 100 قدم مكعب وهو قياس انجليزي⁵.

وردت قواعد حساب حمولة السفينة في المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن الموقعة بلندن في 23 جانفي 1969 دخلت حيز النفاذ في 18 جويلية

¹ - هذا ما تضمنته الفقرتين 1 و2 من المادة 16 ق.ب.ج.

² - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع السابق، ص 16.

³ - عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 1999، ص 52.

⁴ - المواد من 18 إلى 23 ق.ب.ج.

⁵ - René RODIERE, Droit maritime, le navire, Dalloz, Paris, 1980, N°25, p 35.

1982، تهدف إلى توحيد القواعد التي تقاس على أساسها الحمولة، تطبق على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة التي تخضع لتعديلات جوهرية، وقد قامت المعاهدة بتصنيف الحمولة إلى نوعين:

أ- الحمولة الكافية أو الإجمالية: تشمل كامل السعة الداخلية للسفينة وجميع المنشآت التي توجد على ظهرها.

ب- الحمولة الصافية: يقصد بها مقدار الفراغ الذي يخصص فعلاً لنقل البضائع والركاب.

تتولى السلطة الإدارية المختصة عملية المعايرة من أجل تحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية للسفينة وكذلك قياساتها بالاستناد للاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وتسلم لمالك السفينة شهادة الحمولة على أساس تلك المعايرة حيث يتوجب على هذا الأخير إيداع نسخة رسمية عنها لدى مكتب تسجيل السفن.

حمولة السفينة عملية معقدة تمكننا من تعيين السفينة وتحديداتها، فهي ضرورية لتكوين فكرة عن طاقتها في النقل ومنها نستنتج القانون الواجب التطبيق فيما يتعلق بأمن السفن ومهارات الربان. وكذا تقدير القيمة التجارية للسفينة وتحديد سقف للمسئولية المحدودة لمالكها أو تجهزها، كما تتخذ الحمولة معياراً لتحديد رسوم دخول السفينة للموانئ والخروج منها والرسوم على الأرصفة والمكوث والإرشاد والقطر.

3- وجوب اختيار موطن واحد للسفينة:

المقصود بموطن السفينة الميناء الذي يتم تسجيلها فيه¹، والذي يعتبر الموطن

¹ - المادتين 14 و17 ق.ب.ج.

القانوني لأنه يمنحها نوعاً من الاستقرار. تحديده مرهون بإرادة مالك السفينة طالما أن له حرية اختيار ميناء التسجيل الذي قد يكون نفسه ميناء الاستغلال كما قد يكون غير ميناء الاستغلال، فلا يشترط أن يجري تسجيل السفينة في ميناء استغلالها فميناء التسجيل يختلف عن ميناء الاستغلال في أن الأول يعتبر موطنها بينما الثاني مكان ممارسة نشاطها والأعمال المتعلقة باستغلالها¹.

للسفينة موطن واحد محدد فلا يجوز لها اتخاذ أكثر من موطن²، كما يجب كتابة اسم ميناء التسجيل تحت اسمها الوارد على مقدمتها هذا ما ذهبت إليه المادة 17 ق.ب.ج. خلافاً للتشريعات الأخرى كالتشريع الفرنسي الذي يوجب كتابة الموطن على مؤخرة السفينة بشكل وحروف بارزة³، نفس الشيء بالنسبة للقانونين المصري والانجليزي⁴.

تكمن أهمية الموطن في تحديد السفن المخول لها التمتع بالامتيازات التي تمنحها الدولة كما أنه يسهل على الدولة مراقبة تطبيق شروط الجنسية والتأكد من أن علمها لا ترفعه إلا السفن التي يحق لها رفعه، كما أنه يعد دليلاً على أن المالك المدون اسمه بشهادة التسجيل هو صاحب الحق في الملكية⁵، فهو المكان الذي تشهر فيه المعلومات القانونية المتعلقة بالحالة المدنية للسفينة وفيه تسجل التصرفات الواردة عليها كنقل ملكيتها ورهنها ويتم فيه تلقي الإعلانات والإخطارات بالحجز، وبه يتحدد اختصاص المحكمة التي يتم في دائرة

¹ - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع السابق، ص 17.

² - حسب ما جاء في نص المادة 46 ق.ب.ج.: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه".

³ - Cité par : - MONTAS Arnaud, droit maritime ; Magnard-Vuibert, Paris, février 2012, p 53.

⁴ - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 49.

⁵ - مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 26.

اختصاصها النظر في الجرائم التي تقع على متنها هذا بالإضافة إلى الفائدة الإحصائية لدولة الموطن وتقدير مدى إمكاناتها في التصدير والاستيراد¹.

4- وجوب حمل السفينة للعلامات المميزة:

لقد ألزمت المادة 24 ق.ب.ج. كل سفينة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها، تحدد بموجب مرسوم الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن وراياتها الوطنية وكذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية².

ثانيا - عناصر التعريف التقنية للسفينة: Les éléments techniques d'identification

هناك العديد من العناصر الفنية التي تسمح بتحديد السفينة وتمييزها والتي تجد مصدرها في اللوائح الدولية من بينها نظام التعريف الآلي AIS الذي يمكن من تحديد السفينة التي تكون مجهزة بنفس النظام، كما أنه يتيح التوصل إلى علامات الهوية الخاصة بالسفينة مثل رقم MMSI ورقم OMI، والكثير من عناصر تحديد السفينة بما فيها تلك التي تطرقنا إليها أعلاه تحت عنوان آلات ومعدات السفينة.

1- نظام التعريف الآلي AIS : Système d'Identification Automatique

هو نظام تتبع آلي يعرض السفن الأخرى المتواجدة في الجوار، إنه نظام مرسل مستجيب إذاعي Transpondeur يعمل في النطاق البحري المتنقل VHF، يتم تركيبه على السفينة لتحديد السفن والعلامات الملاحية، فيقوم بتحديد السفن

¹ - عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008، ص 49.

² - المادة 26 ق.ب.ج.

وتحديد موقعها ومراقبتها، بواسطة تظهر سفينتك الخاصة أيضا على شاشات السفن الأخرى في المنطقة المجاورة شرط أن تكون سفينتك مزودة بنظام AIS.

ظهر في البداية في شكل توصية صادرة من لجنة السلامة البحرية وذلك بتاريخ 12 ماي 1998 (MSC 69/22/Add/1)، قدمته على أنه نظام لتزويد السفن والسلطات المينائية بالمعلومات عن السفن الأخرى التي تحمل نفس النظام بطريقة آلية ومستمرة. وبتاريخ 29 نوفمبر 2001 أصبح نظام AIS موضوع قرار تبنته المنظمة البحرية الدولية OMI تحت رقم A.917، الذي يتطلب من 3 فئات من السفن أن تكون مجهزة بنظام AIS على متنها تتمثل في:

- السفن التي تبلغ حمولتها 300 طن فأكثر وتعمل في الرحلات الدولية.
 - السفن التي تبلغ حمولتها 500 طن فأكثر ولا تعمل في الرحلات الدولية.
 - جميع سفن الركاب بغض النظر عن حجمها.
- يساهم نظام AIS بشكل كبير في سلامة الملاحة. جميع المعلومات التي يتم إرسالها واستلامها تعزز فعالية الملاحة ويمكن أن تحسن بشكل كبير من الوعي بالموقف وعملية صنع القرار كمساعد لـ OOW¹، فتتبع ورصد الأهداف بواسطة AIS وكذلك تحديد المعلومات حول CPA² و TCPA³ يضيف قيمة كبيرة لسلامة الملاحة بشكل عام. ومع ذلك، يجب ألا يعتمد المستخدم فقط على المعلومات الواردة من AIS لتجنب الاصطدام AIS فهو فقط مصدر إضافي

¹ - OOW : signifie l'officier chargé du quart est le représentant du capitaine.

² - CPA : signifie Point d'approche le plus près.

³ - TCPA : signifie Temps du point d'approche le plus près.

للمعلومات لـ OOW ويدعم فقط في عملية الملاحة في السفينة ولا يمكن لـ AIS أبداً أن يحل محل الخبرة البشرية على الجسر.

2- رقم تحديد السفن الخاص بالمنظمة البحرية الدولية IMO Number:

هو رقم مرجعي فريد للسفن وأصحاب السفن والشركات، يصدر عن المنظمة البحرية الدولية، أدرج هذا الرقم لتحسين السلامة والأمن البحريين والحد من الاحتيال البحري، يتألف من الأحرف الثلاثة IMO متبوعة بسبعة أرقام¹ تم تعيينها بموجب الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS.

أصبح نظام رقم IMO لتحديد السفن إلزامياً مع دخول القاعدة رقم 03 من الفصل IX من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS حيز التنفيذ في 1 جانفي 1996 لكل سفن الركاب التي تكون حمولتها 100 أو أكثر وسفن الشحن التي تكون حمولتها 300 أو أكثر، كما يجب أن تحمل كل شهادات السلامة التي يجب أن تكون على متن السفينة.

يحدد الرقم للسفينة ولا يتغير عندما يتغير مالك السفينة أو بلد التسجيل أو الاسم.

3- الرقم MMSI (Maritime Mobile Service Identity)

تتمثل في خدمة التعريف البحري المتنقلة، وهو رمز اتصال مكون من تسعة أرقام مخصص من أجل تحديد أماكن محطات الراديو ذات التردد العالي

¹ -Cécile de Cet Bertin, op.cit, p 101.

والتعرف عليها رقمياً وإجراء اتصال محدد معها. تم تخصيص رقم MMSI لكل محطة من قبل الاتحاد الدولي للاتصالات¹ وفق نظام محدد.

يعمل رقم MMSI كوسيلة اتصال بحري متنقلة، يسمح بإجراء الاتصالات الهامة لاسلكياً من دون أي عوائق أو عراقيل.

المطلب الثاني

جنسية السفينة رابطة حقوقية بينها وبين الدولة التي تنتمي إليها

تعتبر جنسية السفينة ذات أهمية أساسية سواء من وجهة نظر القانون الدولي أو القانون الداخلي، إذ أنه يجب على كل سفينة أن تتمتع بجنسية دولة معينة والتي تظهر في العلم الذي ترفعه.

تمثل جنسية السفينة رابطة حقوقية بينها وبين الدولة التي تنتمي إليها وتنشأ عن هذه الرابطة حقوق والتزامات متقابلة، فمن ناحية تعطي الدولة نوعاً من السيادة وحق الإشراف والرقابة على السفينة ولو كانت في أعالي البحار، ومن ناحية أخرى يمنح للسفينة حق حماية الدولة لها وحق رفع علمها مع وجوب احترامها لقوانين دولة العلم. لكن ظاهرة أعلام المجاملة أضعف المعنى أو حتى النطاق القانوني لجنسية السفينة².

تثير جنسية السفينة اهتمام القانون الداخلي والقانون الدولي معاً، فكل منهما وضع شروطاً يجب توفرها من أجل منح حق رفع العلم للسفينة لذلك

¹ - الاتحاد الدولي للاتصالات أو الاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية ITU هو ثاني أقدم تنظيم عالمي مازال موجوداً، يعمل على تقييس وضبط الراديو والاتصال عن بعد، وجد في بادئ الأمر باسم: "الاتحاد الدولي للتلغراف" بباريس في 1856.

² - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op, cit, p 121.

سنحاول دراسة جنسية السفينة من منظور القانون الداخلي أولاً ثم من منظور القانون الدولي وبعدها نتطرق لموضوع أعلام المجاملة.

الفرع الأول

حق السفينة في رفع العلم في القانون الداخلي

تعالج الدول المختلفة جنسية السفينة في تشريعاتها البحرية وتمنحها جنسيتها كما تعطيها حق التمتع برفع علمها¹، فقد نصت المادة 24 من ق.ب.ج. على أنه: "كل سفينة ملزمة بحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها"، غير أن نص هذه المادة مبهم فقد اقتصر فقط على العلامة المميزة، لكن جاءت المادة 25 من نفس القانون لتوضح ذلك بقولها أنه: "وينبغي فضلاً عن ذلك رفع الراية الوطنية على السفن الجزائرية" والمادة 26 التي أضافت أنه: "تحدد بمرسوم الشروط والظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن وراياتها الوطنية وكذلك التزامات السفن الأجنبية في هذا المجال وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية".

يتضح من نص المادة 26 المذكورة أعلاه أن السفينة لا تجر إلا تحت علم الدولة التي تمنحها جنسيتها لأن السفينة التي تحمل هذه الجنسية تعتبر جزءاً من الأرض الجزائرية وهي تجوب البحار متمتعة بحمايتها، وإذا لم يكن

¹ - هذا ما جاء في نص المادة 90 من اتفاقية قانون البحار 1982، "لكل دولة، ساحلية كانت أو غير ساحلية، الحق في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار"، وأضافت المادة 91 من نفس الاتفاقية أنه تتمتع السفن بجنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، كما تصدر كل دولة للسفن التي منحها حق رفع علمها الوثائق الدالة على ذلك.

للسفينة جنسية معينة فإنها تعتبر سفينة قراصنة العدو المشترك لجميع الدول¹ يمكن القبض عليها واقتيادها إلى أقرب ميناء.

أولاً - شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية:

لكل دولة الحرية المطلقة في تحديد شروط اكتساب السفينة لجنسيتها، والتشريعات المختلفة تستلزم شروطاً يجب توافرها لاعتبار السفينة وطنية أو على الأقل توافر شرط واحد أو أكثر من هذه الشروط² والتي تتمثل في:

- شرط البناء الوطني: أي أن تكون السفينة مبنية في الدولة التي تزعم اكتساب جنسيتها³.
- شرط الملكية الوطنية: أي أن تكون السفينة مملوكة كلها أو جزء معين منها على الأقل لوطنيين⁴.

¹- تفاصيل أكثر عن السفن التي لا تحمل علم انظر:- عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 55. - علي البارودي محمد فريد العريني محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت- لبنان، 2001، ص ص 82-83، و- صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضى والمرافعات، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 52.

²- بالنسبة للتشريع الأردني يمكن الاطلاع على شروط منح جنسيتها في كتاب الأستاذ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص ص 34-35، كذلك كتاب الأستاذ طالب حسن موسى بالنسبة للتشريعين الفرنسي والإنجليزي، وفي التشريع الفرنسي بصفة خاصة راجع كل من:

-DELEBEQUE Philippe, « Navire », repertoire du droit commercial, février 2005, (dernière mise à jour : Janvier 2012). - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, pp 128- 136.

³- لم يشترط المشرع الجزائري أن تكون السفينة مبنية بالجزائر حتى تكتسب الجنسية الجزائرية، بدليل نص المادة 46 من القانون البحري: " لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه".

⁴- تختلف الدول في نسبة الملكية التي يجب توفرها ونسبة رأس المال الوطني المشروط، ففرنسا والأردن مثلاً تشترطان أن تكون السفينة مملوكة بنسبة 50% على الأقل لوطنيين بينما تشترط كل من بريطانيا ومصر الملكية الكاملة لوطنيين وهو نفس الموقف الذي انتهجه المشرع الجزائري.

- شرط الطاقم الوطني: أي أن يكون ربان السفينة وضباطها ونسبة معينة من بحارتها من الوطنيين.

المشرع الجزائري رهن حق السفينة في رفع العلم الوطني بشرط حصولها على الجنسية الجزائرية¹، ذلك لأن تمتعها بهذه الجنسية يخولها حقوقا ويرتب عليها التزامات فهي تستفيد من المزايا الممنوحة للسفن الوطنية وبالمقابل تلتزم بالالتزامات المقررة عليها وخضوعها للدولة في كل ما يتعلق بمصالحها كما تخضع لهيئة الإشراف والمراقبة التي منحها الجنسية والتي نصت عليها المادة 49 ق.ب.ج. " تمنح شهادة الجنسية من السلطة الإدارية المختصة بمكان تسجيل السفينة"، وفي حالة ما إذا كانت السفينة الجزائرية خارج التراب الوطني واضطرت إلى الحصول على شهادة الجنسية الجزائرية تختص بذلك القنصلية الجزائرية².

بالتالي تعتبر شهادة الجنسية ضابطا هاما في الرقابة والإشراف اللذان تمارسهما الدولة على السفن التي تحمل جنسيتها تحقيقا للمصلحة العامة، ذلك بمراقبة مدى صلاحيتها للملاحة البحرية ومدى استيفائها لمتطلبات الأمن والسلامة البحريين حسب ما تقتضيه القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها³.

¹ - هذا ما يتضح من نص المادة 27 ق.ب.ج. بنصها على: " إن الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بالحصول على الجنسية الجزائرية".

² - حسب ما جاء في نص المادة 32 ق.ب.ج. حيث تكون شهادة الجنسية مؤقتة وصالحة حتى وصول السفينة إلى ميناء جزائري على ألا تتجاوز هذه المدة سنة واحدة.

³ - بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، بن عكنون، 2002-2003، ص 51.

نظم المشرع الجزائري شروط حصول السفينة على الجنسية الجزائرية في القانون البحري لاسيما نص المادة 28 منه إذ تنص على أنه: " لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

ويجب في هذه الحالة الأخيرة أن يكون من ذوي الجنسية الجزائرية:

- بالنسبة لشركات الأشخاص، الشركاء المتضامنون أو الشركاء بالتوصية،
- بالنسبة للشركات ذات المسؤولية المحدودة، المالكون لأغلبية الحصص،
- بالنسبة لشركات المساهمة، الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة، أو الهيئة المديرة وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء، والمالكون لأغلبية رأس المال،
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجمل الأعضاء المنخرطين،
- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر،
- تفقد السفينة جنسيتها الجزائرية إذا لم تتوفر في الشخص الطبيعي من جنسية جزائرية أو الشخص الاعتباري الخاضع للقانون الجزائري الشروط المذكورة في هذه المادة".

كما يظهر من نص المادة المذكورة أعلاه فإن العلم الوطني لا يمنح إلا عندما تكون السفينة مملوكة لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري تملك فيه أغلبية الأسهم، مؤسسات عمومية

جزائرية للنقل البحري أو أشخاص طبيعيين من جنسية جزائرية يوجد مركز نشاطهم بالجزائر.

أما عن مضمون شهادة الجنسية الممنوحة للسفينة فقد نصت عليه المادة 30 ق.ب.ج. بقولها: "يُدرج على شهادة الجنسية اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها وكذلك جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة والمذكور في المادة 35 الواردة بعده¹".

كما أنه يمكن تجديد شهادة الجنسية للسفينة وذلك في حالة ما إذا وقع تغيير في اسم السفينة أو نوعها أو مواصفاتها... " هذا ما ذهبت إليه المادة 31 من نفس القانون.

ثانيا - طرق إثبات جنسية السفينة:

تلعب الجنسية دورا هاما في السفينة، الأمر الذي يستوجب إثباتها وتحديدها، فهل العلم الذي تحمله السفينة فوق أعلى ساريتها يدل على جنسيتها؟ الواقع أن إثبات جنسية السفينة يتم بطريقتين: علم السفينة وشهادة الجنسية.

علم السفينة هو العلامة المادية الظاهرة التي ترفعها السفينة فوق أعلى صاريتها² لتثبت تبعيتها لدولة معينة، وقد استقر العرف الدولي واستوجبت التشريعات المختلفة على كل سفينة رفع العلم الوطني. غير أن هذه الطريقة ظاهرية وليست قاطعة في انتساب السفينة إلى الدولة التي ترفع علمها وغير كافية، فقد ترفع السفينة علما لها الحق في رفعه كما أنه قد تطلب الإذن برفع

¹ - سنتناول المادة 35 من ق.ب.ج. بالتفصيل في القسم المخصص لتسجيل السفينة.

² - محمود شحات، المرجع السابق، ص 29.

علم دولة أجنبية، لذلك فإن الإثبات الحقيقي لجنسية السفينة إنما يكون بالسند الرسمي الذي تصدره السلطة الإدارية البحرية المختصة في الدولة التي تتبعها السفينة بعد تسجيلها في سجل السفن الوطنية.

يقصد بالسند الرسمي شهادة جنسية السفينة التي أوجبت معظم التشريعات على الربان أن يحتفظ بها على ظهر السفينة مع باقي الأوراق والشهادات الإلزامية الأخرى، وهي الطريقة الثانية لإثبات جنسية السفينة. تثبت جنسية السفينة في الجزائر بشهادة الجنسية وشهادة التسجيل معا فقد ورد في نص المادة 46 ق.ب.ج. أن: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه"، فسند التسجيل هو شهادة التسجيل الجزائرية التي لها قوة ثبوتية اتجاه الغير تصدرها مصلحة الموانئ بعد التحقق من توافر الشروط التي يتطلبها القانون لاكتساب السفينة للجنسية الجزائرية.

ثالثا - الآثار المترتبة عن اكتساب السفينة لجنسية الدولة:

يترتب على اكتساب السفينة لجنسية دولة معينة آثار من وجوه متعددة، فالسفينة تتمتع بحماية الدولة في المياه الإقليمية وحماية السلطات الدبلوماسية والقنصلية التابعة لهذه الدولة في الخارج¹، كما أن علم السفينة يحدد حقوق السفينة وواجباتها في زمن الحرب والسلام معا، ففي زمن الحرب ييسر تطبيق القاعدة الدولية التي تقضي بأن "العلم المحايد يحمي البضائع المعادية من

¹ - LANGAVANT Emmanuel, Droit de la mer -les moyens de la relation maritime-, 1re éd., éd. Cujas, Paris, 1983, p 35.

المصادرة ما لم تكن هذه البضائع من المهربات الحربية" بينما تقوم الدول المعادية باغتنام السفن المعادية بما عليها من بضائع¹.

كما تختص الدولة سفنها ببعض المزايا، هذا وتخضع السفن الوطنية لرقابة الدولة وإشرافها، يضاف إلى ذلك أن جنسية السفينة تحدد في كثير من الأحيان القانون الواجب التطبيق في حالة تنازع القوانين.

سنكتفي بملخص عن الرقابة والإشراف اللذان تمارسهما الدولة على سفنها فيما يتعلق بصلاحياتها للملاحة وتنظيم العمل على ظهرها، بالنظر إلى أن هذا ما يهمننا في دراستنا، على أن نفصل أكثر في الموضوع خلال مجمل البحث.

رابعا- خضوع السفينة لرقابة وإشراف دولة العلم

تخضع السفينة لرقابة وإشراف الدولة التي منحت لها جنسيتها والحق في رفع علمها من حيث السلامة والصحة والملاحة وتنظيم علاقات العمل على متن السفينة، كل ذلك تطبيقا للاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

إذ يجب على دولة العلم أن تمارس اختصاصاتها ممارسة فعلية، بأن تقوم بالإشراف على صلاحية السفينة للملاحة والتأكد من مدى توافر شروط الأمن والسلامة سواء من ناحية الإشراف على مراحل بناء السفينة ومعدات أو التأكد من صلاحيتها للملاحة البحرية إذا تم بناءها خارج الدولة، أو من ناحية تكوين الطاقم المؤهل للعمل على ظهر السفينة وموالاته تدريبهم والتأكد من توافر شروط العمل الخاصة بهم². بعد تشغيل السفينة وتكوين طاقمها لا بد من إخضاعها وعلى فترات مناسبة للتفتيش والتأكد من أن الربان والضباط وباقي البحارة على

¹- مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 60.

²- الرجوع إلى نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، لسيما نص المادة 94.

دراسة تامة بالأنظمة الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح في البحار ومنع المصادمات والتلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه... إلخ¹.

اتباع المشرع الجزائري التشريعات البحرية الأخرى فاشتراط حصول السفينة على الوثائق اللازمة لإثبات صلاحيتها وسلامتها، ونظم هذه الشروط في القانون البحري في فصله الثالث تحت عنوان: "النظام والأمن - الملاحة البحرية".

كما انضمت الجزائر إلى أغلب الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة خاصة الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار ونفس الشيء بالنسبة للرقابة الصحية وحماية البيئة البحرية التي سنتعرض لها بالتفصيل في حينها.

الفرع الثاني

حق السفينة في رفع العلم في القانون الدولي

إن طبيعة الملاحة البحرية الدولية وانتقال السفينة من المياه الوطنية إلى مياه أجنبية خاضعة لولاية دولة أخرى، تفرض على الدولة الوطنية الحفاظ على ارتباطها بالسفينة ولا يتأتى لها ذلك قانوناً إلا بواسطة رابطة الجنسية.

فالقانون الدولي يخص السفينة دون غيرها من الأشياء ببعض السمات اللصيقة بالأشخاص كأن يكون لها اسم مميز ووثائق إدارية فضلاً عن انتمائها لدولة بعينها وهذا مناط الجنسية، كما وقد ترسخ في العرف والقانون الدوليين المبدأ الذي يسمح للدولة أن تمنح جنسيتها للسفينة وأن ترفع بموجبها علمها.

¹ - عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف بالاسكندرية، مصر، ص

لم تخضع جنسية السفينة إلى التنظيم الدولي إلا عام 1958 مع اتفاقيات جنيف¹ لأعالي البحار²، التي جاءت لتتطرق إلى المبادئ العامة فقط تاركة التفاصيل للقوانين الوطنية للدول المعنية. رغم أن مصطلح "جنسية السفينة" قد تجسد في العرف واستعمل في تشريعات عدد من الدول، إلا أن جزء من الفقه القانوني لا يزال يشكك في الأساس السليم لهذا التعبير، لكن هذا الرأي يتعارض مع موقف غالبية الفقه³ الذي لا يرفض استعمال تعبير أخذ به العرف والتعامل من أجل وصف العلاقة الموجودة بين السفينة والدولة.

فقد أخذت كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار بتاريخ 29 أبريل 1958 واتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بقاعدة قانونية مفادها أن لكل سفينة جنسية وجنسية واحدة فقط وبخلاف ذلك تعتبر عديمة الجنسية⁴ بمعنى أنها منعت انعدام الجنسية وكذا حالة ازدواج الجنسية للسفن.

في الوقت الحاضر، اتفاقية قانون البحار 1982 تلزم كل سفينة بأن تحمل جنسية دولة واحدة فقط، فحولت لكل دولة تحديد شروط منح جنسيتها

¹ - اتفاقيات جنيف لسنة 1958 هي: اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، اتفاقية الجرف القاري، اتفاقية أعالي البحار واتفاقية الصيد وصيانة الموارد الحية في أعالي البحار، بالإضافة إلى بروتوكول للتوقيع الاختياري فيما يتعلق بالتسوية الإجبارية للمنازعات.

² - نصت المادة 5 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 على ما يلي:

« Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire », Arnaud MONTAS, op.cit, p 54.

- كما نصت المادة 1/91 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنه: " تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها. وتكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها. ويجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة."

³ - للإطلاع على بعض الآراء الفقهية حول تعبير "جنسية السفينة" أنظر: - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 68-69.

⁴ - المادة 6 من اتفاقية جنيف 1958 والمادة 92 من اتفاقية قانون البحار 1982.

(المادة 91 كما سبق ذكرها) كما حددت بعد ذلك واجبات دولة العلم سواء من الناحية الإدارية أو الفنية أو الاجتماعية¹.

وعليه، لكل دولة بتشريعاتها الخاصة أن تحدد شروط منح جنسيتها للسفن وشروط تسجيلها وإعطائها حق رفع علمها، مع ذلك وبما أن الاتفاقيات الدولية لم تحدد مضمون أو محتوى "العلاقة الجوهرية" ولم تضبط الشروط الواجب توافرها في السفينة كي تحصل على جنسية الدولة لأنها تصطدم بسيادة الدول وبالتالي فإن "العلاقة الجوهرية" تثير تساؤلات. حيث تشكل هذه القاعدة مبدأ يهدف إلى إدارة ما تجري عليه بعض الدول من تسهيل الحصول على جنسيتها والحق في رفع علمها لسفن لا تباشر عليها إلا رقابة اسمية وهذا ما يطلق عليه في العمل الدولي "أعلام المجاملة"، ويثير التساؤل حول الجزاء الذي يترتب على عدم وجود هذه الرابطة الجوهرية بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها².

الفرع الثالث

ظاهرة أعلام المجاملة وخطرها على السلامة البحرية.

إن أخطار البحر دفعت الإنسان منذ القدم إلى إيجاد قواعد السلامة البحرية، فقد صاحب تطور بناء السفن عبر العصور ظهور قواعد جديدة، غير أن ما يلاحظ على هذه القواعد تقييدها لحرية الملاحة البحرية استجابة لمقتضيات السلامة البحرية، خاصة بعد الكوارث التي حصلت بسبب تقاعس كثير من الدول، والتي تعرف بدول المجاملة³.

¹ - نصت المادة 94 من اتفاقية قانون البحار 1982 على واجبات دولة العلم ونصت المادة 217 من نفس الاتفاقية على سلطة التنفيذ من قبل دولة العلم.

² - ARNAUD Montas, op.cit, p p 54-55.

³ - ROUX Jean-Marc, Les pavillons de complaisance, thèse pour le doctorat en droit, Paris, le 25/06/1959.

أولاً - أعلام المجاملة وعلاقتها بالمشاكل التي تواجه السلامة البحرية:

ظاهرة أعلام المجاملة ليست حديثة، بل هي ظاهرة معروفة منذ القديم¹ وهي خاصة بالنقل البحري بشكل خاص، تشير إلى الدول التي تسمح بتسجيل السفن الأجنبية في سجلاتها بموجب شروط تكون - لأي سبب من الأسباب² - مناسبة وملائمة للأشخاص الذين يقومون بتسجيل السفن، من هنا يمكن استخلاص العناصر المميزة للدول المانحة لأعلام المجاملة³ والتي تتمثل في:

- إجراءات تسجيل سهلة مع عبء ضريبي منخفض؛
- دولة لا تحتاج إلى هذه الحمولة بنفسها فهي عادة دولة ضعيفة ليس لها حاجة للسفن المسجلة لديها ولكن الدخل الناجم عن رسم التسجيل، رغم بساطته، يؤثر تأثيراً مهماً على دخلها القومي وعلى ميزان مدفوعاتها⁴؛

¹ - مصطلح "علم المجاملة" « Pavillon de complaisance » أو « Flag of Convenience » ظهر لأول مرة في عام 1948 مع أول حملة نقابية ضد التسجيل الحر للسفن، والتي قادها الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF)، للإطلاع على ولادة التسجيل الحر للسفن أنظر:

-ANGELELLI Pierre, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? : Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe, Economies et finances. Université des Antilles-Guyane, 2012, pp 17-66.

-Voir aussi:- DENIZOT Philippe, Le scandale des pavillons de complaisance, édition maritime et d'outre mer, Paris, 1978

² - للاطلاع على أسباب ظهور أعلام المجاملة أنظر: -تيزة خديجة، أجرة الحمولة البحرية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2025، ص ص 176-178.

³ - للتفصيل أكثر في التسهيلات والمزايا والسمات التي تتميز بها الدول المانحة لأعلام المجاملة أنظر: -محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2008.

⁴ - مثال عن هذه الدول، دولة ليبيريا، تحدث عنها Patrick CHAUMETTE بقوله:

« Le Liberia, pays ravagé par la guerre civile depuis plusieurs années, dispose d'une administration installée à Reston, Virginia (USA), d'un droit national interdisant le droit de grève, n'ayant ratifié quasiment aucune convention internationale de travail maritime ; les brevets sont délivrés en Louisiane, est-il excessif d'envisager l'existence dans ce cas d'un pavillon privé ? », Patrick CHAUMETTE, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », les Cahiers Scientifiques du Transport, N° 35,1999, pp 57-58.

- ضرائب منخفضة أو غير موجودة على عائدات تشغيل السفن؛
- الدول التي ليس لديها السلطة الكافية لفرض اللوائح الدولية أو حتى الحكومية بسبب نقص الإمكانيات لتوفير الخدمات المطلوبة¹.

فيما عرف آخرون الدول المانحة لهذه الأعلام بأنها: "تلك التي تعتبر حكومتها التسجيل ليس كإجراء يهدف إلى فرض السيادة وبالتالي السيطرة على السفن وفرض رقابتها عليها، ولكن كخدمة يمكن بيعها لأصحاب السفن الأجانب الراغبين في الهروب من العواقب المترتبة عن التسجيل تحت أعلام دولهم"².

بالتالي فإن هذه الدول التي أطلق عليها اسم الدول المجاملة هي التي تمنح علمها لسفن مملوكة غالباً لدول أخرى لا تكون لها أي علاقة حقيقية بها ودون أن تمارس عليها الرقابة المفروضة في مختلف المجالات، سواء الإدارية أو التقنية أو الاجتماعية، مقابل ضريبة تفرضها عليها³. بذلك تكون هذه الدول أخلت بالتزامات تفرضها الاتفاقيات الدولية على دولة العلم ولم تتقيد بمبادئ حرية البحار⁴.

¹ - « d'après le rapport publié sur la question par le Comité d'Enquête sur le Transport Maritime du Royaume Uni de 1970 connu autrement sous le nom de Rochdale, ainsi que l'OCDE », NASSIOS Dimitrios, op cit., note de bas de page N°260, p 75.

² - NASSIOS Dimitrios, op cit, note de bas de page N°260, p 75.

³ - FAY François-Michel, «La nationalité des navires en temps de paix», revue générale de droit international public, Tome 77, éd. A. pédone, Paris, Octobre-Novembre 1973, 1000-1080.

⁴ - يعتبر مبدأ حرية البحار من أقدم المبادئ وأشهرها وهو حجر الزاوية في القانون الدولي للبحار إذ احتل الصدارة في كل من اتفاقية جنيف 1958 وفي اتفاقية قانون البحار 1982 (المواد 78، 58، 36، 87)، نظراً لأهمية البحار في ربط الدول والشعوب بعضها ببعض وتسهيل التواصل فيما بينها خاصة في المجال التجاري حيث أن 80 % من البضائع يتم نقلها عن طريق البحر. ولا يقتصر هذا المبدأ على الدول الساحلية فقط بل يشمل أيضاً الدول غير الساحلية أو الحبيسة أو المغلقة، حيث يسمح لسفن هذه الدول بالملاحة في أعالي البحار (المادتين 17 و 90 من اتفاقية قانون

ثانيا - خطر أعلام المجاملة على السلامة البحرية.

بعدما كان العلم الذي تحمله السفينة إحدى المظاهر الهامة لسيادة الدولة، أصبح في كثير من الدول مجرد وسيلة لاجتذاب متعاملين لا يهمهم التقيد بالقواعد المنظمة للملاحة البحرية بقدر ما يهمهم تحقيق أغراض تجارية.

بهدف تحقيق أرباح سريعة تبادت الكثير من الدول في خرق قواعد المنافسة الشرعية، وذلك بفرضها لأسعار متدنية فيما يتعلق باليد العاملة والضمان الاجتماعي والضرائب كما أنها لا تعير أي اهتمام لصيانة السفن مخالفة بذلك قواعد السلامة البحرية المفروضة في الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية.

وعلى حد تعبير الأستاذ بوريي¹ J.R.BEURIER فإن هذه "الممارسات أدت إلى إزاحة السفينة الجيدة من قبل السفينة الرديئة وأفضت إلى هلاك الكثير من الأشخاص"

« Les pratiques désastreuses ont eu pour effet que le mauvais navire a chassé le bon, ayant entraîné la perte de vies humaines »

مع ذلك فإن أعلام المجاملة² تعتبر المسؤول المثالي عن جميع المشاكل التي تواجه السلامة البحرية نظرا للحرية الكبيرة في العمل والتساهل مع ملاك السفن وما قد يعنيه لهم ذلك وارتباطه بعدم الكشف عن هويتهم. كذلك إمكانية

البحار (1982) شرط مراعاة بعض الالتزامات أهمها مراقبة دولة العلم للسفن في المجالات الإدارية، التقنية، والاجتماعية.

¹ - دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، المرجع السابق، ص 213.

² - مخلوف سامية، "التعاون الدولي لمحاربة أعلام المجاملة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص ص 291-298.

التهرب من العديد من القواعد الدولية بشأن السلامة البحرية التي لم تصادق عليها تلك الدول أو عدم تمكنها من تعزيزها نظرا لعدم توفرها على الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة، وغالبا -في الواقع- ما يرتبط بالسفن التي لا تراعي مقاييس السلامة Navires sous normes .

بينت الإحصائيات التي أجرتها منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OCDE) الفوائد التي تجنيها السفن التي لا تحترم مقاييس السلامة إذ يقتصدون 30% من أعباء الاستغلال و10% كحد أقصى من الأعباء العامة، وفي المقابل فإن التجربة أثبتت أن معظم الكوارث البحرية التي وقعت في السنوات الماضية تسببت فيها سفن لا تحترم قواعد السلامة البحرية¹ كمالطا خاصة بعد غرق السفينة "إيريكيا" ERIKA في سنة 1999، وقبرص بعد غرق سفينة Haven سنة 1991 التي تسلل منها 144000 طن من البترول في البحر الأبيض المتوسط².

كما أرجع الأستاذ حبيب سليم³ HABIB Slim سلسلة الكوارث البحرية التي أدت إلى التلوث البحري بالزيت خاصة في أوروبا الغربية إلى أعلام المجاملة، أهم هذه الحوادث:

-Torrey Canyon 1967 - Olympic-Bravery 1976 - Urquiola et Boehlen 1976
-Amoco-Cadiz 1978 - Gino 1979 - Tanio 1980 - Haven 1991 – Aegean-Sea
1992 – Braer 1993 – Sea-Empress 1996– Erika 1999 – Préstige 2002.

¹ - أظهر تقرير أعدته أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية لسنة 1971 أن معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة، بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات الأمن المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية.

-DENIZOT Philippe, le scandale de pavillon de complaisance, édition maritime et d'outre-mer, Paris, 1978.

² - دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، المرجع السابق، ص 214.

³ - HABIB Slim, " Les pavillons de complaisance », in le pavillon, op.cit, p 82.

فيما يرى الأستاذ NASSIOS Dimitrios أن الحجة التي ترى أن القضاء على أعلام المجاملة حلاً لمشكلة التلوث البحري بالنفط، يبدو أنها تتجاهل أن أسوأ تسرب للنفط في التاريخ كانت:

l'Atlantic Empress de 1979, du Castillo de Beliver de 1983 et de l'Exxon Valdez de 1989.

وهي سفن لا تحمل أعلام المجاملة، بل تحمل أعلام كل من إسبانيا واليونان وأمريكا. كما أنه أشار إلى المزايا والفوائد التي تعود على المجال البحري بفضل أعلام المجاملة خاصة في المجال الاقتصادي¹.

ثالثاً - ردود الفعل في الأوساط البحرية حول اللجوء لتسجيل السفينة لدى

الدول المجاملة

بينت أهم الاتفاقيات الدولية القواعد التي تمنح الدولة على أساسها جنسيتها للسفينة وتسمح لها بالتالي برفع علمها كما سبق وأشارنا إليه، حيث تشترط وجود علاقة حقيقية بين السفينة ودولة العلم²، فسرت هذه العلاقة الحقيقية بمدى ممارسة دولة العلم رقابتها على السفينة من عدة نواحي الإدارية والتقنية والاجتماعية.

إلا أن هذه الاتفاقيات لم تفرض نفسها على كثير من الدول لحملها على اتخاذ إجراءات رقابية على السفن التي تحمل علمها، وقد أفرغ مفهوم العلاقة

¹ - NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 82-83.

² - ورد في نص المادة 91 فقرة 1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، أنه يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة.

الحقيقية من محتواه خاصة من طرف الدول التي تعرف بدول المجاملة¹ كبنما، ليبيريا، جزر البهاما، مالطا، قبرص، برمودا، فنواتو.

ثم جاء القبول الضمني لهذه الظاهرة من قبل دول تعرف باحترامها للاتفاقيات الدولية وبشكل خاص الأوروبية، وذلك في سعيهم لمقاومة المنافسة الشرسة التي فرضتها دول المجاملة وما صاحبها من تدني في أسعار النقل وفي مختلف الأعباء في المجالين الضريبي والاجتماعي. وبدل أن تقوم بتنفيذ هجوم مضاد قوي بالاستناد إلى القانون قامت باتخاذ أعلام اقتصادية، حيث اتخذت فرنسا ما يعرف بالعلم المكرر² (pavillon bis) تسمح بموجبه للمالكين باختيار موانئ تسجيل خارج هذه الدول، وبالتالي الاستعانة بطاقم أجنبي.

وقد حذرت منظمة CNUCED من اللجوء إلى التسجيل لدى الدول المجاملة بسبب الأخطار المترتبة عنه فيما يتعلق بالسلامة البحرية والحماية الاجتماعية لرجال البحر.

وللحد من هذه الظاهرة اعتمدت اتفاقية تسجيل السفن³ في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في 07 فيفري 1986. كان الغرض من الاتفاقية في البداية القضاء تماما على ظاهرة أعلام المجاملة ولو تدريجيا حيث اقترح ضرورة وجود علاقة اقتصادية بين السفينة والدولة التي تحمل علمها.

¹ - NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 84.

² - BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, p 127.

- ARNAUD Montas, op.cit, p 60.

³ - وهي اتفاقية الأمم المتحدة بشأن شروط تسجيل السفن، اعتمدت في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد

في 07 فيفري 1986، لم تدخل حيز النفاذ بعد لعدم توفرها على العدد المطلوب من الدول المصدقة، راجع:

-VOELCKEL Michel, « La convention des nations unies sur l'immatriculation des navires », in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, édition A. pedone, 2008, pp 21-28.

إلا أن هذا الاقتراح باء بالفشل بعد أن تعرض إلى عدة احتجاجات ومواجهات بين الدول خاصة بعد انضمام دول أوروبا الشرقية الاشتراكية إلى الدول السائرة في طريق النمو، لذلك وجب التفكير في حل آخر فوجدت أن الحل الأنسب هو البحث عن نوع من التوافق بين الدول وتوحيد الشروط والإجراءات الوطنية للتسجيل¹.

¹-DU PONTAVICE Emmanuel, « Les pavillons de complaisance », revue du droit maritime français, N°345, éd. Société du journal de la marine marchande, Paris, pp 503-512.

الفصل الثاني

رقابة سلامة السفن من خلال إصدار الشهادات والتفتيش

تعد سلامة السفن إحدى الركائز الأساسية للنظام القانوني البحري الدولي، فهي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بحماية الأرواح في البحار، والحفاظ على البيئة البحرية، ناهيك عن ضمان انسيابية حركة التجارة العالمية. ومن هذا المنطلق، صبت الاتفاقيات الدولية، وفي مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 والاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 (SOLAS)، اهتمامها في وضع أطر قانونية صارمة لضمان امتثال السفن للمعايير الفنية والتقنية التي تكفل سلامتها خلال العمليات الملاحية. غير أن فاعلية هذه المعايير تظل رهينة آليات الرقابة والتفتيش وإصدار الشهادات التي تعتمدها الدول وأجهزة الرقابة المختصة، فضلاً عن أدوات الردع والعقوبات التي تطبق على مرتكبي المخالفات.

وفي نفس السياق، فإن الرقابة على سلامة السفن تنقسم إلى مستويين أساسيين: الأول يتصل بدولة العلم التي ترفع السفينة علمها، والتي تتحمل المسؤولية الأصلية من خلال التأكد من التزام السفن التابعة لها بالمعايير الدولية، سواء عن طريق أجهزتها الإدارية أو عبر شركات التصنيف المعتمدة¹. أما المستوى الثاني فيتعلق بدولة الميناء، التي يخول لها القانون الدولي فحص السفن الأجنبية عند دخولها إلى موانئها²، للتأكد من التزامها بمتطلبات السلامة، وتكون بمثابة جهة رقابية إضافية للحد من ظاهرة "أعلام المجاملة" التي قد تستخدم للتحايل على الالتزامات القانونية.

¹ - أنظر المادتين 94 و 217 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، المرجع السابق.

² - أنظر المادة 218 من نفس الاتفاقية.

وبناء على ذلك، سنتناول في المبحث الأول: دور دولة العلم وشركات التصنيف في الرقابة على سلامة السفن، بينما نخصص المبحث الثاني لـ: تعزيز سلامة السفن من خلال تدخل دولة الميناء بعنوان رقابة دولة الميناء .

المبحث الأول

دور دولة العلم وشركات التصنيف في الرقابة على سلامة السفن

من المبادئ المستقر عليها في قانون البحار "خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم في كل وقت وفي كل مكان"¹، والاتفاقيات الدولية البحرية تعتبر السفينة تابعة لدولة معينة إذا كانت مسجلة فيها. فالدولة هي التي تضع شروط وإجراءات التسجيل وكما تعرضنا إليه سابقا لها كامل الحرية في وضع شروط منح جنسيتها للسفينة مع الحفاظ على شرط العلاقة الجوهرية بينها وبين السفينة التي تمنح جنسيتها.

بالتالي تكون السفينة تابعة لدولة معينة ترفع علمها وتتمتع بحمايتها أثناء تنقلها في مختلف البحار والمحيطات²، ولكل دولة الحق في وضع الشروط الخاصة بمنح جنسيتها للسفن وكذا شروط تسجيل السفن والشروط الواجب توافرها من أجل أن تملك السفينة حق رفع علم الدولة هذا ما أقرته المادة 91 من اتفاقية قانون البحار 1982.

فعندما تمنح دولة جنسيتها لسفينة تطلق على الدولة دولة العلم، بموجب ذلك تخضع السفينة للنظام القانوني لتلك الدولة وإشرافها وبالمقابل تلتزم الدولة المسجلة فيها السفينة أن تمارس ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفينة

¹- هذا ما أكدت عليه المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في فقرتها الأولى، حيث نصت على أن كل دولة تمارس ولايتها ورقابتها ممارسة فعلية في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

²- لخضر زازة، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة، رسالة ماجستير فرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، 1999، ص 62.

ممارسة فعلية، وأن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي منحها جنسيتها وترفع علمها¹.

بالتالي تفرض دولة العلم ولايتها بموجب قانونها الداخلي وتتخذ كل الإجراءات اللازمة لتأمين السلامة في البحار².

من ناحية أخرى هذا الحق في الرقابة يعتبر التزام قد ينتج مسؤولية على دولة العلم في حالة عدم تنفيذه، بالتالي لضمان سلامة السفن يجب على دولة العلم ممارسة التزاماتها بمراقبة سفنها على أكمل وجه وإلا تعرضت للمسئولية.

فيجب على دولة العلم أن تضمن رقابة فعالة على السفن التي تحمل علمها وتتأكد من مطابقتها ليس فقط للقواعد الدولية وإنما للقوانين وقواعد السلامة التي أصدرتها بنفسها، وذلك باحترام إجراءات تسجيل السفن في سجلاتها ومنحها الشهادات اللازمة، هذا ما سنتطرق إليه في **المطلب الأول**، وفي **المطلب الثاني** سندرس وضع نظام تفتيش مناسب مع إمكانية فرض عقوبات على المخالفين، وفي الأخير دور شركات التصنيف في الرقابة على سلامة السفن في **المطلب الثالث**.

المطلب الأول

الرقابة الإدارية لدولة العلم

تضطلع دولة العلم بأعمال الرقابة على سفنها بموجب اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية OMI وقانون البحار الصادر عن الأمم المتحدة (اتفاقية قانون البحار لسنة 1982)،

¹ - كما اشترطته المادة 94 في الفقرة 1 والفقرة 2 (أ) من اتفاقية قانون البحار 1982، المرجع السابق.

² - سهيل حسين الفتلاوي، المرجع السابق، ص 38.

وذلك بإجراء عمليات معاينة السفن وإصدار الشهادات لها بالتعاون مع الهيئات المعتمدة وكذا التحقيق في الحوادث.

يجب على دولة العلم إنشاء آلية للتأكد من أن سفنها تخضع للتفقد بحسب الأصول لمعرفة ما إذا كانت تتقيد بالمعايير المعتمدة ولإصدار الشهادات اللازمة وفقا لذلك.

الفرع الأول

إلزامية قيد السفن في دفتر تسجيل دولة العلم

تظهر الممارسة الدولية أن وثيقة التسجيل مرفقة بالوثائق المناسبة الصادرة عن السلطة الإدارية المختصة لدولة العلم هي التي تعكس الجنسية الحقيقية للسفينة وفعاليتها إزاء الدول الأخرى على أفضل وجه. ويشترط في تسجيل السفينة أن تخضع لنظام قانوني واحد من الدولة التي ترفع علمها، بحيث لا يجوز أن تكون السفينة مسجلة تحت نظامين مختلفين¹.

على الرغم من أنه لا توجد اتفاقية دولية تنظم إجراءات تسجيل السفن²، إلا أن العرف جرى على قابلية تطبيق القوانين المحلية لدولة العلم في هذا الصدد. حيث تنص المادة 94 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار 1982 على أنه "تحدد كل دولة شروط منح جنسيتها للسفن ولتسجيل السفن في إقليمها وللحق في رفع علمها... إلخ" والمادة 91 فقرة 2 (أ) "... وعلى كل دولة بوجه خاص:

¹ - أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص ص 103-104.

² - اعتمدت اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في 7 فيفري 1986، لم تدخل الاتفاقية حيز النفاذ لعدم توفرها على العدد المطلوب من الدول المصدقة (سنتطرق للاتفاقية بمزيد من التفصيل لاحقاً).

(أ) أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها وصفاتها الخاصة، عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها الأنظمة الدولية المقبولة عموماً؛"

تخضع عملية تسجيل السفن في الجزائر للمواد 34 إلى 48 من القانون البحري الجزائري وهو إجراء إلزامي من اختصاص السلطة الإدارية البحرية¹.

أولاً - إجراءات تسجيل السفن في القانون البحري الجزائري:

ابتداءً يتعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يمكن لها أن تحصل على التسجيل في إحدى الموانئ الجزائرية إذ يحرص القانون البحري الجزائري على هذا الإجراء الذي يعد أساسياً في حياة السفينة وممارسة الملاحة البحرية²، كما يقتصر التسجيل على السفن الجزائرية دون السفن الأجنبية³.

على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيل سفينته أن يقدم طلباً إلى الإدارة المختصة استناداً إلى تصريحه والوثائق المقدمة⁴، كما حددت المادة 35 من نفس القانون البيانات التي يجب إدراجها في السجل والتي يمكن حصرها في:

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.

¹- هذا ما تضمنته المادة 34 ق.ب.ج. ويبدو من نص هذه المادة أن المشرع الجزائري لم يشر إلى المكتب الرئيسي ولا الميناء الذي يقع فيه بل اكتفى فقط بأن هذا الدفتر ممسوك من طرف السلطة الإدارية المختصة وترك كيفية هذا الإمساك للوزير المكلف بالبحرية التجارية حسب ما جاء في نص المادة 48 ق.ب.ج.

²- جاء في نص المادة 511 فقرة (1) ق.ب.ج.: "يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 50000 دج كل مالك أو مجهز غير مالك لسفينة يسهى بوجه خاص على ما يلي: -تسجيل السفينة في دفتر ترقيم السفن أو شطبها من هذا الدفتر في الأجل المنصوص عليها.

³- هذا ما تضمنته المادة 46 ق.ب.ج.: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه" كذلك لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن (المادة 47 ق.ب.ج.).

- المادة 44 ق.ب.ج.⁴

- عناصر شخصية السفينة.
 - تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.
 - اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكيين شركاء، أدرجت أسماؤهم ومحلات إقامتهم أو مقارهم مع بيان مقدار حصصهم أو حصتهم النسبية بالسفينة.
 - سند ملكية السفينة والسند المتضمن إسناد حق استعمالها إذا كانت مستغلة من قبل شخص آخر غير مالكيها.
 - التأمينات العينية والأعباء الأخرى التي تتحملها، وكذلك حدود الحق في التصرف الكلي أو الجزئي بالسفينة.
 - نوع التخلي عن الحقوق في كل السفينة أو في جزء منها.
 - سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل.
- مع الملاحظة أن كل تعديل في البيانات يطرأ على سجل السفينة يخضع كذلك للقيد¹، كما أن كل بيان خاضع للقيد في دفتر تسجيل السفن له قوة الثبوت اتجاه الغير إذا تم تسجيله² ويعتبر هذا الدفتر عام فلكل شخص أن يطلب الحصول على شهادة مشتملة على البيانات الواردة فيه³.
- يرفق بطلبات التسجيل المقدمة من مالك السفينة جميع المستندات والوثائق وبصفة خاصة ما يثبت ملكيته للسفينة وجنسيته وما يفيد شطب التسجيل إذا كان قد سبق

¹ - المادة 36 ق.ب.ج.

² - المادة 45 ق.ب.ج.

³ - المادة 43 ق.ب.ج.

تسجلها في الخارج إذا انتقلت السفينة من أجنبي إلى جزائري أو العكس وذلك تقاديا لازدواج التسجيل.

ثانيا - الآثار المترتبة عن تسجيل السفن:

بعد تمام تسجيل السفينة تسلم الإدارة البحرية المختصة شهادة تسجيل السفينة، تعتبر هذه الشهادة الوثيقة الأساسية التي تثبت جنسية السفينة وسندا رسميا على ملكية السفينة ولا يجوز استعمالها إلا في ملاحه مشروعة كما لا يجوز التنازل عنها أو حجزها أو حبسها لأي سبب أو دين مهما كان نوعه¹.

شهادة التسجيل تمكن السفينة من السير في البحر تحت علم الدولة التي سجلت فيها، والتمتع بحمايتها والاستفادة من المزايا الممنوحة للسفن الوطنية. رتب القانون البحري الجزائري هذا الأثر على تسجيل السفن إذ ربط من ناحية بين حق السفينة في رفع العلم الوطني وبين حصولها على الجنسية الجزائرية².

بالإضافة إلى أن تسجيل السفن يعد إجراء إداري محض يهدف إلى مراقبة السفن فهو وسيلة لإشهار ما يرد عليها من تصرفات وما يثقلها من رهون وحجوز.

ثالثا - حالات شطب تسجيل السفينة:

يتم شطب تسجيل السفينة من سجل السفن كما جاء في نص المادة 37 ق.ب.ج. في الحالات التالية:

1- إذا غرقت أو تحطمت أو تلفت السفينة.

¹ - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 78.

² - أنظر المادة 27 ق.ب.ج.

- 2- إذا فقدت السفينة أو اعتبرت مفقودة.
- 3- إذا كانت غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح في الحالات المنصوص عليها في المواد 40-41 ق.ب.ج. كما تشترط المادة 38 من نفس القانون موافقة الدائن الذي قيد بإسمه ضمان أو عبء آخر على السفينة.
- 4- إذا لم تعد تتوفر فيها شروط الجنسية الجزائرية المطلوبة.
- 5- إذا لم تعد السفينة صالحة للملاحة وبالتالي تكون قد فقدت خاصية سفينة.
- 6- إذا انتقلت ملكية السفينة لأجنبي

الفرع الثاني

منح الشهادات وتراخيص السفينة من طرف الإدارة البحرية لدولة العلم

فرضت قوانين سائر الدول على السفن التي تتمتع بجنسيتها وترفع علمها أن تحمل عدد من الشهادات والوثائق والتي يطلق عليها غالبا أوراق السفينة تختلف باختلاف أنواع السفن حينما تكون معدة للملاحة التجارية البحرية أو الصيد أو النزهة.

تتكفل الإدارة البحرية لدولة العلم بإصدار الشهادات¹ التي تبين أن السفينة تمتثل لمتطلبات اللوائح والأنظمة لمدة محددة تختلف حسب نوع الشهادة، وفي امتثال دولة العلم لهذا الإجراء في تحرير الشهادات يمكن للدول الأخرى الأطراف في الاتفاقيات ذات الصلة التحقق من صحة هذه الشهادات أثناء عمليات التفتيش²، وبالتالي تحميل المسؤولية للإدارة

¹-أنظر : المادة 13 من اتفاقية SOLAS والمادة 17 من اتفاقية خطوط التحميل

- convention sur les lignes de charge

²- Article 20 de la convention sur les lignes de charge : « Les certificats sont acceptés par les autres gouvernements contractants et considérés comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par eux-mêmes ».

التي أصدرت شهادات مشكوك في صحتها كما أقرته المادة 3/16 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل.

كما قامت لجنة تسيير حركة الملاحة البحرية الدولية التابعة للمنظمة البحرية الدولية في جلستها رقم 36، بمراجعة وتطوير قائمة الشهادات والمستندات التي يتعين تواجدها على متن السفن¹ (المرفق رقم 1) والتي تتطلبها الأدوات القانونية الصادرة عن OMI دون تلك التي تتطلبها منظمات دولية أو هيئات حكومية أخرى.

لهذا يلزم القانون أن يحتفظ الربان على ظهر السفينة بأوراق ومستندات معينة وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها، وحتى يسهل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته عن الحوادث التي تتخللها².

بالنسبة للمشرع الجزائري فإنه يشترط على كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية (المادة 189 ق.ب.ج.) وكذا رخص وشهادات السلامة (المادة 246 ق.ب.ج.).

أولا - شهادات الملاحة

يمكن حصرها حسب ما جاء به نص المادة 189 ق.ب.ج. إلى ما يلي:

• شهادة الجنسية:

حيث يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة الجنسية التي تثبت انتماءها للدولة التي تحمل علمها وبالتالي تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفن.

¹ - فؤاد محمد عسل، "الشهادات والمستندات التي يتعين تواجدها على السفن"، مذكرة تفاهم - المنظمة البحرية الدولية - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، جانفي 2012.

² - تقاصيل أكثر عن الشهادات وأهدافها أنظر: - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع السابق، ص ص 41-34.

• دفتر البحارة:

هو شهادة ملاحه تسلم للسفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد¹ شرط أن يوجد على متنها رجال البحر الذين يمتنون هذه الحرفة.

• رخصة أو بطاقة المرور:

هي شهادة ملاحية ممنوحة للسفن التي تقوم بالملاحة البحرية الإرتفاقية والمعينة خصوصا لمصلحة عمومية.

تسلم شهادة الملاحه لمالك السفينة بعد تسجيلها من قبل السلطة الإدارية البحرية وهي صالحة لمدة سنة وتكون البيانات المدرجة فيها قوة الثبوت أمام القضاء هذا ما جاء به نص المادة 195 ق.ب.ج.

يجب أن تقدم شهادة الملاحه عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية وأعوان المراقبة في البحر أو في الميناء، كما يجب أن يؤشر عليها عند كل محطة توقف من قبل السلطة الإدارية البحرية (المادة 196 ق.ب.ج.).

كما أضافت المادة 200 من نفس القانون عدد من الوثائق التي يجب أن تكون على متن السفينة تتمثل في:

- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة او شهادة الصلاحية للملاحه،
- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا،
- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة،
- دفتر السفينة⁽²⁾ الذي يجب:

¹ - حسب ما جاء في نص المادة 192 ق.ب.ج.

² - انظر المادتين 202 و203 من القانون البحري الجزائري.

- أن يرقم ويؤشر عليه من قبل السلطة الإدارية البحرية ويكون ممسوكا من طرف ربان السفينة ويخضع لتأشيرة هذه السلطة كل ستة أشهر.
- يتضمن سردا لجميع الحوادث المتعلقة بالملاحة والحوادث الطارئة على متنها والمقررات المتخذة خلال الرحلة وبيان حالة البحر والملاحظات اليومية الخاصة بالطرق التي سلكتها السفينة وكشفا بالعمليات التجارية.

- يوميات الماكينة والراديو:

- حيث ترقم يوميات الماكينة التي تكون ممسوكة من طرف رئيس الميكانيك ويؤشر عليها ثم تشاهد على غرار دفتر السفينة ويجب أن تتضمن كمية الوقود المأخوذة عند الذهاب والاستهلاك اليومي لجهاز الدفع وكذلك كل ما يخص سير وخدمة الماكينة⁽¹⁾.
- وترقم كذلك يومية الراديو التي تكون ممسوكة من ضابط البرق اللاسلكي أو الضابط الذي يحل محله، ويؤشر عليها ثم تشاهد من قبل السلطة الإدارية البحرية وذلك على غرار دفتر السفينة كما يجب أن تتضمن يومية الراديو ذكر التبليغات اللاسلكية والبرقية الصادرة أو الواردة وكذلك كل ما يخص مصلحة الراديو⁽²⁾.

- الوثائق الجمركية والصحية.

- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

- هذا وقد أشارت المادة 208 إلى أنه يكون لدفتر السفينة ويوميات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس.

¹- أنظر المادتان 204 و205 من القانون البحري الجزائري.

²- أنظر المادتين 206 و207 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا - شهادات السلامة البحرية.

سنتعرض أولا لأهم شهادات السلامة ثم مدة صلاحية كل شهادة وطرق تجديدها.

1-أهم شهادات السلامة.

نصت المادة 246 من القانون البحري الجزائري على انه: " يجب تزويد كل سفينة طبقا للشروط التي ستحدد بقرار يصدر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية برخص وشهادات السلامة وخاصة فيما يتعلق ب:

- سلامة السفن التي تنقل المسافرين.

- بناء السفن.

- معدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية-اللاسلكية لسفن الحمولة ".
وتحرر شهادات الملاحة باللغة العربية واللغة الفرنسية ويحدد نموذج شهادات

السلامة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية⁽¹⁾.

كما يمكن إعفاء السفينة بصفة استثنائية من إحدى شهادات السلامة المذكورة في المادة 246 شريطة التقيد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها وتقدم شهادة الإعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء تسجيل السفينة بناء على الرأي الموافق والصادر من اللجنة المحلية للتفتيش⁽²⁾.

2-صلاحية شهادات السلامة:

تتميز شهادات السلامة بطابعها المؤقت، فهي لا تسلم لمدى الحياة نظرا لاستخدام السفينة في مجال محفوف بالمخاطر وما يترتب عنه من تآكل هيكل السفينة وتدهور حالة

¹ المادة 353 من القانون البحري الجزائري.

² انظر المادة 247 من القانون البحري الجزائري.

أجهزتها... إلخ، لذلك حدد المشرع مدد صلاحية لهذه الشهادات وأوجب تجديدها وذلك بعد إخضاع السفينة للتفتيش من جديد وإثبات صلاحيتها للملاحة ومطابقة الشهادات وما تحمله من بيانات مع الحالة الحقيقية للسفينة.

نصت المادة 248 على انه: " لا يمكن أن تتعدى مدة صلاحية شهادات السلامة:

- سنة واحدة لرخصة الملاحة.
- خمس سنوات لشهادة الحريم.
- سنتان لشهادة أمن معدات التجهيز لسفينة الحمولة.
- سنة واحدة لشهادة سلامة السفن التي تنقل المسافرين ولشهادة السلامة لبناء سفن الحمولة ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية ولشهادة سلامة أجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية.

لا يجوز أن تفوق مدة صلاحية شهادة الإعفاء عن مدة الشهادة المتعلقة بها".

وبالرجوع إلى نص المادة 249 نجد انه تنقضي مدة صلاحية شهادة السلامة بمجرد تخلف أحد الشروط المطلوبة للحصول عليها.

وعند انقضاء مدة صلاحية شهادة السلامة تجدد بنفس الشروط التي سلمت بها، كما يمكن تمديد صلاحية الشهادات بالجزائر وفي الخارج من طرف السلطات المختصة إذا كانت سفينة ما، في تاريخ انقضاء إحدى شهادات السلامة، غير موجودة في ميناء تسجيلها وذلك من أجل السماح للسفينة بإتمام رحلتها ولا يجب أن تتجاوز المدة 5 أشهر، ويجب على السفينة الحصول على الشهادات الجديدة المطابقة عند وصولها لميناء التسجيل أو الميناء الذي يجب أن تعين فيه ولا يحق لها مغادرته إلا بعد الحصول عليها¹.

¹- أنظر المادتين 251 و252 من القانون البحري الجزائري.

كما يجب أن تلصق على متن السفينة وبمكان ظاهر وسهل الوصول إليه جميع شهادات السلامة أو صورها المطابقة للأصل والمسلمة بناء على أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه¹.

المطلب الثاني

تنوع الزيارات والمعاينات التقنية على السفينة من طرف دولة العلم

لا يقتصر دور دولة العلم على مجرد تنظيم جنسية السفينة والإشراف الإداري عليها التي تتمثل أهم مظاهره في ضرورة تسجيل السفينة وحفظ أوراقها ومستنداتنا على متنها كما سبق أن تعرضنا إليه، إنما يقع عليها حماية البحر والسفينة معا من خلال الرقابة التقنية التي تمارسها على سفنها وذلك بضمان التنفيذ الكامل للزيارات التفتيشية (visites d'inspection) بطريقة فعالة.

فلا يمكن أن يتم تنفيذ القواعد من قبل دولة العلم بالشكل الصحيح إلا إذا كان الإشراف الإداري على سفنها مكفول بنظام تفتيش صارم ومستمر (الفرع الأول)، ولأجل تحقيق ذلك يجب أن تتوفر الدولة على فريق تقني مؤهل (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الزيارات ومعاينات التفتيش على عاتق دولة العلم

يقع التزام الرقابة التقنية على السفن على عاتق إدارة دولة العلم، تستند في ذلك على الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها² وكذا قانونها الداخلي.

¹ - أنظر المادة 254 من القانون البحري الجزائري.

² - خاصة تلك التي أشارت إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمنبثقة من المنظمة البحرية الدولية كما سبق وأن أشرنا إليها سابقا.

أولا - الأنظمة التقنية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية:

تنص المادة 4/94 (أ) من اتفاقية قانون البحار: "...4- تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين:

(أ) - أن تخضع كل سفينة، قبل التسجيل وعلى فترات مناسبة بعد ذلك، للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل، وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحتها؛..."

يتضح من نص المادة أعلاه أن معايير التفتيش يجب أن تكون على أعلى مستوى من الكفاءة، خاصة بعد الخطوات المتسارعة للتقنية البحرية والمعاهدات بشأن السفن الجديدة التي أبرمت من أجل نظافة وأمن البحار وكذا الزيادة المستمرة في تنوع وتعقيد عمليات معاينة وتفتيش السفن في السنوات القليلة الماضية.

1- معاينات التفتيش الرئيسية:

شهدت العقود الأخيرة تطورا ملحوظا في المنظومة القانونية البحرية، لاسيما فيما يتعلق بإجراءات المعاينة والتفتيش¹ التي تخضع لها السفن لضمان امتثالها للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الأرواح وحماية البيئة البحرية.

تتضمن الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية سبعة أنواع من المعاينات تتمثل

في:

أ- المعاينة الأولية la visite initiale

تتمثل المعاينة الأولية في إجراء فحص شامل وكامل للسفينة ومعداتنا، مع إجراء اختبارات إذا لزم الأمر، تتم هذه المعاينة قبل وضع السفينة في الخدمة وذلك من أجل التأكد من صلاحيتها للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها.

¹ - BOUTOUCHENT Abdenour, « le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port », op. cit, p 50.

ب- المعاينة الدورية La visite périodique

يتم من خلالها إجراء فحص لأجزاء السفينة على فترات منتظمة ومحددة.

ت- معاينة التجديد La visite de renouvellement

هي معاينة دورية من أجل إصدار شهادة جديدة.

ث- المعاينة الوسيطة La visite intermédiaire

تتمثل في فحص أجزاء معينة من السفينة، هذه الأجزاء محددة في الشهادة الخاصة ويتم إجراؤها بين المعاينات الدورية وعلى فترات زمنية محددة.

ج- المعاينة السنوية La visite annuelle

تتمثل في إجراء فحص عام للسفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها من أجل التأكد من أن حالتها مرضية، يتم ذلك كل عام.

ح- المعاينة الإضافية La visite supplémentaire

يتم اللجوء لهذه المعاينة في حالة إجراء إصلاحات على السفينة ناتجة عن التحقيق بعد وقوع حادث للسفينة أو كلما تعرضت السفينة لتصليات أو ترميمات كبيرة.

خ- المعاينة الغير المعلن عنها (غير متوقعة) L'inspection inopinée

هي تلك المعاينة التي يتم إجراؤها دون إرسال إخطار مسبق إلى مالك السفينة أو الربان، يتم من خلالها التأكد من أن السفينة ومعدات تجهيزها في حالة مرضية.

2- الآليات المستحدثة لتوحيد إجراءات المعاينة والتفتيش

نظرا لتعدد الاتفاقيات الدولية وتنوع متطلباتها الفنية، برزت الحاجة إلى استحداث آليات موحدة من شأنها تبسيط هذه الإجراءات وتقادي الازدواجية التي كانت تثقل كاهل مشغلي السفن والدول على حد سواء. وفي هذا السياق، تم اعتماد عدد من الأنظمة، من

أبرزها "مخطط تقييم الحالة (CAS) "الذي يخص ناقلات النفط، و"النظام المنسق للمعاينة وإصدار الشهادات"(HSSC)، والذي يشكل خطوة نوعية نحو توحيد وتنظيم آليات التفتيش على المستوى الدولي.

أ- مخطط تقييم الحالة "CAS" Codition Assessment Scheme بالإضافة إلى مختلف المعايينات المذكورة أعلاه، اعتمدت اتفاقية ماريول¹ MARPOL من خلال التعديل الذي عرفته سنة 2001 مخطط تفتيش خاص بالسفن ناقلات النفط والذي يعرف ب: مخطط تقييم الحالة "CAS"

وهو مخطط مرتبط بالقرار الصادر عن المنظمة البحرية الدولية بعد مأساة ERIKA المتعلق بالسحب التدريجي للسفن ناقلات النفط ذات الهيكل المفرد الذي تطرقنا إليه سابقا، يهدف هذا المخطط إلى تحديد السفن التي يمكنها مواصلة العمل على الرغم من حلول تاريخ سحبها التدريجي وذلك بسبب الجودة الاستثنائية التي تتمتع بها².

ب- نظام منسق للمعاينات وإصدار الشهادات «Système HSSC»

نظرا لتنوع واختلاف المعايينات³ قامت المنظمة البحرية الدولية بإصدار قرار⁴ يتضمن نظام منسق للمعاينات وإصدار الشهادات Systeme harmonisé de visite et de délivrance des certificats يدعو من خلاله الدول إلى تطبيق الإرشادات التي يتضمنها القرار عند إجراء الزيارات التي تتطلبها الصكوك الدولية ذات الصلة.

¹ - اتفاقية MARPOL لعام 1973 الموقعة بلندن الخاصة بمنع التلوث من السفن، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 88-108 الصادر في 1988/05/31، سنتعرض لها بأكثر تفصيل لاحقا.

² - NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 66

³ - إذ قد يحدث أن تذهب سفينة إلى ميناء أو حوض إصلاح من أجل الخضوع لمعاينة تتطلبها إحدى الاتفاقيات بعد أن فعلت ذلك لتوها امتثالا لأحكام اتفاقية أو جهاز آخر.

⁴ - القرار رقم A.1120(30) الصادر في 2017 الذي جاء عوضا عن القرار رقم A.1104(29) الصادر في 2015.

ففي سياق تكرار عمليات التفتيش البحري وتعدد الجهات التنظيمية ذات الصلة، كثيرا ما كانت السفن تضطر إلى التوجه إلى الموانئ أو ورش الإصلاح بغرض الخضوع لتفتيش تفرضه إحدى الاتفاقيات الدولية، رغم أنها كانت قد خضعت مؤخرا لتفتيش مماثل امتثالا لمتطلبات صك قانوني آخر. وقد أدى هذا التداخل إلى تعقيد الإجراءات وزيادة الأعباء التشغيلية على مشغلي السفن. واستجابة لهذا الوضع، وضعت المنظمة البحرية الدولية نظامًا موحدًا للتفتيش¹، تم اعتماده في عام 1988.

يهدف هذا النظام إلى تبسيط الإجراءات المتعلقة بتكرار المعاينات وفترة صلاحية الشهادات الخاصة بكل من اتفاقية خطوط التحميل والاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL وكذا عدد من الرموز Les codes المتعلقة ببنقل البضائع الخطيرة.

ثانيا - قواعد تفتيش السفن في الجزائر

كما سبق وأن أشرنا إليه أعلاه، يقع التزام تفتيش السفن على عاتق دولة العلم استنادا إلى الاتفاقيات الدولية ذات الصلة والقانون الداخلي، والجزائر على غرار معظم الدول انضمت إلى أهم الاتفاقيات الدولية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية في مجال السلامة البحرية والقانون البحري الجزائري جسد أحكامها في أهم القواعد المتعلقة بمراقبة السفن تحقيقا للسلامة البحرية، حيث خصص القسم الثاني من الفصل الثالث من الباب الأول تحت عنوان "سلامة الملاحة البحرية" للشروط الخاصة بسلامة الملاحة ثم التفتيش الخاص بسلامة السفينة في الأخير تعرض للجان سلامة السفن. كما حدد المرسوم التنفيذي رقم

¹ - IMO, Resolution A.1186(33): Survey guidelines under the harmonized system survey and certification (HSSC) (Adopted on 6 December 2023, Agenda items 11 and 13, A 33/Res.1186).

[https://www.imo.org/fr/ourwork/iis/pages/harmonized%20system%20of%20survey%20and%20certification%20\(hssc\).aspx](https://www.imo.org/fr/ourwork/iis/pages/harmonized%20system%20of%20survey%20and%20certification%20(hssc).aspx), consulté le 13/08/2025.

149/02 المؤرخ في 9 ماي 2002¹ والذي جاء تطبيقا لنص المادة 238 ق.ب.ج. المتممة بالمادة 28 من القانون رقم 05/98.

حددت المادة الأولى من المرسوم التنفيذي 149/02 تفتيش السفن في معاينات جوانب التجهيز وأجهزة الأمن وتأهيل الطاقم والنظافة وصلاحيات الإقامة على متن السفينة، كما أوجبت المادة الثانية إجراء عملية التفتيش على كل سفينة تحمل علم الدولة وإخضاع سفن الدول الأجنبية لمراقبة دولة الميناء.

كما بينت المادة الثالثة من نفس المرسوم أنواع معاينات التفتيش التي يجب أن تخضع لها السفن التجارية التي ترفع العلم الجزائري والتي تتمثل في:

- **المعاينة الأولية أو معاينة الوضع في الخدمة:** تقوم بها الإدارة أثناء البناء وقبل وضع السفينة في الخدمة، يشمل هذا النوع من المعاينة تفتيش الأجزاء المذكورة في نص المادة 229 ق.ب.ج. والمادة 4 من المرسوم المذكور أعلاه، وهي أجزاء حيوية لا يمكن أن تكون السفينة صالحة للملاحة البحرية وقادرة على مواجهة أخطار البحر بدونها.

- **المعاينة السنوية:** الهدف من هذه المعاينة التأكد من الحفاظ على حالة السفينة وصلاحياتها للملاحة وأنها تستجيب لمتطلبات الأمن النظامية².

- **المعاينة الوسيطة:** تتم هذه المعاينة للتأكد من أن السفينة في حالة مرضية وتلائم الخدمة التي سخرت من أجلها.

¹- المرسوم التنفيذي رقم 149/02 المؤرخ في 09/05/2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 2002/05/12، ع 33.

²- انظر المادة 5 من نفس المرسوم والمادة 230 ق.ب.ج.

- **المعاينة الدورية:** تشمل هذه المعاينة تفتيش مع إجراء تجارب على معدات التجهيز إذا اقتضى الأمر ذلك، والتأكد من أن كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من الوثائق والتعليمات موجودة على متن السفينة¹.
 - **معاينة التجديد:** تشمل على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكنات ومعدات التجهيز إن اقتضى الأمر ذلك².
 - **المعاينة الإضافية:** تجري هذه المعاينة في حالة حادث أو وجود عيب على متن السفينة ، الغرض منها التأكد من أن التصليحات والترميمات المحتملة قد تمت بالفعل³.
 - **تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة:** تتم هذه المعاينة غالبا في الحوض الجاف، وتولي السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا⁴.
- والأحكام الخاصة بكل من المعاينة السنوية والمعاينة الدورية وكذا معاينة التجديد هي نفسها تلك المحددة في الاتفاقيات الدولية البحرية، كما أسندت المادة 11 من ذات المرسوم مهمة إجراءها للهيئات الإدارية المختصة إقليميا، فيما منحت المادة 12 إمكانية إسناد المعاينات الأخرى إلى شركات التصنيف المعتمدة.
- ولم يتعرض المرسوم السابق لمعاينة تفتيش السفر قبل مغادرة الميناء، لكن بالرجوع لنص المادة 232 ق.ب.ج. يمكن إجراءها بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو المجهز غير المالك أو من طرف الربان أو الطاقم.

¹- أنظر المادة 7 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02، المرجع السابق.

²- المادة 8 من نفس المرسوم.

³- المادة 9 من نفس المرسوم.

⁴- المادة 10 من نفس المرسوم.

كما أكدت المادة 233 ق.ب.ج. أن الهدف من كل من المعاينة الأولية والمعاينة الدورية والإضافية ومعاينة تفتيش السفر قبل مغادرة الميناء هو التأكد من أن السفينة في حالة مرضية وتتاسب الملاحة التي عينت للقيام بها وأنها تتوفر على شروط الصلاحية للملاحة، كما يجب أن تستجيب هذه المعاينات لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح.

الفرع الثاني

الهيئات والأجهزة المكلفة بإجراء معاينات تفتيش السفن في الجزائر.

تتمتع الدول بالحرية المطلقة فيما يتعلق بتعيين الهيئات والأجهزة التي تضطلع بمهمة تفتيش السفن التي تكون مسجلة في موانئها، شرط أن تضمن تلك الدول تكفلها التام بنزاهة وفعالية وجدية عمليات التفتيش والمعاينة. هذا ما تضمنته اللائحة السادسة من بروتوكول عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974¹ تحت عنوان "التفتيش والمعاينة".

أما في الجزائر، ومن أجل تطبيق قواعد السلامة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها والخاصة بسلامة الملاحة البحرية والمحافظة على الأرواح في البحر والصحة والسكن اللائق وظروف العمل على متن السفن أنشأت لجنة مركزية للسلامة وكذلك لجان محلية للتفتيش².

¹ - صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرأسي رقم 2000-449 المؤرخ في 2000/12/23، ج.ر.ج.ج. الصادر بتاريخ: 2000/01/10، ع 03.

² - انظر المادة 235 ق.ب.ج.

وكما سبق وأن أشرنا إليه أعلاه فإن المادة 11 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02 قد أسندت مهمة إجراء كل من المعاينة السنوية والمعاينة الدورية وكذا معاينة التجديد للهيئات الإدارية المختصة إقليمياً (اللجنة المركزية واللجان المحلية للتفتيش)، فيما نصت المادة 12 من نفس المرسوم على إمكانية إسناد المعاينات الأخرى لهيئات التصنيف. سنتعرض في هذا الفرع للجنة المركزية واللجان المحلية ونترك هيئات التصنيف للمبحث الثالث من هذا الفصل.

أولاً - اللجنة المركزية للأمن:

جاءت تسميتها في المادة 235 ق.ب.ج. اللجنة المركزية للسلامة بينما أطلق عليها اسم اللجنة المركزية للأمن في المادة 236 ق.ب.ج. المعدلة بموجب القانون رقم 05/98 المتضمن القانون البحري، بينما أطلق عليها اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية في المرسوم التنفيذي رقم 198/99¹ يحدد تشكيلة اللجنة وقواعد سيرها والذي جاء تنفيذاً للفقرة 2 من نص المادة 236 ق.ب.ج.

1- تشكيل اللجنة:

حددت المواد 2،3،4 من المرسوم المذكور أعلاه أعضاء اللجنة التي يرأسها مدير البحرية التجارية، ويتم تعيينهم لمدة (3) سنوات بقرار من الوزير المكلف بالبحرية فيما تسند أمانة اللجنة للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ (المادة 5 من المرسوم)، كما أنه يمكن للجنة الاستعانة بأي شخص مؤهل أو هيئة لتقديم المساعدة في حالة ما احتاجت أعمالها إلى ذلك.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 198/99 المؤرخ في 18/08/1999، يحدد تشكيلة اللجنة المركزية لأمن الملاحة البحرية وقواعد سيرها، ج.ر.ج.ج. المؤرخة في 22/08/1999، ع 57.

تتكون اللجنة من 11 عضو وهم كالآتي:

- ثلاثة أعضاء ممثلين عن الوزارة المكلفة بالبحرية التجارية؛
- ثلاثة أعضاء ممثلين عن المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ؛
- ممثل عن وزارة البريد والمواصلات؛
- ممثل عن المديرية العامة للصيد البحري؛
- طبيب البحارة تعيينه الوزارة المكلفة بالصحة؛
- المدير العام للديوان الوطني للإشارة البحرية؛
- القنصل المختص إقليمياً؛

2- قواعد سير اللجنة:

تجتمع اللجنة باستدعاء من رئيسها في دورة عادية أربع مرات في السنة، كما يمكن أن تجتمع في دورة غير عادية بطلب من رئيسها أو نصف أعضائها¹.

يشترط أن تكون مداورات اللجنة بحضور ثلثي أعضائها على الأقل وفي حالة عدم اكتمال النصاب يعقد اجتماع جديد بعد ثمانية أيام، ومهما كان عدد الأعضاء الحاضرين تعتبر مداوراتها صحيحة².

تؤخذ قرارات اللجنة بالأغلبية النسبية لأصوات الحاضرين، ويرجح صوت الرئيس في حالة تعادل الأصوات³.

¹ - المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 198/99، المرجع السابق.

² - المادة 8 من نفس المرسوم

³ - هذا ما تضمنته المادة 9 من نفس المرسوم

ترسل المداولات بعد تدوينها في محاضر، موقعة من الرئيس وأمين الجلسة، إلى الوزير المكلف بالبحرية التجارية من أجل المصادقة عليها في غضون 15 يوماً¹.

3- مهام اللجنة:

لم يتعرض المرسوم السابق لمهام اللجنة، لكن يمكن استخلاصها من نص المادة 237 ق.ب.ج. كما يلي:

- الموافقة على مخططات بناء أو إعادة تأسيس السفينة.
- التصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز والاتصال اللاسلكي.
- الطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش.
- القيام بتحقيقات إدارية وتقنية على إثر حوادث تقع للسفن في البحر.
- في حالة إصابة سفينة أجنبية بحادثة في المياه الخاضعة للقضاء الوطني تخبر السلطة البحرية فوراً دولة الترخيم وتبلغها بكل المعلومات التي تحوزها، ويمكنها السماح بحضور ممثل أو مجموعة ممثلين عن هذه الدولة للتحقيق وذلك بطلب من دولة ترقيم السفينة المعطوبة.
- بالرجوع لنص المادة 257 ق.ب.ج. تمارس اللجنة المركزية رقابة على القرارات الصادرة عن اللجنة المحلية للتفتيش، حيث تملك صلاحية النظر في الطعون التي ترفع لديها ضد مقررات اللجنة المحلية للتفتيش سواء من طرف مالك أو مجهز السفينة في حالة رفض تسليم السفينة أو تمديد شهادات السلامة، أو من طرف الربان الذي رفضت منحه

¹ - المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 198/99، المرجع السابق.

رخصة الإبحار، أو من طرف ثلثي أفراد الطاقم الذين لم يلب طلبهم المقدم من أجل إجراء تفتيش السفر قبل مغادرة الميناء¹.

ثانيا - اللجان المحلية للتفتيش:

تتعقد اللجنة المحلية للتفتيش لدى كل منطقة بحرية ويمكن أن تجتمع في أي ميناء توجد فيه السفينة موضوع التفتيش².

فيما أحالت مهمة تحديد قواعد التفتيش للتنظيم. على إثر ذلك صدر القرار المؤرخ في 2003/05/07، يحدد كيفية تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها³.

1- تكوين اللجنة المحلية للتفتيش:

حددت المادة 2 من القرار المذكور أعلاه أعضاء اللجنة، التي يرأسها رئيس الدائرة البحرية أو ممثله، والمعينين بمقرر من الوزير المكلف بالبحرية التجارية لمدة ثلاث سنوات (المادة 3 من القرار) كما أسندت المادة 4 من ذات القرار أمانة اللجنة حسب الحالة لرئيس المحطة البحرية الرئيسية أو رئيس المحطة البحرية المعنية.

أعضاء اللجنة هم كالتالي:

- متصرف إداري في الشؤون البحرية.
- مفتشين للملاحة والعمل البحري.
- مفتش مكلف بالاتصالات اللاسلكية.
- ممثل مجهز السفينة.

¹- تطبيقا لنص المادة 232 ق.ب.ج.

²- هذا ما نصت عليه المادة 238 ق.ب.ج.

³- القرار الوزاري المؤرخ في 2003/05/07، يحدد كيفية تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ج.ج.ج. المؤرخة في 2003/06/08، ع 36.

- ممثل مديرية الصيد للولاية المعنية.

- ممثل المؤسسة المينائية المعنية.

2- قواعد سير اللجنة:

تجتمع لجنة التفتيش المحلية في كل دائرة بحرية كلما اقتضت الحاجة إلى ذلك باستدعاء من رئيسها¹، يمكن لها أن تجتمع في كل ميناء توجد به السفينة محل التفتيش.

تتخذ مداورات اللجنة على شكل إما رأي بالموافقة أو رأي بعدم الموافقة أو رأي بالموافقة مع تحفظات بأغلبية أصوات الحاضرين، الذي يجب أن يكون عددهم ثلثي أعضائها على الأقل، يرجح صوت الرئيس في حالة تعادل الأصوات². يجب على رئيس اللجنة إشعار مجهزة السفينة محل المعاينة واللجنة المركزية للأمن الملاحة البحرية بنتائج اللجنة بعد تدوينها في سجل محاضر المعاينات التي يوقع عليها الأعضاء الحاضرين والرئيس.

3- مهام اللجنة:

تتلخص مهام اللجنة المحلية للتفتيش فيما يلي:

- التأكد من أن السفينة تحترم قواعد السلامة المنصوص عليها في المادة 222 ق.ب.ج. لاسيما صلاحيتها للملاحة والتجهيز الكافي وصلاحيتها للخدمة التي خصصت لها.

- التأكد من أن السفينة تتوفر على شروط الأمن خاصة تلك المقررة في المادة 223 ق.ب.ج.

¹ - المادة 5 من القرار الوزاري المؤرخ في 2003/05/07، المرجع السابق.

² - المادتين 6 و7 من نفس القرار.

ومن أجل ذلك تختص اللجنة بإجراء ثلاثة أنواع من معاينات التفتيش التي سبق وتعرضنا لها¹.

- بالإضافة إلى ذلك فهي مكلفة بإجراء التحقيقات الإدارية والتقنية بعد كل حادث تعرضت له السفينة في البحر².

❖ بعد الانتهاء من عمليات التفتيش، التي تقوم بها اللجان المختصة، يتم تسليم رخص وشهادات السلامة للسفينة من طرف السلطة الإدارية المختصة وذلك بعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش. هذه الرخص والشهادات تثبت مطابقة السفينة لقواعد السلامة البحرية المحددة في القانون الداخلي والاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

المطلب الثالث

دور شركات التصنيف في الرقابة على سلامة السفن.

تقوم شركات التصنيف بإرساء القواعد التي تضمن سلامة السفن وسلامة أطقمها وكذا سلامة البيئة البحرية، ومن أجل ذلك تقدم هذه الشركات نطاقا واسعا من خدمات المعاينة والمراجعة والخدمات الاستشارية ونظم إدارة السلامة وكذلك تسجيل منظومات الجودة والصحة المهنية والبيئة وفقا للمعايير الدولية.

الفرع الأول

التطور التاريخي لشركات التصنيف ودور الاتحاد الدولي (IACS) في توحيد معاييرها

لعل أحسن تعريف لشركات التصنيف هو التعريف الذي جاء به القاضي الأمريكي WALKER في قضية «Carbotrade» سنة 1966³ حيث جاء في نص الحكم بأن

¹ - وهي معاينات التفتيش المذكورة في المواد 229، 230، 232 ق.ب.ج.، المخولة لها بموجب المادة 11 من المرسوم التنفيذي 149/02 المذكور سابقا.

² - أنظر المادة 241 ق.ب.ج.

³ - COMMARET Jean-François, La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire Master II de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, Année 2008-2009, P 8.

شركة التصنيف تضع معايير الجودة والسلامة للسفن ومن ثم رقابة امتثال السفن لهذه المعايير ومدى تطابقها مع القوانين الوطنية والاتفاقيات الدولية¹.

أولاً- نشأة شركات التصنيف وتطور دورها الفني

تعود فكرة إنشاء شركة تصنيف السفن إلى القرن الثامن عشر، حيث قامت مجموعة من مكنتبي التأمين بلندن بإصدار سجل خاص بالسفن وتصنيفها لاستخدامها كمرشد في تقدير المخاطر البحرية وذلك لصالح شركات التأمين أساساً².

تأسست أقدم شركة تصنيف وأشهرها وهي هيئة اللويدز للتسجيل البحري Lloyds Register سنة 1760 بلندن، تقوم بتصنيف جميع السفن في كل أنحاء العالم ونشر قائمة السفن المصنفة كل سنة، بعدها تم افتتاح مكتب فريتاس (BV) Bureau Veritas سنة 1828 ببلجيكا والتي حولت مقرها الاجتماعي إلى باريس سنة 1929³.
توجد شركات التصنيف في كل الدول البحرية عبر العالم أهمها:

Germanischer Lloyd في الولايات المتحدة الأمريكية، L'American Bureau of Shipping في اليابان... إلخ. وصل عددها في الوقت الراهن إلى أكثر من 50 شركة لتصنيف السفن.

ثانياً - إنشاء الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) ودوره في توحيد المعايير:

نظراً لما تتعرض له، منذ القديم، شركات التصنيف من انتقادات كثيرة غالباً ما تكون حيوية، بحيث يؤخذ عليها أنها تمارس رقابة غير كافية على السفن خاصة خلال

¹ - « A classification society sets standards for the quality and integrity of vessels and performs surveys to determine whether vessels are in compliance with the classification society's rules and regulations, national laws and international conventions », « Carbotrade S.P.A v Bureau Veritas », USCA, 2nd Circuit, 1996, AMC 561.

² - لتفاصيل أكثر عن نشأة شركة التصنيف أنظر:

- أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 111.

- COMMARET Jean-François, op. cit. pp 6-8.

³ - فاروق عبد اللطيف الناهي، المرجع السابق، ص 27.

- DELEBEQUE Philippe et BONASSIS Pierre, pp 141-142

الزيارات السنوية. ووعيا من شركات التصنيف بالضرر الذي يلحق بها جراء هذه الممارسات من قبل بعض منها، قامت كبرى هذه الشركات بالاجتماع في ظل تنظيم دولي يسمى الاتحاد الدولي لشركات التصنيف (IACS) L'International Association of Classification Societies منذ 1968، يضم 13 شركة تصنيف من ضمن أكثر من 50 شركة في العالم¹.

تأسس (IACS) في عام 1968، يهدف إلى إرساء قواعد أكثر صرامة وخدمات أكثر جودة وطاقت ذات خبرة عالية، وكذا سعيه المتواصل لتوحيد طرق وقواعد عمل هذه الشركات ومحاربة كل أنواع المنافسة غير المشروعة فيما بين الأعضاء أو بين هذه الأخيرة وشركات أخرى غير منظمة إلى الاتحاد أو كما يطلق عليها شركات المجاملة التي تسعى جاهدة للسيطرة على السوق.

لكن على الرغم من المجهود الذي يبذله (IACS) والعمل الذي يقوم به إلا أنه في سنة 1990 عندما بدأ المجتمع الأوروبي بالاهتمام بحماية البيئة تبين لهم أو ارتأى لهم أنه من الضروري ممارسة الرقابة على شركات التصنيف. على إثر ذلك صدرت أول تعليمية 57/94 في 20 نوفمبر 1994² التي عدلت غداة كارثة l'ERIKA بالتعليمية 105/2001 في 19 ديسمبر 2001³ يتضمن نصها الشروط الواجب احترامها من طرف الدول أثناء انتقاء شركة التصنيف ويفرض عليها بعض الالتزامات المحددة من أهمها وضع نظام فعال ذات جودة عالية للرقابة، كما يمنح للجنة الأوروبية كامل السلطة والصلاحيات لفرض رقابة صارمة على هذه الشركات⁴.

¹-Cécile de Cet Bertin, op. cit. p105.

² -Directive 94/57 du 20 novembre 1994, JOCE L.319, 12 décembre 1994.

³ - Directive 2001/105 du 19 décembre 2001, JOCE L. 19 du 22 janvier 2002.

⁴ - BONASSIS Pierre, op. cit. p 142-143.

بالنسبة للشروط المتعلقة بشركات التصنيف والتي تخضع للقوانين الأوروبية لاسيما اللائحة 391 /2009 والتعليمة 2009/15 بتاريخ 23 أبريل 2009 اللتان تحددان مجموعة من الشروط التي يجب على الدول احترامها أثناء منح التفويض لشركات التصنيف¹. من أهم هذه الشروط: لا يمكن منح التفويض إلا لشركات التصنيف التي يتضمن سجلها تصنيف 1000 سفينة على الأقل، لا تقل حمولتها عن 100 طن كما يجب أن تتوفر على طاقم تقني لا يقل عن 100 مهندس حصري.

أما بالنسبة للالتزامات الملقاة على عاتق شركات التصنيف² يمكن حصر أهمها فيما يلي:

- يجب على شركات التصنيف أن تزود باستمرار إدارة الدولة التي منحها التفويض بكافة المعلومات المهمة وخاصة تلك المتعلقة بوقف أو سحب التصنيف، أي تأخير في إجراء الزيارات، وكذا التعليمات المقدمة من طرف شركة التصنيف للمجهزين الذين تصنف سفنهم مهما كان العلم الذي تحمله.
- في حالة تغيير السجل يجب على الهيئة المتنازلة organisme cédant أن تقدم كافة المعلومات الضرورية للهيئة المستقبلة organisme cessionnaire وتزودها بالملف الخاص بالسفينة.
- أصبحت اللجنة هي المختصة في تقديم الاعتماد لشركات التصنيف (التي لم تمنح الاعتماد بعد).
- تخضع الشركة للتقييم كل سنتين من طرف اللجنة.

¹ - DELEBEQUE Philippe, op, cit, p 187 et MONTAS Arnaud, op.cit, p 65

² - BONASSIS Pierre, op.cit, p p 142-143

- وأخيرا تملك اللجنة صلاحية سحب الاعتماد نهائيا أو توقيفه مؤقتا في حالة ما إذا كانت لا تستجيب لقواعد التعلية.

الفرع الثاني

الاعتراف بالدور المعياري لشركات التصنيف

لقد شهدت السنوات الأخيرة تحولا نوعيا في موقع هيئات التصنيف داخل النظام القانوني البحري الدولي، لا سيما فيما يتعلق بدورها في وضع المعايير الفنية ذات الطبيعة الإلزامية.

أولا - الاعتراف بالدور المعياري لشركات التصنيف في إطار القانون الدولي

بعد أن كانت قواعد التصنيف تعتبر من قبيل الأدوات الفنية الخاصة، المعترف بقيمتها من قبل دول العلم كما يتجلى في عدد من الاتفاقيات والصكوك القانونية الثنائية ومتعددة الأطراف، أضحى من المتعين، اعتبارا من 1 جويلية 1998، الإقرار بوجود اعتراف رسمي بهذا الدور من طرف المنظمة البحرية الدولية¹.

ويتمثل هذا التحول في إدراج القاعدة 3-1 من الجزء A-1 من الفصل 1-1 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، التي تنص صراحة على أن: "السفن يجب أن تصمم وتبنى وتصلح وفقا للمتطلبات الهيكلية والميكانيكية والكهربائية لهيئة تصنيف معترف بها من قبل الإدارة". ويتربط عن هذا المقتضى أن الالتزام بقواعد التصنيف لم يعد خيارا تقنيا أو توصية مهنية فحسب، بل أضحى التزاما ذا طابع قانوني ملزم لجميع السفن الخاضعة لأحكام هذه الاتفاقية.

¹- International Maritime Organization, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), Chapter II-1, Part A-1, Regulation 3-1, 1998.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/SOLAS98final.pdf>, consulté le: 17/08/2025.

وعليه، فإن هذا التطور لا يؤدي فقط إلى تكريس السلطة التنظيمية لهيئات التصنيف في مجال وضع معايير التصميم والبناء والتجهيز، بل يكرس كذلك موقعها كمصدر فعلي للمعيار الفني الإلزامي، وربما، في بعض الجوانب، تفوقها من حيث المرجعية التقنية على المنظمة البحرية الدولية نفسها، وهو ما يثير إشكالية التوازن بين الطابع غير الحكومي لهذه الهيئات، وطبيعة الوظائف التنظيمية التي باتت تضطلع بها في إطار القانون البحري الدولي.

ثانيا - الاعتراف بالدور المعياري لهيئات التصنيف في التشريع الجزائري

يعد موضوع الاعتراف بهيئات التصنيف البحري مسألة بالغة الأهمية في المنظومة القانونية البحرية المعاصرة، خصوصا في ظل التداخل المتزايد بين الوظائف الفنية والتشريعية التي باتت تضطلع بها هذه الهيئات. وفي السياق الجزائري، فإن التشريع البحري يشهد انفتاحا تدريجيا على المعايير الدولية، وخاصة تلك التي تركز الدور التنظيمي والتقني لهيئات التصنيف، سواء من حيث تصميم وبناء السفن أو من حيث صيانتها ومراقبة مطابقتها للمعايير المعتمدة.

لقد انضمت الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) سنة 1980، ومن ثم أصبحت ملزمة بتطبيق التعديلات اللاحقة، لا سيما تعديل 1998، والتي تنص على أن السفن يجب أن تصمم وتبنى وتضام وفقا لمتطلبات هيئة تصنيف معترف بها من طرف الإدارة البحرية المختصة. وعليه، أصبح من الضروري بالنسبة للجزائر أن تعترف رسميا بهيئات تصنيف معينة، لتكون هذه الأخيرة بمثابة امتداد تقني لإدارة الملاحة البحرية، تقوم بوظائف شبه تنظيمية في إطار تفويض إداري مقنن¹.

¹ - دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة وهران 2، 2018، ص 209.

وقد كرس ق. ب. ج.، هذا التوجه من خلال إقراره بإمكانية تدخل هيئات فنية خارجية، معترف بها من طرف الإدارة البحرية الجزائرية، في مراقبة مطابقة السفن للتشريعات والمعايير التقنية المعتمدة. لا سيما تلك المتعلقة بفحص السفن والتفتيش الفني ومنح الشهادات¹، التي تسمح باستخلاص أن المشرع الجزائري يقبل بتفويض بعض المهام الفنية لجهات متخصصة، وهي في الغالب هيئات تصنيف دولية معترف بها.

فقد اعترفت الجزائر بشركات التصنيف منذ عام 1972، وذلك بموجب القرار المؤرخ في 28 ذي الحجة عام 1392 هـ الموافق لـ 2 فيفري 1973 والذي جاء تطبيقا لنص المادة الأولى من المرسوم رقم 72-196 المؤرخ في 27 شعبان 1392 هـ الموافق لـ 05 أكتوبر 1972 والمتعلق بالاعتراف بشركات التصنيف في ميدان البحرية التجارية².

وتتجلى مظاهر هذا الاعتراف أكثر وضوحا من خلال المراسيم التنفيذية والتنظيمية التي تصدر عن وزارة النقل أو المديرية البحرية المختصة، والتي ترخص صراحة لعدد من هيئات التصنيف الدولية بالعمل في الجزائر³.

ومن الناحية العملية، تقوم السلطات البحرية الجزائرية -عبر المديرية العامة للموانئ أو المديرية العامة للنقل البحري- بمنح تراخيص سنوية أو دائمة لهذه الهيئات⁴،

¹ - لاسيما: -المادة 226 التي تخول للوزير المكلف بالبحرية التجارية أن يجعل النصوص التقنية، التي تقوم بها إحدى شركات التصنيف، إلزامية، وكذا -نص المادة 244 التي تسمح لشركات التصنيف المعتمدة المشاركة في معاينات السلامة التي تقوم بها اللجان المحلية للتفتيش في حدود المهام المحددة بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية فيما يخص الاعتراف بهذه الشركات

² - الجريدة الرسمية العدد 17، 1973.

³ - لاسيما نص المادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02، المرجع السابق، التي تنص على إمكانية اسناد معاينات التفتيش المنصوص عليها في المواد 4، 6، 9 و 10 من نفس المرسوم إلى شركات التصنيف المعتمدة.

⁴ - من بين هذه الشركات: Bureau Veritas فرنسا، Det Norske Viritas (DNV) النرويج، RINA إيطاليا، وغيرها من الهيئات المعترف بها من قبل المنظمة البحرية الدولية بموجب اتفاقية SOLAS، وخاصة القاعدة 3-1 من الفصل 1-11، والتي تلتزم الدول الأعضاء بالتأكد من أن السفن تخضع لمتطلبات فنية تحددها هيئات تصنيف معترف بها رسميًا من طرف الإدارة.

للعمل داخل الموانئ الجزائرية أو لفائدة السفن المسجلة تحت العلم الجزائري، وتُعهد إليها مهمة إجراء الفحوص التقنية، وإصدار شهادات الصلاحية، والمساهمة في تطبيق الاتفاقيات الدولية البحرية، لا سيما اتفاقيات SOLAS ، MARPOL ، وLOAD LINE.

رغم هذا الاعتراف العملي والتنظيمي، إلا أن التشريع الجزائري لا يزال يفتقر إلى إطار قانوني صريح ومنظم للعلاقة بين الدولة وهيئات التصنيف، سواء من حيث شروط الاعتماد وسحب الاعتراف، أو تحديد المسؤوليات المدنية والجزائية في حالة الخطأ الفني أو الإهمال، أو حتى آليات الرقابة على عمل هذه الهيئات داخل الإقليم البحري الجزائري. ويعد هذا النقص التشريعي تحدياً حقيقياً أمام تطوير المنظومة البحرية الجزائرية، خاصة في ظل تزايد الاعتماد على الخبرات الخارجية وضرورة المواءمة مع مقتضيات مدونة المنظمة البحرية الدولية¹، (IMO Code for Recognized Organizations) ، التي تفرض معايير دقيقة في الاعتراف ومراقبة عمل هذه الهيئات.

الفرع الثالث

مهام شركات التصنيف

تكمن مهام شركات التصنيف في إرساء القواعد والتنظيمات التي تضمن سلامة السفن وسلامة أطقمها وسلامة البيئة البحرية، تخص بصفة رئيسية قوة ومتانة السفينة وتزويدها بالمعدات الكافية والآلات المعتمدة، وتوفير نطاق واسع من خدمات المعاينة

¹ - IMO, Code for Recognized Organizations (RO Code), Resolution MSC.349(92) Adopted on 21 June 2013, IMO Publishing,

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS349\(92\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MS349(92).pdf), consulté le 17/08/2025.

والمراجعة والخدمات الاستشارية ونظم إدارة السلامة وكذا تسجيل منظومات الجودة والصحة المهنية والبيئية وفقا للمعايير الدولية¹.

أولا - مهام شركات التصنيف ما قبل وأثناء بناء السفينة

تخص السفن التي يتم بناؤها تحت إشراف شركة تصنيف حيث تتوفر لديها جميع الخرائط الإنشائية وخاصة بدن السفينة، والمعدات والآلات تكون خاضعة لهيئة الاعتماد قبل أن يبدأ تشغيلها². تتمثل أعمال شركة التصنيف في هذه المرحلة في:

- وضع القواعد والشروط الفنية لتصميم وبناء السفن الجديدة.
- معاينة رسومات السفينة المقترح بناؤها واعتمادها.
- اختبار الحديد والمواد التي تدخل في عملية بناء السفينة التأكد من مطابقتها للمواصفات وختم تلك المواد بخاتم الشركة.
- معاينة الماكينات والمعدات المختلفة قبل تركيبها بالسفينة.
- مراجعة حسابات ائزان السفينة واعتمادها.
- تعيين خطوط الشحن للسفينة والتأكد من مكانها على جانبي السفينة.
- الإشراف على التجارب النهائية للسفينة قبل التصريح لها بالعمل وحصولها على الشهادات.

¹ - فيما يخص اختصاص شركات التصنيف في الجزائر فقد بينها المرسوم رقم 72-196 السالف الذكر، والمتمثل أساسا في:

- وضع علامات على هياكل كل السفن، وتسليم الشهادات المطابقة إلى السفن الجزائرية طبقا للاتفاقيات المتعلقة بخطوط الشحن.

- مراقبة انشاء السفن وتسليم شهادات الأمان المطابقة إلى السفن الجزائرية طبقا للاتفاقيات الدولية الخاصة بانقاذ الحياة البشرية.

- القيام بتصنيف السفن الجزائرية.

² - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 112-113. وفاروق عبد اللطيف، المرجع السابق، ص 29.

ثانيا - مهام شركات التصنيف بعد دخول السفينة في الخدمة سواء السفن الجديدة أو تلك الموجودة في الخدمة:

يتمثل العمل الأساسي لشركات التصنيف في معاينة السفن الجديدة أو تلك الموجودة في الخدمة وذلك لضمان توافقها مع القواعد الموضوعية من طرفها ومع الاتفاقيات الدولية وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية بدولة العلم تشمل هذه المعاينات جميع مراحل إنشاء السفينة وتشغيلها ويتم التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة.

1- معاينات تسجيل التصنيف (السفن الجديدة):

عملية تصنيف السفن الجديدة عملية معقدة تنطوي على معاينات تغطي كل مرحلة من مراحل تصميم وبناء السفن. لا يعتبر التصنيف إلزامي لكن في الواقع لا توجد أي شركة تأمين تقبل أن تؤمن على سفينة لا تملك درجة، كما لا يوجد أي تاجر يقبل أن ينقل بضاعته على متن تلك السفينة لذلك يلجأ المالك أو المجهز إلى تصنيف سفينته.

بعد المعاينة الدقيقة للسفينة تقوم في النهاية -شركة التصنيف- بوضع درجة للسفينة كما يمكنها رفض منحها درجة في حالة ما إذا كانت لا تستجيب للشروط والقواعد اللازمة لكل تصنيف والتي وضعتها الشركة بنفسها.

التصنيف حسب DELEBEQUE هو "عملية خاصة تقوم بها شركات متخصصة تسمى شركات التصنيف المكلفة من طرف المجهز من أجل القيام بمعاينة السفينة من الناحية التقنية ومنحها درجة أو تصنيف محدد لمطابقتها واستيفائها لشروط هذا التصنيف، كل ذلك مقابل مبالغ مالية"¹. من هنا يتضح أن شركة التصنيف تعمل لصالح المجهز بالتالي فإن مهمتها تجارية بحتة مما يعني أن النزاعات تخضع للقانون الخاص.

¹ - DELEBEQUE Philippe, op, cit, p188. « il s'agit d'une opération privée réalisée par des sociétés spécialisées, dites sociétés de classification qui sont chargées par les armateurs,

من أجل محافظة السفينة على هذا التصنيف والإبقاء على الدرجة الممنوحة لا بد أن تخضع للمعاينة بواسطة مهندسي المعاينة الأكفاء في هيئة الإشراف وذلك على فترات زمنية منتظمة.

2- الزيارات والمعاينات التقنية للسفن:

بعد إجراء التسجيل والتصنيف بنجاح يتم تزويد السفن بشهادة التصنيف تكون سارية المفعول لمدة 5 سنوات، ومن أجل ضمان أن السفينة المصنفة تتم صيانتها وتشغيلها طبقاً للوائح شركة التصنيف، يجب أن تخضع لعمليات معاينة دورية من طرف مهندسين أكفاء وفقاً لما يكون مطلوباً كشرط للاحتفاظ بشهادتها.

للحصول على شهادة التصنيف تخضع السفينة لعملية تفتيش أولية، وللحفاظ على الشهادة تخضع لعدة عمليات تفتيش¹ أهمها:

أ- المعاينة الأولية أو الابتدائية:

هي معاينة تتم قبل وضع السفينة في الخدمة، تشمل على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية والكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها بما فيها تفتيش الغاطس وذلك في الحوض الجاف وكذا مراجعتها داخلياً وخارجياً. (المراجلة = les chaudières)، (الغاطس = la carène)

moyennant rémunération, d'examiner les navires d'un point de vue technique et de leur attribuer une cote »

¹ - الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية OMI تتوفر على سبعة أنواع من المعاينات: 1- المعاينة الأولية. 2 - المعاينة الدورية. 3 - معاينة التجديد. 4 - المعاينة الوسيطة. 5 - المعاينة السنوية. 6 - المعاينة الإضافية. 7 - التفتيش غير المتوقع.

الهدف من هذه المعاينة هو التأكد من صلاحية السفينة للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها من الجانب التقني، وبالتالي صلاحيتها للملاحة البحرية دون أخطار. تتعدى هذه المعاينة إلى معاينة كافة الوثائق التي تشترطها كل ملاحه بحرية.

ب- المعاينة السنوية:

هي معاينة عامة للبنود المتعلقة بالشهادة للتأكد من أن الأجزاء التي يتم فحصها قد تمت صيانتها وأنها باقية على حالتها المرضية ولأئقة للخدمة المخصصة لها.

ت- المعاينة الوسيطة:

تختلف هذه المعاينة عن المعاينات الأخرى في أن التفتيش يتم على بنود معاينة متعلقة بالشهادة للتأكد من أنها في حالة مرضية وصالة للخدمة.

ث- المعاينة الدورية:

تتمثل في فحص البنود المتعلقة بالشهادة المعنية للتأكد من أنها في حالة مناسبة.

ج- معاينة التجديد أو المعاينة الخاصة:

تشبه المعاينة الدورية من حيث البنود التي يجري فحصها، وتصدر بعد التأكد من أن البنود المتعلقة بالشهادة في حالة مرضية ولأئقة للخدمة المقصودة، ولكن تختلف عن السابقة في أنه بعد الفحص والتأكد من صلاحية السفينة للملاحة تقوم بإصدار شهادة جديدة.

ح- المعاينة الإضافية:

تتم هذه المعاينة في حالة وقوع حادث للسفينة أو وجود عيب على متنها يضر بأمنها وكذلك في حالة إجراء تصليحات أو أعمال صيانة للسفينة.

3 - الشهادات:

أ- شهادة التصنيف:

بعد المعاينة المرضية للسفينة، التي يقوم بها مهندسين أكفاء تابعين لشركة التصنيف، يقوم الخبير بتسليم شهادة التصنيف وملاحقها أو يقوم بالمصادقة على المستندات الموجودة.

توجد ثلاث أنواع رئيسية من الشهادات: الأول يتعلق بالهيكل La coque، والثاني يتعلق بالآلات Les machines، والثالث يتعلق بالغلايات أو المراجل Les chaudières.

كل هذه الوثائق يجب حفظها على متن السفينة ووضعها في متناول الخبراء أثناء التفتيش.

ب- شهادات الأمن والسلامة الواردة في مختلف الاتفاقيات الدولية:

تعتبر شهادة التصنيف امتيازاً ذو طبيعة خاصة تقوم شركة التصنيف بتحريرها بطلب من المجهز مقابل مبلغ مالي، على عكس شهادات الأمن والسلامة الواردة في الاتفاقيات الدولية (Solas, Marpol) التي تعتبر شهادات قانونية إلزامية تدل على استجابة السفينة للمعايير الدولية وبالتالي صلاحيتها للملاحة البحرية¹. وهي من حيث المبدأ من اختصاص دولة العلم، لكن يمكن لهذه الأخيرة تفويض شركة التصنيف للقيام بتحرير واحدة من الشهادات أو بعضها أو كل الشهادات حسب اختيار الدولة المفوضة.

فعلى سبيل المثال الدولة الفرنسية لا تمنح تفويض لإصدار الشهادات باستثناء شهادة الطفو Certificat International de Franc-bord حيث يتم التصديق من قبل

¹ - هذه الشهادات تدل على استجابة السفن للمعايير الدولية، وهي متعددة في مجال الأمن والسلامة البحريين، للاطلاع عليها أنظر: -مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع السابق، ص ص 49-50.
- اللائحة 12 من البر وتوكول 1 / 1 / 11 / 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار.

مفتشين تابعين لمراكز السلامة البحرية، على الرغم من أنها تدرس إمكانية تفويض بعض الشهادات - استجابة لما تتطلبه الاتفاقيات الدولية - إلا أنه من ناحية أخرى يبدو أنها تحتفظ بالسيطرة على بعض الشهادات المطلوبة من قبل MLC لعام 2006 و ISM و ISPS.

بينما لا تتردد دول أخرى في تفويض كل الشهادات لشركات التصنيف نظرا لعدم توفرها على الإمكانيات والوسائل اللازمة، من بين هذه الدول: بنما، قبرص، مالطا، لوكسمبورغ¹... إلخ.

❖ لم يعد يقتصر دور هذه الشركات على تطوير وتطبيق القواعد التي يتم وفقها بناء السفن والمنشآت المينائية وتشغيلها بالتوافق مع أحدث التطورات والتعديلات التي تجري على التعليمات الدولية وتعليمات دولة العلم⁽²⁾.

فمن بين المهام الأخرى التي تفوضها لها الدول -تطبيق القواعد المتعلقة بأمن الهيئات البحرية (ISM Code) وكذا القواعد الجديدة المتعلقة بالسلامة البحرية (Code ISPS).

المادة (6) من اتفاقية SOLAS تخول للهيئات المعترف بها من طرف الإدارة إمكانية إجراء معاينات دورية من أجل التحقق من السير الحسن لنظام تسيير أمن السفن، وبموجب المادة (4) التي تسمح لها بتحرير شهادات تسيير أمن للسفن التي تستجيب لمتطلبات ISM Code.

¹ - TOURET Paul, ISEMAR, Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre? Acteurs de premier plan!, Note de Synthèse n°142, Février 2012, Nante. www.isemar.fr

² - مقدمة Class NK، هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK)، فيفري 2012، www.classnk.or.jp.

الفرع الرابع

مسئولية شركات التصنيف

تتحقق مسؤولية شركات التصنيف بمناسبة أدائها لمهامها القانونية المرتبطة بتطبيق اللوائح الدولية والقوانين الوطنية، إذ يمكن أن تجد نفسها متابعه أمام القضاء على أساس المسؤولية اتجاه المجهز أو الغير أو الدولة المفوضة حسب الطرف المتضرر بل ويمكن أن تكون متابعه على أساس المسؤولية الجنائية.

أولا -مسئولية شركات التصنيف اتجاه المجهز

تطرح مسألة مسؤولية شركات التصنيف أولا اتجاه المجهز الذي يقوم بتصنيف سفينته بموجب عقد، تلتزم من خلاله الشركة بتنفيذ التزاماتها العقدية مقابل مبلغ من المال. واستنادا لمبدأ العقد شريعة المتعاقدين ينظر إلى محتوى العقد وإرادة الأطراف المتعاقدة لتحديد طبيعة الالتزامات التي تقع على كل طرف، لذلك نجد أن شركات التصنيف تشترط عادة عدم مسؤوليتها عن الأخطاء التي يرتكبها موظفيها. يرى DELEBEQUE أن شركات التصنيف تفضل أن تضع سقفا لمسئوليتها على حسب مقدار المبلغ المالي الذي تحصل عليه¹.

يرى القضاء الفرنسي أن هذه الشروط يمكن أن تعفي شركات التصنيف عن المسؤولية عن الأخطاء البسيطة، لكن لا يمكن أن تعفيها عن الأخطاء الجسيمة التي ترتكبها هي أو أحد موظفيها. إذن على المدعي أن يثبت الخطأ الجسيم الذي ارتكبه الشركة أو أحد موظفيها وإلا اعتبرت بريئة، لهذا يرى DELEBEQUE أنه يجب العودة

¹ - DELEBEQUE Philippe, op.Cit, : « les sociétés de classification préfèrent plafonner leur responsabilité au montant des honoraires perçus », P 189.

إلى المبدأ الذي يقره العميد RODIERE والذي يقضي بأن شركات التصنيف مسئولة عن الأخطاء التي ترتكبها مهما كانت درجة خطورتها¹.

ثانيا -مسئولية شركات التصنيف اتجاه الغير

تقوم شركة التصنيف بوضع درجة للسفينة بناء على طلب المجهز إلا أن غيره قد يعتمد على هذا التصنيف في معاملاته على السفينة، كالمشتري الذي يحدد الثمن على أساس شهادة التصنيف التي يقدمها البائع أو التي تنشرها الشركة في سجلاتها والمستأجر وكذلك شركات التأمين...إلخ. في هذه الحالة الغير لم يرتبط بعقد مع شركة التصنيف وبالتالي لا يكون لديه الحق في الاعتماد على شهادة التصنيف لأنها خدمة تقوم بها الشركة لحساب شخص معين ولا تلتزم إلا في مواجهة من تعاقدت معه وما على الغير إلا أن يتأكد بنفسه وبوسائله الخاصة من صحة المعلومات المدونة في شهادة التصنيف.

لذلك نجد أن شركات التصنيف تحرص على ادراج بند في العقد الذي تبرمه مع المجهز يعفيها من المسؤولية اتجاه الغير، حيث تؤكد على أن شهادة التصنيف وملاحقها التي تمنحها لا تمثل ضمانا على أن المعايير التقنية قد تمت صيانتها في كل وقت من طرف المجهز ولا على صلاحية السفينة للملاحة البحرية، كما تشير في سجلاتها إلى أن المعلومات قد منحت دون ضمان.

لكن المحاكم، رغم هذا البند، تعطي للغير الحرية في إثبات المسؤولية التقصيرية لهذه الشركات، فبنود انتفاء المسؤولية ليس لها أي أثر ولا قوة في المسؤولية التقصيرية². وبالتالي فإن مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير تتوقف على إثبات الخطأ المرتكب من قبلها كأن يثبت أن الشركة تواطأت مع البائع للإضرار بالمشتري.

¹ - DELEBEQUE Philippe, op.Cit, p146.

² - RODIERE René- Du PONTAVICE Emmanuel, op.cit, p 53

ثالثاً - مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الدولة المفوضة

يمكن عقد التفويض المبرم بين إدارة دولة العلم وشركة التصنيف من تأسيس نظام مسؤولية كامل ومتناسق كفيل بتوقع كل سوء فهم أو خلاف بين المفوض والمفوض له. فالاتفاق يتضمن عادة بنوداً تحدد الحد الأعلى للإصلاحات المتوقعة، كما يحدد ما إذا كانت المسؤولية تشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة، وغالباً ما تشترط هذه الشركات نفي مسؤوليتها إلا في حالة الخطأ الجسيم الذي ترتكبه هي أو أحد موظفيها¹.

حاولت عدة نصوص توحيد شروط المسؤولية من بينها تلك التي ذكرها BOISSON Phillippe² والتي تتمثل في:

1- وثيقة اللجنة البحرية الدولية Document du CMI

وضعت اللجنة البحرية الدولية في سنة 1997 وثيقة تتضمن نموذجاً لبنود العقد، مع مراعاة تنفيذ المهام المفوضة لشركات التصنيف من قبل السلطة الإدارية لدولة العلم بخصوص الزيارات والمعاینات القانونية ومنح الشهادات. تضمن الجزء الأول من هذه الوثيقة اقتراح مجموعة من البنود التي يجب أن تتضمنها عقود التفويض التي تبرمها شركات التصنيف مع السلطة الإدارية لدولة العلم، كما تشير الوثيقة إلى:

- تتصرف شركات التصنيف عند أدائها لمهامها القانونية فقط كموظف إداري تحت سلطة أو تحت اسم السلطة الإدارية التي تقوم بتفويضها.

¹ - مخلوف سامية، "رقابة الدولة على السفن"، المرجع السابق، ص 51.

² - Cité par BOISSON Phillippe, « Etat du pavillon/ sociétés de classification », op. cit, pp 49-52

- في حالة متابعة ناتجة عند تنفيذ التزاماتها، تخضع شركة التصنيف وموظفوها وأعاونها لنفس المسؤولية ويستفيدون من نفس وسائل الدفاع التي يستفيد منها موظفوا الإدارة المفوضة لو قاموا بنفسهم بالعمل أو الشهادة محل المتابعة.

2- منشور المنظمة البحرية الدولية (OMI)

اقترحت OMI في منشور¹ صادر بتاريخ 09 أكتوبر 1995 نموذج اتفاق لمساعدة إدارات الدول عندما تقوم بتفويض مهام لشركات التصنيف، الفقرة 6،6 من هذا النموذج يحتوي بندين يتعلقان بالمسؤولية:

- في حالة إدانة إدارة الدولة المفوضة على أساس المسؤولية عن خسائر وأضرار، وأثبتت السلطات القضائية أن شركات التصنيف هي التي تسببت فيها سواء بالإهمال أو عدم الحيطة، يحق للإدارة أن تطالب هذه الأخيرة بالتعويض.

- تملك شركات التصنيف الحرية في إمضاء عقود مباشرة مع زبائنها، كما يمكنها أن تضع بنودا تنص على تحديد مسؤوليتها وذلك عندما تتصرف باسم إدارة الدولة المفوضة.

3- تعليمة المجتمع الأوروبي 105/2005

سعت التعليمة 105/2005 المذكورة أعلاه إلى توحيد نظام مسؤولية شركات التصنيف في أوروبا عندما تتصرف أو تؤدي مهامها بموجب تفويض من السلطة الإدارية لدولة العلم.²

¹ - Cité par BOISSON Phillipe, « Etat du pavillon/ sociétés de classification », in le pavillon, op. cit, pp 49-52

² - Ibid, p 52.

رابعاً - المسؤولية الجنائية لشركات التصنيف

تتحقق المسؤولية الجنائية لشركات التصنيف أو لأحد خبراءها أو موظفيها في إطار المهام المفوضة لها من قبل إدارة دولة العلم، وذلك في حالة ارتكابها لخطأ جرم الإهمال أو عدم الحيطة ويتسبب ذلك الخطأ في إحداث وفاة شخص أو أكثر وتتابع على جريمة القتل غير العمدي.

تخضع المسؤولية الجنائية للقانون العام، ففي فرنسا مثلاً تستند إلى المادة 6/221 من القانون الجنائي، كما يمكن متابعة شركات التصنيف جنائياً على أساس المادة 22/218 من قانون البيئة الذي يعاقب على جريمة التلوث البحري¹.

في الأخير يمكن أن نتوصل إلى أنه ومنذ دخول القاعدة 3-1 من الجزء A-1 من الفصل 1-11 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) المذكورة أعلاه، حيز النفاذ بتاريخ 1 جويلية 1998، أصبحت قواعد التصنيف والامتثال لها التزاماً ذا طابع قانوني إلزامي (statutaire) لجميع السفن الخاضعة لهذه الاتفاقية.

ويفترض أن يؤدي هذا النص، ليس فقط إلى تفعيل صلاحية شركات التصنيف في وضع المعايير الخاصة بتصميم وبناء وتجهيز السفن، بل إلى تكريس هيمنة تلك الشركات في هذا المجال، وربما تفوقها على المنظمة البحرية الدولية ذاتها.

ومن هنا، يبرز الإشكال الجوهرية الذي يعترى المرحلة الأولى من إعداد قواعد سلامة السفن والذي يتعلق بإمكانية هيمنة هذه القواعد - الموضوعية من جهات خاصة - على النظام القانوني الدولي العام، لا سيما في ظل احتمالية عدم اتساقها مع القواعد الدولية الموحدة، بما يهدد مبدأ توحيد المعايير في ميدان السلامة البحرية.

¹ - BOISSON Phillipe, « Etat du pavillon/ sociétés de classification », op. cit, p 52

وعليه، يبرز التساؤل حول مدى ضرورة إخضاع قواعد التصنيف لرقابة دولية موحدة تضمن انسجامها مع الإطار القانوني الدولي العام وتحد من مخاطر التباين التنظيمي.

المبحث الثاني

تعزيز سلامة السفن من خلال تدخل دولة الميناء في مراقبة السفن

تتولى الدولة الساحلية تنظيم حقوقها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية، باعتبار أنها جزء لا يتجزأ من إقليمها وتخضع لسلطتها واختصاصها الداخلي¹، وبالرغم من وجود هذه السيادة على المياه الداخلية² إلا أنه ترد عليه بعض القيود وما يهمنها في دراستنا هو قيد السماح للسفن التجارية بالدخول إلى الموانئ التي تعد جزء من المياه الداخلية.

بالتالي فإن طبيعة المياه الداخلية ومصالح الملاحة الدولية ومصالح الدولة الساحلية نفسها تفرض مبدأ دولياً في عدم منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة إلا عند الضرورة الملحة، وفي المقابل يحق لكل دولة أن تضع القوانين التي تراها مناسبة بهدف مراقبة الملاحة في مياهها الوطنية بما في ذلك تنظيم مسألة دخول السفن الأجنبية إلى موانئها ووضع قواعدها الصحية والجمركية والمالية مع الحرص على عدم عرقلة الملاحة الدولية أو التمييز بين سفن الدول المختلفة كل ذلك في إطار رقابة دولة الميناء.

¹ انظر نص المادة 8 من اتفاقية قانون البحار 1982.

² بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، مطبعة دار التأليف، الكويت، 1976-1977، ص ص 12-15.

تتمثل رقابة دولة الميناء في تفتيش السفن الأجنبية المتواجدة في الموانئ الوطنية من أجل التحقق من حالة السفينة ومعداتھا والتأكد من أنها تتوافق مع متطلبات القواعد الدولية وأن السفينة مجهزة بطاقم مؤهل ويتم استغلالها وفقا لهذه القواعد.

صممت عمليات التفتيش بعنوان رقابة دولة الميناء لدعم الرقابة التي تمارسها دولة العلم التي عجزت أو عذفت عن ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التي ترفع علمها، حيث أظهرت التجربة أنها يمكن أن تكون فعالة كخط دفاع ثان ضد تشغيل السفن دون المستوى.

بالفعل الرقابة من قبل دولة الميناء أتاحت تيسير التعاون الإقليمي كما هو مطلوب من قبل اتفاقية قانون البحار¹ 1982، ومع ذلك ينبغي الإشارة إلى أن ممارسة هذه الصلاحيات مصحوبة بضمانات معينة لدولة العلم مثل إخطارها أو حتى طلب رفع الحجز عن السفينة في حالة دفع مبلغ الكفالة La Caution

تتضمن العديد من الاتفاقيات الدولية التقنية التابعة للمنظمة البحرية الدولية OMI أحكاما تتطلب إخضاع السفن التي تزور الموانئ الأجنبية للتفتيش (المطلب الأول)، كذلك الاتفاقيات الإقليمية المتعلقة بالرقابة المينائية (المطلب الثاني) وذلك من أجل التأكد من أنها تفي بمعايير المنظمة البحرية الدولية.

المطلب الأول

نظرة عامة على الإطار القانوني الدولي الذي يدعم رقابة دولة الميناء

قد يبدو عدم وعي دول العلم بمسئولياتها أمرا خطيرا، فلا شك أن هناك -بفضل الاتفاقيات الدولية المنبثقة عن المنظمات الدولية- قواعد فرضت على دول العلم التزامات وقائية ضد أخطار سفنها خاصة ناقلات البترول.

¹ -BEER-GABEL Josette، « Environnement et pavillon », in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008 , pp 119-120.

تطور هذا النظام تدريجياً لكن لم يتم ضمان تطبيقه بشكل كامل، فحتى لو أن دولة العلم قامت بواجباتها الرقابية على أكمل وجه إلا أنها لا يمكن أن تضمن سلامة سفنها عندما تتواجد بعيداً عن موانئها.

يُطرح المشكل بصفة ملحة عندما يتعلق الأمر بأعلام المجاملة، لذلك وجدت دولة الميناء نفسها مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها بهدف ضمان احترام معايير السلامة ومنع التلوث وكذا تعزيز احترام المعايير الاجتماعية على متن السفن كل ذلك على ضوء مختلف الاتفاقيات الدولية¹.

الفرع الأول

رقابة دولة الميناء في ظل الاتفاقيات الدولية ذات الصلة

لم تعترف النصوص القديمة لكل من اتفاقيتي سولاس 1929 و 1960 للدولة الساحلية سوى بسلطة التحقق من وجود شهادات السلامة، التي يستوجب وجودها قانونها الوطني، على متن السفن التي تدخل موانئها.

أولاً - رقابة دولة الميناء من أجل ضمان احترام قواعد ومعايير السلامة في ظل

اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية OMI

ذهبت النصوص الحديثة إلى أبعد من الاعتراف لدولة الميناء بسلطة التحقق من وجود شهادات السلامة على متن السفن التي تدخل موانئها بموجب قانونها الوطني، حيث سمحت المادة 19 من اتفاقية SOLAS لسنة 1974 لدولة الميناء إجراء تفتيش مفصل على السفن التي تدخل موانئها إذا توفرت عندها أسباب تجعلها تضمن أن هذه الأخيرة لا

¹ - تتمثل عمليات التفتيش بعنوان رقابة الدولة على الميناء في المعاينة على متن السفينة للتحقق من صلاحية الشهادات وغيرها من الوثائق الملائمة، إلى جانب حالة السفينة حالة السفينة وتجهيزها وطاقمها وظروف المعيشة والعمل على متنها، المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

تحتزم القواعد الدولية¹، نفس القاعدة نجدها في نص المادة 5 فقرة 2 من اتفاقية MARPOL والمادة 12 من الاتفاقية الدولية لقياس الطنة وكذا المادة 21 من الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن.

1-اتفاقية SOLAS

اهتمت اتفاقية SOLAS بوضع قواعد ومعايير السلامة التي يجب مراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبناءها وكذا تجهيزها، كما وضعت معايير السلامة الخاصة بنقل المواد الخطرة، ومنذ 1994 تحرص الاتفاقية على رقابة مدى تطبيق مدونة إدارة السلامة الدولية Code ISM².

أهم الانجازات التي حققتها OMI استصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية المعروفة ب: code ISPS³ من خلال التعديلات التي أجرتها على اتفاقية SOLAS في 12 ديسمبر 2002 والذي دخل حيز التنفيذ في 01 جويلية 2004. فعلى الرغم من أن هناك فرق بين الأمن Sureté والسلامة Sécurité إلا أن المدونة نجحت

¹- BONASSIES Pierre, op.cit, p 36

- LEFEVRE Hélène et COURDE Pierre-Antoine, La Sécurité Maritime et la protection de l'Environnement : Quelles contradictions ?, DEA de Droit Maritime et Océanique, p 12, site internet : consulté le 27/09/2022.

<http://cdmo.univ-nantes.fr>

² - Le Code international pour le management de la sécurité maritime (I.S.M. Code), approuvé en 1993 et entré en vigueur (suivant les types de navire) en juillet 1998 et juillet 2002, constitue pour les compagnies maritimes un guide des consignes et protocoles à respecter. Il impose aux compagnies de mettre en place des procédures pour garantir la sécurité maritime, la prévention de la pollution, la prévention des risques professionnels à bord ... et chaque compagnies est libre de choisir son système de procédures, appelé : « système de gestion de la sécurité », - Voir : MONTAS Arnaud, op.cit, p 63

³ - The International Ship and Port facility Security code, MONTAS Arnaud, op.cit, p 63.

إلى حد كبير في تحقيق أهدافها وتمكنت من التأثير على صناعة النقل البحري خاصة ما يتعلق بالمرافق المينائية بأنشطتها المختلفة والسفن التي تتعامل معها¹.

ألزمت المدونة بموجب أحكامها الحكومات المتعاقدة بتنفيذ تدابير الرقابة والامتثال للمتطلبات طبقاً للائحة، كما أنها تؤثر في تشغيل السفن التي لا تحترم المعايير والقواعد الدولية بالنظر إلى السفن المحتجزة على خلفية أمنية².

الجديد الذي جاءت به هذه المدونة أنها تركز على مبدأ الاحتياط قبل وقوع الحادث وليس على مبدأ القمع والتدخل بعد وقوعه.

من أجل ضمان تنفيذ هذه القواعد والمعايير المتعلقة بالسلامة تخول اتفاقية SOLAS لأية دولة الحق في حجز كل سفينة تدخل موانئها والتي تكون غير صالحة للملاحة إلى أن تقوم بالإصلاحات الضرورية وتستجيب للمعايير الدولية.

2 - تفتيش ومعاينة السفن في ظل الاتفاقية الدولية لقياس الطنة.

اعتمدت اتفاقية الدولية لقياس الطنة في لندن بتاريخ 1969/06/23 ودخلت حيز التنفيذ في 1982/07/18. أوردت الاتفاقية عدة أحكام فيما يتعلق بتفتيش ومعاينة السفن، وأقرت المادة 12 منها نفس ما أقرته المادة 19 من اتفاقية SOLAS إذ يجب إخضاع السفن التي تحمل علم دولة متعاقدة إلى التفتيش من قبل ضباط مفوضين من قبل تلك الحكومات. يقتصر عمل المفتشين في هذه الحالة على إثبات مطابقة خصائص السفينة وتصاميمها للبيانات المسجلة في شهادة الطنية الدولية، والتأكد من أن هذه الشهادة سارية المفعول.

¹ - محمود مروان السيد، "تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية وأثرها على صناعة النقل البحري"، الملتقى العلمي قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مراكش، 6-8 مارس 2012.

² - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع السابق، ص 107.

3 - مراقبة حمولة السفينة بما يتماشى وقواعد الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن**عام 1966**

حذت الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966 حذو الاتفاقيتين السابقتين، حيث تنص المادة 21 منها على وجوب إخضاع السفن إلى التفتيش من قبل ضباط مؤهلين حتى عندما تتواجد هذه السفن في موانئ دول أخرى متعاقدة.

يهدف هذا التفتيش إلى التأكد من أن حمولة السفينة لا تتعدى الحد المسموح به في الشهادة، وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما تحدده شهادتها كذلك التأكد من أن السفينة لم تتعرض لتغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار¹.

ثانيا - رقابة دولة الميناء لمنع التلوث البحري الصادر من السفن

"حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" مبدأ عام توجهه اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لكل الدول من خلال نص المادة 192.

سنركز في هذا العنصر على دور دولة الميناء في حماية البيئة البحرية على ضوء كل من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 واتفاقية MARPOL

1 - سلطات دولة الميناء في مواجهة السفن الأجنبية التي تهدد بإلحاق ضرر**بالبيئة البحرية في ظل اتفاقية قانون البحار لعام 1982**

إذا كانت رقابة دولة الميناء على السفن الأجنبية يختص بها القانون الأوروبي - على الرغم من أنها ولدت في الولايات المتحدة الأمريكية - إلا أن اتفاقية قانون البحار اعترفت بحقوق دولة الميناء في حالة محددة وهي حالة تهديد البيئة البحرية بالتلوث.

¹ - ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص ص 46-47.

فبعد أن جاءت المادة 218 تحت عنوان "التنفيذ من قبل دولة الميناء" خولت المادة 219 للدول حق منع أي سفينة تتواجد داخل موانئها من الإبحار في حالة ما إذا تأكدت أن هذه السفينة انتهكت القواعد والمعايير الدولية مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

قامت الاتفاقية بتعريف دولة الميناء بأنها تلك الدولة التي تكون السفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئها من أجل عمليات تجارية أو تقنية، كما منحتها سلطات هامة في حالة ما إذا تأكدت من أن تلك السفينة انتهكت القواعد والمعايير الدولية بشكل يهدد بإلحاق ضرر بالبيئة البحرية.

تتمثل هذه السلطات في جواز إجراء تحقيق وإقامة الدعوى¹ وذلك في حالتين:

- حالة ما إذا قامت السفينة بتصريف غير قانوني في مناطق خاضعة لولاية دولة الميناء.

- حالة ما إذا تم هذا التصريف في مناطق خاضعة لولاية دولة أخرى غير دولة الميناء شرط أن يكون هذا التصريف يسبب تلوث المناطق الخاضعة لولاية دولة الميناء أو بناء على طلب الدولة التي أصابها الضرر.

يمكن لدولة العلم التدخل من أجل وقف أي دعوى مرفوعة ضد أحد سفنها شرط أن تحترم بعض الشروط والمواعيد².

وفي حالة ما إذا تأكدت دولة الميناء أن سفينة متواجدة داخل أحد موانئها انتهكت القواعد والمعايير الدولية المطبقة فيما يتصل بصلاحيات السفينة للإبحار، مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، يمكن لها أن تتخذ تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار كما لا

¹ - المادة 218 فقرة 1 و2 من اتفاقية قانون البحار 1982.

² - وردت هذه الشروط والمواعيد بالتفصيل في نص المادة 228 من اتفاقية قانون البحار.

يجوز أن تسمح لها بالتحرك سوى إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن شرط أن تسمح لها أن تواصل سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك¹.

2 - سلطة دولة الميناء في تفتيش ومنع السفن من الإبحار بموجب اتفاقية MARPOL لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن

تعتبر اتفاقية MARPOL أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورته وفي كافة المناطق البحرية²، سنركز في هذا العنصر على منطقة الميناء، حيث منحت الاتفاقية من خلال نص المادة 5 فقرة 2 منها لدولة الميناء حق تفتيش السفينة من أجل التأكد من أنها تحمل على متنها شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط تمنحها لها دولة العلم. تعتبر هذه الشهادات دليل على خضوع السفينة للتفتيش من قبل دولة العلم وافترض استيفائها للأحكام والمواصفات الواردة في الاتفاقية، على الرغم من أن هذه الشهادات تشير فقط ولا تدل على امتثال السفينة لقواعد منع التلوث³.

في حالة ما إذا كانت السفينة الخاضعة للتفتيش لا تملك شهادة صالحة أو أن معداتها لا تتماشى مع محتوى الشهادة يمكن لدولة الميناء منع السفينة من الإبحار بشرط أن تعلم دولة العلم المسؤولة عن تحرير شهادة مجاملة وهذه الأخيرة تتصرف حسب قوانينها الداخلية مع إعلام الدولة التي عاينت المخالفة.

كما يمكن لدولة العلم أن تطلب من أي دولة طرف في الاتفاقية أن تقوم بإجراء تحقيق على متن إحدى سفنها العابرة في ميناء تلك الدولة، في هذه الحالة الانتهاكات التي ترتكبها السفينة في مناطق اختصاص دولة طرف تكون معرضة للعقوبات حسب قوانين

¹ - المادة 219 من اتفاقية قانون البحار.

- MONTAS Arnaud, op.cit, pp 225-226.

² - سنتعرض للاتفاقية بتفصيل أكثر في الجزء الثاني من دراستنا.

³ - مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 58.

هذه الدولة أو قوانين دولة العلم التي تضع نظاما للعقوبات الجزائية والإدارية تطبقه على السفن التي تحمل علمها وعلى كل سفينة أجنبية تمر عبر المياه التي تخضع لاختصاصها¹.

أولت الجزائر اهتماما كبيرا لحماية البيئة البحرية جسده في قوانينها الداخلية المستمدة من الاتفاقيات الدولية المذكورة أعلاه والتي صادقت عليها، حيث يمكن للسلطات المينائية الجزائرية أن ترفض دخول السفن الأجنبية، التي لا تتوفر فيها المقاييس الدولية المتعلقة بالسلامة ومنع التلوث، إلى المياه الداخلية الجزائرية أو عدم السماح لها بالمغادرة إذا كانت مبررات خطر التلوث ما زالت قائمة².

ثالثا - رقابة دولة الميناء على السفن من أجل تعزيز احترام القواعد الاجتماعية.

سنستحضر، فيما يخص القواعد الاجتماعية والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالطاقم والقوى العاملة لديه وتكوينه وظروف عمله، اتفاقية من OIT واتفاقية من OMI. الأولى تتمثل في اتفاقية العمل البحري 2006 CTM والأخرى تتمثل في الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين STCW.

1 - ضرورة وضع مبادئ توجيهية دولية وإرشادات وطنية ذات الصلة لرقابة

دولة الميناء على السفن في ظل اتفاقية 2006 CTM

تعرف اتفاقية العمل البحري 2006 CTM بـ "ميثاق الحقوق" تم تبنيها خلال الدورة 94 لمؤتمر العمل الدولي (CIT 2006) في فيفري 2006، وقعت عليها 22 دولة عضو في منظمة العمل الدولية OIT مع نهاية 2011³ دخلت حيز التنفيذ في 20 أوت 2013.

¹ - MONTAS Arnaud, op.cit, p 222.

² - زازة لخضر، المرجع السابق، ص 80.

³ - نشرة البحارة "الاتحاد الدولي لعمال النقل" (IFT)، ع. 26، لندن، 2012، ص 6

تتضمن الاتفاقية عشرات من القواعد التي تبنتها منظمة العمل الدولية OIT منذ سنة 1920، كما أنها وصفت بالعمود الرابع للوائح البحرية الدولية حول السلامة البحرية ومنع التلوث البحري إلى جانب اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية¹ OMI .

العنصر الرئيسي الذي ظهر في هذه الاتفاقية هو الأهمية الممنوحة لفعالية التفتيش والشهادات الممنوحة من قبل دولة العلم معززة بالتعاون الدولي خاصة فيما يتعلق بتفتيش السفن الأجنبية من قبل دولة الميناء .

اهتمت المناقشات التي أجريت في مؤتمر العمل الدولي بتعزيز اتفاقية العمل البحري عن طريق وضع نظام تفتيش فعال من قبل دولة العلم نفسها حتى تكملها رقابة عامة ومنسقة من قبل دولة الميناء .

من أجل تحقيق هذه الغاية تم اعتماد قرارين رئيسيين لتشجيع الترويج للاتفاقية والتصديق عليها وتنفيذها بفعالية، فضلا عن ضمان شروط العمل اللائق والحياة الكريمة للبحارة.

جاء القرار (IV) تحت عنوان "قرار بشأن وضع مبادئ توجيهية لرقابة دولة الميناء"² بينما جاء القرار (XIII) تحت عنوان "قرار بشأن وضع مبادئ توجيهية للتفتيش من قبل دولة العلم"³. دعى القرار (IV) بشأن وضع المبادئ التوجيهية لرقابة دولة الميناء المدير العام لعقد اجتماع ثلاثي للخبراء من أجل وضع الإرشادات المناسبة للمفتشين المسؤولين عن رقابة دولة الميناء وذلك بالتعاون مع خبراء المنظمة البحرية الدولية.

¹ Cité in : F. PINIELLA, J.M. SILOS et F. BERNAL, « Qui donnera effet à la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 », revue internationale du travail, Vol 152, BIT, mars 2013/1, p 65.

² - « Résolution concernant l'élaboration de directives par l'Etat du port ».

³ -« Résolution concernant l'élaboration de directives pour l'inspection par l'Etat du pavillon »

كما نصت اتفاقية العمل البحري 2006 نفسها على ضرورة وضع مبادئ توجيهية دولية وإرشادات وطنية ذات الصلة لرقابة دولة الميناء على السفن¹، فجاءت المادة الأولى منها: "تتعهد كل دولة عضو تصادق على هذه الاتفاقية بتنفيذ أحكامها تنفيذا كاملاً..."، ونصت الفقرة الثالثة من اللائحة 5-2-1 على أنه: "يقوم موظفون معتمدون بعمليات التفتيش في الموانئ وفقاً لأحكام المدونة وغيرها من الترتيبات الدولية السارية التي تنظم عمليات التفتيش التي تجرى في الدولة العضو في إطار رقابة دولة الميناء على السفن" بينما تشير الفقرة السابعة من المعيار ألف 5-2-1 إلى أنه: "تكفل كل دولة عضو حصول الموظفين المعتمدين لديها على الإرشادات، على غرار تلك المشار إليها في الجزء باء من المدونة، فيما يتعلق بطبيعة الظروف التي تبرر احتجاز السفينة بموجب الفقرة 6 من هذا المعيار"، في الأخير يأتي نص الفقرة الثالثة من المبدأ التوجيهي باء 5-2-1 كما يلي: "ينبغي أن تتعاون الدول الأعضاء إلى أقصى حد ممكن مع بعضها بعضاً من أجل اعتماد مبادئ توجيهية متفق عليها دولياً بشأن سياسات التفتيش، ولاسيما ما يتعلق منها بالظروف التي تبرر احتجاز السفينة".

مع ذلك، فإن الرقابة المنسقة من قبل دولة الميناء هي عملية مستمرة تنطوي على التعاون بين الدول وتنسيق عمليات التفتيش البحري من خلال تطبيق الاتفاقيات الدولية المختلفة بما في ذلك اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة وليس فقط اتفاقية العمل البحري 2006 CTM.

تم اعتماد المبادئ التوجيهية لرقابة دولة الميناء (مبادئ توجيهية للموظفين المكلفين بالرقابة من قبل دولة الميناء والذين يقومون بعمليات التفتيش تطبيقاً لاتفاقية العمل البحري

¹ - للإطلاع على الأحكام الواردة في اتفاقية العمل البحري 2006 أنظر:

- MOUSSAT Alain, « la convention du travail maritime de 2006 », in le pavillon, op.cit, pp 221-222.

300 (CTM 2006) في سبتمبر 2008 خلال الاجتماع الثلاثي للخبراء الذي تضمن 300 مشارك من مختلف المناطق في العالم¹.

2 - سلطة دولة الميناء في الرقابة من أجل التحقق من توفر رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها على شهادات مطابقة للقواعد الدولية من خلال اتفاقية **STCW**.

أشرفت المنظمة البحرية الدولية بالتنسيق مع منظمة العمل الدولية OIT على تبني الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين² STCW لعام 1978 المعدلة عام 1995³ ثم في عام 2010⁴ تتعلق بمستويات ومعايير تكوين وتدريب العاملين في البحر وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات لهم، تلزم هذه الاتفاقية الدول التي صادقت عليها على ضمان وضع معايير إلزامية للكفاءة وأحكام أخرى ضرورية لضمان خضوع جميع الملاحين للتعليم والتدريب المناسبين والحرص على تمتعهم بما يلزم من الخبرات والمهارات والكفاءات لأداء واجباتهم على نحو يكفل سلامة الأرواح والممتلكات في البحار وأيضا حماية البيئة البحرية.

بالإضافة إلى ذلك تخول الاتفاقية لدولة الميناء سلطة الرقابة بهدف التحقق من أن رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها يملكون (يحوزون) شهادات مطابقة للقواعد والمعايير الدولية، كما يحق لدولة الميناء اتخاذ التدابير الضرورية لمنع أي سفينة

¹ - للإطلاع على هذه المبادئ والتوصيات التي تقرها CTM 2006 في إطار رقابة دولة الميناء أنظر:

- DOUMBIA-HENRY Cléopatra, CTM 2006 « directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port », 1ere édition, BIT, Genève, 2009, www.ilo.org/publns

² - اتفاقية متعلقة بمستويات أو معايير تكوين أو تدريب العاملين في البحر وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات لهم دخلت حيز التنفيذ 1984/04/28، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83/88 الصادر في 1988/04/26، لمزيد من التفاصيل انظر:

- BLAVEC André, « La formation aux métiers de la mer : Les conventions STCW et STCW-F », la revue maritime, institut français de la mer, N° 467, janvier 2004, www.ilo.org/publns.

³ - دخلت حيز التنفيذ في 1997/02/01.

⁴ - دخلت حيز التنفيذ في 2012/01/01.

من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية بالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر، بما في ذلك السفن التي ترفع علم دولة لم تقم بالتصديق على الاتفاقية¹.

لكن البحارة تأثروا كثيرا بقواعد مدونة ISPS، حسب دراسة قام بها الاتحاد الدولي لعمال النقل (IFT)، فبسبب تطبيق قواعد المدونة التي غيرت ظروف عمل البحارة بشكل ملحوظ أصبحوا يجدون صعوبة أكثر في التنقل بحرية. السبب في ذلك يعود إلى أن الكثير من الموانئ تغير قواعد المدونة وتفسرها حسب ما تراه²، خاصة البحارة القادمون من الدول الإسلامية أصبحت تحركاتهم مقيدة وتمنع عنهم أجزاء كبيرة من الموانئ كما يمنع عليهم مغادرة الموانئ بالتحديد في موانئ الولايات المتحدة الأمريكية.

لذلك يعمل الاتحاد الدولي لعمال النقل على إعداد نظام تبليغ جديد يساعد على التأكد من تطبيق قواعد المدونة ومعايير الأمن الأخرى بشكل سليم، كما يأمل أن تقوم الحكومات وسلطات الموانئ بإعادة النظر في تفسير المدونة³.

الفرع الثاني

شروط وإجراءات تفتيش السفن من طرف دولة الميناء

تتمثل عمليات تفتيش السفن بعنوان رقابة دولة الميناء في معاينة الشهادات وغيرها من الوثائق اللازمة على متن السفينة والتحقق من صلاحيتها بالإضافة إلى التحقق من حالة السفينة وتجهيزها وطاقمها وظروف المعيشة والعمل على متنها، كل ذلك في ظل احترام الشروط والإجراءات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية لكل دولة حتى تكون عمليات التفتيش صحيحة ومن أجل تحقيق التوازن بين مصالح دولة

¹ - ميراد إبراهيم، المرجع السابق، ص 34.

- MONTAS Arnaud, op.cit, p89.

² - نشرة البحارة، المرجع السابق، ص 17.

³ - نشرة البحارة، نفس المرجع، ص 19.

صاحبة السيادة على إقليمها البحري وبين مصالح دولة علم السفينة محل التفتيش صاحبة السيادة على السفينة.

أولاً: شروط ممارسة التفتيش على سفينة أجنبية.

لكي تكون عملية التفتيش صحيحة يجب أن تكون مطابقة لما نصت عليه القواعد الدولية، ذلك باحترام الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش أو تلك المتعلقة بسلطة الميناء المتمثلة فيما يلي:

1- أن يتم التفتيش من طرف موظف مختص على سفينة أجنبية متجهة نحو الميناء من أجل الرسو:

يشترط في عملية التفتيش لكي تكون صحيحة ومطابقة للقواعد الدولية أن:

أ- أن تنفذ عملية التفتيش من قبل موظف مختص: تختص دولة الميناء باختيار الموظفين المختصين والمؤهلين للقيام بعمليات التفتيش، هذا ما جاء في نص اللائحة 19 (أ) من البروتوكول المعد بلندن عام 1988¹ المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 بنصها على ما يلي: "تخضع كل سفينة عند وجودها في ميناء حكومة متعاقدة أخرى للرقابة من قبل موظفين مخولين بهذا أصولاً من قبل هذه الحكومة...".

نفس الشرط تضمنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط إذ أوجبت أن تتم عمليات التفتيش فقط بواسطة شخص يفوض رسمياً من قبل السلطة التي يعمل بها ويكون مسئولاً أمام تلك السلطة، كما حددت معايير التأهيل والشهادات في الملحق الرابع.

¹ - صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر 1974، ج.ر.ج.ج. الصادر بتاريخ 10 جانفي 2001، ع. 03.

في الجزائر أوكلت مهمة إجراء التفتيش المتعلق بسلامة السفن للسلطة الإدارية البحرية المختصة¹، كما أنشأت لجان مركزية ومحلية للتفتيش بموجب القرار المؤرخ في 7 ماي 2003² تنفيذا لنص المادة 235 ق.ب.ج. والمادة 17 من المرسوم التنفيذي 149/02³، يمكن لهذه اللجان الاستعانة لاحتياجاتها بأي شخص مؤهل أو هيئة من شأنهما أن يقدمتا المساعدة، هذا ما جاء به نص المادة 3/14 من نفس المرسوم التنفيذي.

ب- أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم دولة أجنبية:

يشترط في التفتيش الذي يتم بعنوان رقابة دولة الميناء أن تكون السفينة محل التفتيش سفينة أجنبية وذلك أن ترفع علم دولة أجنبية، أما إذا كانت ترفع علم الدولة التي يتم التفتيش في موانئها فتعتبر رقابة دولة العلم.

تكمن أهمية هذا الشرط في تحقيق مصلحة كل من السفينة ودولة الميناء، فالسفينة التي لا ترفع أي علم يعتبرها قانون البحر سفينة قرصنة ومبدئياً يعتبر علم السفينة دليل على جنسيتها⁴.

ج- أن تكون السفينة محل التفتيش متجهة نحو الميناء للرسو:

إذا كانت السفينة تمر عبر البحر الإقليمي للدولة ولم تكن تقصد الدخول إلى الميناء من أجل الرسو فلا يحق لتلك الدولة أن تتعرض لها بل عليها أن تتصرف باعتبارها دولة ساحلية وعليها احترام حق تلك السفينة في المرور البريء⁵.

¹ - المادة 235 ق.ب.ج.

² - القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ج.ج. الصادر بتاريخ 08 جويلية 2003، ع. 36.

³ - المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

⁴ - BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op.cit, p 222.

⁵ - تطبيقاً لنص المادة 24 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

من هنا يشترط أن تدخل السفينة إلى الميناء لكي تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها عليها وتسليم شهادة لربان السفينة تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر وبالتالي السماح للسفينة بمغادرة الميناء. دون أن ننسى أنه يشترط على السفن التي تحمل مواد خطرة أو ملوثة من شأنها تهديد ميناء الدولة المستقبلية أن تقوم بتبنيه سلطات دولة الميناء حتى تستعد لاتخاذ الإجراءات الاحتياطية في مواجهتها طبقا لحقها في حماية منشأتها المينائية¹.

في حالة ما إذا تأكدت دولة الميناء، بعد عملية التفتيش، أن السفينة انتهكت القواعد والمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة بشكل يجعلها غير صالحة للإبحار توقف السفينة إلى غاية إصلاحها ولا يسمح بتحريكها إلا إلى أقرب حوض إصلاح السفن، ويمكنها مواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك².

2- أن يكون سبب التفتيش المفصل جدي مع عدم الإضرار بالسفينة وعدم التمييز بين السفن:

تكون عملية التفتيش مشروعة وصحيحة إذا توفرت فيها هذه الشروط:

أ- أن يكون السبب الذي يستدعي إجراء التفتيش المفصل جدي:

تقتصر عملية تفتيش سفينة أجنبية على فحص الشهادات والوثائق التي تحملها على متنها للتأكد من صلاحيتها ومطابقتها للحالة الفعلية للسفينة، فلا يحق لدولة الميناء أن تؤخر سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش³. إلا في حالة ما إذا وجدت

¹ - BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op.cit, p 256 et 269.

² - المادة 219 من اتفاقية قانون البحار 1982.

³ - المادة 1/226 من اتفاقية قانون البحار 1982

سببا جديا يستدعي اتخاذ إجراءات التفتيش المفصل، يتحقق السبب الجدي عموما في حالة عدم تطابق الحالة الحقيقية للسفينة مع ما تتضمنه الوثائق والشهادات على متنها، أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافيا للتأكد من انتهاك مشتبه فيه، أو لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة¹.

هناك أسباب أخرى جديّة تستدعي إجراء التفتيش المفصل موضحة في الملحق الثالث من مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط منها: - تقرير أو شكوى من طرف الريان أو أحد أفراد الطاقم، - تقرير أو إخطار من سلطة أخرى.

ب - ألا يتسبب التفتيش أضرارا للسفينة:

جاء في نص اللائحة 19 فقرة 9 من البروتوكول المعد بلندن عام 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار تحت عنوان "الرقابة" أنه: ...وعند ممارسة الرقابة بمقتضى هذه اللائحة تبذل كل الجهود الممكنة لتجنب أي حجز أو تأخير لا داعي له للسفينة. وإذا تم حجز السفينة أو تأخيرها بصورة غير مسوغة، فإنها تكتسب حق الحصول على تعويض عن أية خسارة أو ضرر يلحقان بها".

كما جاء نفس المبدأ -مبدأ عدم الإضرار بالسفينة محل التفتيش- في مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في المادة 10 من القسم الثالث.

جاءت هذه الأحكام مطابقة لمبادئ اتفاقية قانون البحار 1982².

¹ - المادة 1،2،3/226 من نفس الاتفاقية.

² - المادة 226 من اتفاقية قانون البحار 1982

ج - شرط المساواة بين السفن الأجنبية:

يجب على سلطة الميناء أن تطبق مبدأ المساواة في تعاملها مع السفن الأجنبية الخاضعة لرقابتها وبصفة عامة كل السفن التي تزور موانئها وألا تقوم بأي تمييز فيما بينها، فحتى عندما يتم اختيار السفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش يجب على المفتش احترام الحالات المنصوص عليها في القانون.

جاء في نص المادة 227 من اتفاقية قانون البحار 1982 أنه: "لا تميز الدول، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذا الجزء، قانونا أو فعلا، ضد سفن أية دولة أخرى". نفس المبدأ تضمنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن في البحر الأبيض المتوسط في المادة 3 من القسم الخامس.

في الجزائر، حدد نص المادة 5 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، السفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش وهي نوعان:

- السفن التي تظهر أول مرة في الميناء أو ترسو في الميناء بعد غياب أكثر من 12 شهرا؛
- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة أو موقوفة إثر التصنيف.

ثانيا: إجراءات تفتيش السفن بعنوان رقابة دولة الميناء

تتم عمليات تفتيش السفن الأجنبية في ظل احترام الإجراءات المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية لكل دولة، يتمثل أول إجراء يقوم به المفتش المختص

في إجراء التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة، وفي حالة وجود أسباب واضحة وجدية يلجأ المفتش إلى إجراء التفتيش المفصل¹.

1- إجراء التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة:

يقتصر دور المفتش، فور دخول السفينة الأجنبية للميناء، في التأكد من صلاحية الأوراق والشهادات والوثائق التي تحملها على متنها ومدى استجابتها للمعايير الدولية والتحقق من تطابقها مع الحالة الحقيقية للسفينة.

تبنت مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط نفس الإجراء الخاص بالتفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة ضمن القسم الثالث حيث جاء في المادة 1 فقرة 2 منه: "تضمن السلطة كحد أدنى قيام المفتش بفحص الشهادات والمستندات الموضحة بالملحق 2، ومطابقتها للمستوى المنفذ بما يطمئنه شخصيا على قبول الحالة العامة للسفينة بما فيها غرفة الآلات وكذلك ظروف الإقامة والحالة الصحية..."².

كرس المشرع الجزائري نفس الإجراء في نص المادة 14 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 149/02 جاء فيها: "ينبغي التأكد أثناء عملية التفتيش المنصوص عليها في المادة السابقة على الأقل من الشهادات والوثائق المذكورة في الملحق المرفق بهذا المرسوم ومن الحالة العامة للسفينة بما في ذلك غرفة الماكينات وأماكن الإقامة والظروف الصحية". يمكن للمفتش المختص إجراء تفتيش أكثر تفصيلا في حالة ما إذا وجد فرق أو اختلاف جدي وواضح بين ما تتضمنه الشهادات وبين الحالة الفعلية للسفينة الأجنبية محل التفتيش.

¹ - المادة 226 من اتفاقية قانون البحار 1982

² - المادة 1 فقرة 2 من القسم الثالث لمذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط، تحت عنوان: "إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والاحتجاز أو الإيقاف".

2- إجراء التفتيش المفصل لكل أجزاء السفينة

تتمثل عملية التفتيش المفصل للسفينة في إجراء فحص مفصل ومعاينة دقيقة لكل جزء من أجزاء السفينة.

بعد إجراء التفتيش الأولي لضمان الحد الأدنى من الرقابة، قد يحدث هناك فرق أو اختلاف واضح وجدي بين ما تتضمنه الشهادات والوثائق المتواجدة على متن السفينة وبين الحالة الفعلية للسفينة الأجنبية محل التفتيش، في هذه الحالة يمكن للمفتش المختص اللجوء إلى عملية تفتيش أكثر تفصيلاً للسفينة المعنية.

حددت اتفاقية قانون البحار 1982 ثلاث أسباب¹ يمكن اعتبارها جدية، فإذا توفرت واحدة منها يلجأ المفتش إلى التفتيش المفصل للسفينة بعنوان رقابة دولة الميناء، تتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

✓ في حالة ما إذا كانت تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق؛

✓ في الحالة التي لا يكون فيها مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه؛

✓ في حالة ما إذا كانت السفينة لا تحمل شهادات وسجلات صحيحة؛

اعتمدت الجزائر نفس الأسباب تقريباً، مع إضافة بعض الأسباب الأخرى التي جاءت بها مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن في منطقة البحر الأبيض المتوسط، باعتبار الجزائر طرفاً فيها، من بين هذه الأسباب:

¹ - المادة 226 من اتفاقية قانون البحار 1982.

- في حالة تقرير أو إخطار من سلطة أخرى؛
- في حالة تقرير أو شكوى من الربان أو أحد أفراد الطاقم؛

كما أعطت المذكرة السلطة التقديرية للمفتش في تقدير ما إذا كان الأمر يتطلب تفتيشاً مفصلاً أم لا.

المطلب الثاني

الاتفاقيات الإقليمية بشأن رقابة دولة الميناء المعروفة بمذكرات التفاهم

تعد مذكرات التفاهم بين دول الموانئ (Port State Control MOUs) بمثابة إطار قانوني وتنظيمي ذو طابع دولي وإقليمي يهدف إلى تنسيق وتوحيد آليات الرقابة على السفن لضمان امتثالها للمعايير الدولية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية، حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن، وصيانة حقوق البحارة. وقد نشأت هذه المذكرات استجابةً للحاجة الملحة إلى سد الثغرات الناتجة عن القصور في رقابة دولة العلم، حيث تركز على وضع نظام تفتيش ممنهج يشمل السفن الأجنبية الوافدة إلى موانئ الدول الأعضاء، مع ضمان تحقيق توازن بين الحفاظ على المصالح الاقتصادية وتعزيز الامتثال القانوني.

الفرع الأول

دور وأهمية مذكرات التفاهم في توحيد وتعزيز الرقابة من قبل دولة الميناء

تجمع الاتفاقيات الإقليمية الدول الساحلية من نفس المنطقة الجغرافية التي تتعهد بالتعاون لتحسين السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، يُعتبر هذا التعاون بين الدول الموقعة على هذه المذكرات جزءاً أساسياً من الجهود الدولية لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من المخاطر الناجمة عن السفن غير المطابقة للمعايير، تظهر أهميتها فيما يلي:

أولاً - توحيد معايير التفتيش والرقابة بين الدول

تهدف مذكرات التفاهم إلى توحيد وتطوير إجراءات تفتيش السفن الأجنبية في موانئ الدول الأعضاء¹، من خلال وضع معايير وإرشادات مشتركة للمفتشين. ويساهم ذلك في ضمان تنسيق أكثر في تطبيق قواعد الاتفاقيات الدولية وتقليل التفاوت في تطبيق الرقابة بين الدول الأعضاء، مما يعزز الالتزام الدولي بمعايير السلامة ويضمن احترام مبدأ عدم التمييز ومبدأ المساواة في المعاملة لجميع السفن².

ثانياً - تعزيز فعالية رقابة دولة الميناء من خلال تبادل المعلومات:

تشجع الاتفاقيات الإقليمية على تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء حول السفن التي تم فحصها، والنواقص التي تم اكتشافها، وكذا الإجراءات التي تم اتخاذها. يتيح تبادل المعلومات تحديد السفن عالية المخاطر وتركيز الجهود على السفن التي من المرجح أن تشكل تهديداً. حيث من إحدى السمات المميزة لمذكرات التفاهم هي إنشاء أنظمة لتبادل المعلومات مثل نظام تقارير مذكرات التفاهم. يتيح هذا النظام معرفة تاريخ السفن من حيث الامتثال والمخالفات السابقة، مما يمكن دول الموانئ من تحديد السفن عالية الخطورة لتفتيشها³.

كما تساهم مذكرات التفاهم في تقليل الجهد المكرر في عمليات التفتيش، حيث يُمكن للدول الأعضاء الاستفادة من نتائج عمليات التفتيش التي أجرتها دول أخرى. فمن

¹ -LE COUVIOUR Karine, op.cit,p 533.

² - يشير تقرير المنظمة البحرية الدولية IMO إلى أن تباين التشريعات بين الدول كان عقبة رئيسية أمام السلامة البحرية قبل تطبيق مذكرات التفاهم (IMO, Guidelines for Port State Control Officers, International Maritime Organization 2022)

www.imo.org

³ - وفقاً لتقرير مذكرة تفاهم طوكيو فإن 85% من السفن التي تعرضت للتفتيش المؤدي للاحتجاز كانت بالفعل مصنفة عالية المخاطر بناءً على أنظمة المعلومات المشتركة. (Tokyo MOU Annual Report, 2021)

www.tokyo-mou.org

خلال تبادل نتائج التفتيش، يمكن لدول الموانئ تجنب تفتيش السفن التي سبق وأن خضعت للتفتيش مؤخرًا وتمتثل للمعايير، هذا يتيح التركيز على السفن الأكثر خطورة، مما يعزز كفاءة استخدام الموارد¹.

ثالثا - تعزيز الشفافية والمسئولية:

من خلال قواعد تبادل البيانات عبر أنظمة مثل نظام المعلومات الآلي أو نظام تقارير مذكرات التفاهم، تُسهل المذكرات الإقليمية تتبع أداء السفن والشركات المشغلة.

كذلك يساعد نشر نتائج عمليات التفتيش وتقارير الأداء السنوية وقوائم بالسفن المحظورة أو المخالفة في تسليط الضوء على السفن غير المطابقة للمعايير الدولية ودول العلم التي تفتقر إلى الامتثال، هذه الشفافية تدفع مالكي السفن ودول العلم لتحسين أدائهم خوفاً من التعرض للعقوبات أو الاحتجاز، كما أنها تشكل أداة ضغط على الدول التي تسمح بتسجيل السفن غير المطابقة، مما يدفعها إلى تحسين نظام الرقابة لديها².

رابعا - المساعدة الفنية والتدريب

توفر مذكرات التفاهم آليات للمساعدة الفنية والتدريب للدول الأعضاء، بهدف تعزيز قدراتها في الرقابة وتحسين مهارات مفتشيها.

¹ - تقرير مذكرة تفاهم البحر المتوسط (Mediterranean MOU, 2021) أشار إلى انخفاض بنسبة 20% في عمليات التفتيش المتكررة نتيجة تبادل البيانات بين الأعضاء

² - تقرير مذكرة تفاهم باريس لعام 2022 يشير إلى أن نشر قوائم السفن المحتجزة أسهم في زيادة امتثال مالكي السفن لمعايير السلامة بنسبة 18%

كما أظهرت مذكرة تفاهم باريس في تقريرها السنوي لعام 2020 أن عدد السفن المسجلة تحت أعلام المجاملة المحتجزة انخفض بنسبة 15% نتيجة للضغط الدولي على هذه الدول.

الفرع الثاني

أهم أهداف مذكرات التفاهم الجهوية

قبل أن نستعرض الأهداف المختلفة لمذكرات التفاهم الجهوية، نشير أولاً إلى أنه هناك عدة مذكرات جهوية متعلقة برقابة دولة الميناء.

أولاً - أمثلة على مذكرات التفاهم الجهوية:

تم التوقيع على عدة مذكرات تفاهم جهوية، بفضل جهود المنظمة البحرية الدولية التي قامت بتشجيع دول الميناء على تبني نظام متقدم ومتجانس لتفعيل القواعد المتعلقة بالرقابة، وذلك بالتوصل إلى التطبيق الفعلي لهذه القواعد وضرورة تعاون دول الميناء لإنشاء شبكة عالمية للرقابة تتمكن من القضاء على السفن دون المستوى¹.

هناك عدة اتفاقات إقليمية متعلقة بالرقابة المينائية، نذكر منها:

1 - مذكرة تفاهم باريس:

تعتبر أولى المذكرات الموقعة حيث تم توقيعها في 26 جانفي 1982 دخلت حيز التنفيذ في 01 جويلية 1982، تجمع 16 دولة أوروبية وكندا. تُعتبر نموذجاً لبقية مذكرات التفاهم، تنظم المذكرة التنسيق بين الدول فيما يتعلق بالرقابة على السفن الأجنبية التي تدخل موانئها، وقد ساهمت بشكل كبير في تحسين السلامة البحرية في المنطقة².

2 - مذكرة طوكيو :

تم توقيعها في عام 1993، وهي تغطي منطقة آسيا والمحيط الهادئ وقد زادت مؤخرًا هدفها في الفحص ليشمل 75% من السفن التي تستخدم موانئها.

¹ - LUCCHINI Laurent, « Rapport Introductif Général », in le pavillon, op.cit,p16.

² - Voir : PANCRACIO Jean-Paul, Droit de la mer, édition Dalloz, Paris, 2010, p 141.

3 - مذكرة تفاهم منطقة البحر الأبيض المتوسط:

تم توقيعها في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، تتكون من السلطات البحرية لمجموعة من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط، انضمت إليها الجزائر بتاريخ 13 مارس 2000 بموجب المرسوم الرئاسي¹ رقم 58/2000.

4 - اتفاقيات إقليمية أخرى: توجد اتفاقيات إقليمية في أمريكا اللاتينية، منطقة الكاريبي، المحيط الهندي، أفريقيا الوسطى والغربية، والخليج العربي.

ثانيا - الأهداف المنتظرة من الاتفاقيات الجهوية

- توحيد معايير التفتيش: تهدف المذكرات إلى تطوير إجراءات تفتيش موحدة بين الدول الأعضاء، مما يضمن تطبيقاً متناسقاً للمعايير الدولية على السفن.
- تعزيز السلامة البحرية: من خلال التفتيش المنتظم، تسعى المذكرات إلى تقليل الحوادث البحرية وحماية الأرواح والممتلكات.
- حماية البيئة البحرية: تسهم المذكرات في منع التلوث البحري من خلال ضمان امتثال السفن لمعايير البيئة.
- تحسين ظروف عمل البحارة: تعمل المذكرات على ضمان التزام السفن بالمعايير الدولية المتعلقة بحقوق وظروف عمل البحارة.
- مكافحة أعلام الملائمة: تسعى المذكرات إلى التصدي لظاهرة تسجيل السفن في دول ذات رقابة ضعيفة (أعلام الملائمة) من خلال تعزيز الرقابة في موانئ الدول الأعضاء.

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 58/2000 مؤرخ في 13 مارس 2000 يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج.ر.ج.ج. بتاريخ 15 مارس 2000، ع 13.

ثالثاً - التحديات التي تواجه تطبيق مذكرات التفاهم الجهوية

رغم الفوائد الواضحة، تواجه مذكرات التفاهم تحديات مثل:

- عدم توفر الموارد الكافية في بعض الدول الأعضاء لتنفيذ عمليات التفتيش بفعالية، فالدول النامية تواجه صعوبات في تأهيل كوادرها للتعامل مع التقنيات الحديثة للتفتيش.

- التداخل بين التشريعات المحلية والدولية قد يعيق التنفيذ الموحد، فعندما تتعارض التشريعات الوطنية مع الالتزامات الدولية، يصعب تطبيقها بشكل متناسق، مما يؤدي إلى فجوات في التنفيذ. كما نجد بعض الدول تتباطأ في تعديل تشريعاتها لتتوافق مع الاتفاقيات الدولية، فقد تستغرق بعض الدول وقتاً لتعديل قوانينها الداخلية بما يتفق مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي انضمت إليها¹.

- غياب نظم فعالة لتبادل المعلومات في الوقت الحقيقي بين الدول الأعضاء يجعل من الصعب تتبع السفن غير المطابقة، مما يؤدي إلى زيادة احتمالية استغلال الثغرات من قبل المشغلين غير الملتزمين².

- التحديات الاقتصادية والسياسية: بعض الدول تتردد في تطبيق معايير صارمة خوفاً من التأثير على حركة التجارة البحرية أو فقدان عائدات الموانئ. فالضغوط السياسية والاقتصادية قد تؤدي إلى تخفيف الرقابة على السفن

¹ - شتوي حسين، حمداني هجيرة، تنسيق التشريعات بين الأنظمة الدولية والجزائرية لحماية البيئة البحرية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 11، العدد 02، 2024، ص ص 677-696.

<https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/86/11/2/251933>

² - وفقاً لتقرير مذكرة تفاهم باريس (Paris MOU Annual Report, 2022)، فإن ضعف تبادل المعلومات كان

عاملاً في احتجاز سفن ذات تاريخ من المخالفات في أكثر من ميناء

<https://parismou.org/system/files/202306/Paris%20MOU%20Annual%20Report%202022.pdf> Consulté le : 23/08/2025.

الباب الثاني

رقابة سلامة استغلال السفن وعمليات النقل

الباب الثاني

رقابة سلامة استغلال السفن وعمليات النقل

تشمل رقابة سلامة استغلال السفن وعمليات النقل مجموعة واسعة من التدابير القانونية والفنية والإدارية التي تهدف إلى تقليل المخاطر المحتملة التي قد تتجم عن تشغيل السفن، سواء من حيث الأعطال التقنية، الامتثال لمتطلبات السلامة، أو الحد من التلوث البحري. في هذا السياق، تلعب الهيئات الوطنية والدولية، مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO)، دورًا بارزًا في وضع الإطار التنظيمي لمراقبة السفن، من خلال اتفاقيات مثل اتفاقية سولاس (SOLAS) واتفاقية ماربول (MARPOL)، اللتين تشكلان حجر الأساس لسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية.

يمثل ضمان سلامة استغلال السفن وعمليات النقل البحري قضية بالغة التعقيد ومتعددة الأبعاد، حيث تتداخل فيها مجموعة من العوامل، منها ما تطرقنا إليه من خلال الباب الأول بما في ذلك تصميم السفن وبنائها، الظروف الجوية، إدارة المواد الخطرة، وتعزيز الأمن البحري:

فيعد تصميم السفن وبنائها أحد الجوانب الأساسية لضمان السلامة البحرية، حيث تفرض التشريعات الدولية معايير صارمة تضمن متانة الهيكل، واستقرار السفينة، وقدرتها على الطفو في مختلف الظروف. ومن بين الإجراءات التنظيمية المهمة في هذا السياق، اشتراط وجود هياكل مزدوجة في ناقلات النفط، وهو مطلب تم تبنيه عقب كوارث بيئية كحادثة ناقلة النفط¹ إكسون فالديز Exxon Valdez، بهدف تقليل مخاطر تسرب النفط في حالات الطوارئ البحرية.

¹ - وقعت حادثة ناقلة النفط Exxon Valdez في 24 مارس 1989 بخليج الأمير ويليام في ألاسكا، عندما اصطدمت الناقلة بالشعاب المرجانية Bligh Reef بسبب خطأ بشري وإخلال بواجبات المراقبة، مما أدى إلى تسرب كميات كبيرة من النفط الخام قُدرت بحوالي 11 مليون غالون، وهو ما جعله أحد أكبر حوادث التلوث البحري في تاريخ الولايات المتحدة. خلف الحادث آثارًا بيئية جسيمة تمثلت في تلوث مساحات واسعة من السواحل وتضرر الحياة البحرية، كما ترتب عنه إدخال إصلاحات قانونية مهمة أبرزها صدور قانون Oil Pollution Act of 1990

تلعب صيانة السفن دورا جوهريا في تعزيز سلامة تشغيل السفن، إذ يتحمل ملاك السفن مسؤولية ضمان الجاهزية الفنية لسفنهم والتأكد من كفاءة أنظمة السلامة على متنها. وتساهم هيئات التصنيف البحري، مثل مكتب فيريetas ومكتب اللويدز، في هذه العملية من خلال الإشراف على امتثال السفن للمعايير الدولية المعتمدة.

كما تشكل إدارة البضائع الخطرة محورا رئيسيا في تنظيم عمليات النقل البحري، حيث تفرض الاتفاقيات الدولية، مثل اتفاقية ماربول، ضوابط مشددة لنقل المواد القابلة للاشتعال والملوثة، بما في ذلك النفط والمواد الكيميائية والمشعة، وذلك بهدف الحد من احتمالات وقوع الحوادث وتقليل الآثار البيئية الناجمة عن أي تسرب محتمل.

فتعزيز الأمن البحري يمثل تحديا متزايدا في قطاع النقل البحري، حيث أصبحت السفن عرضة لمجموعة من التهديدات، مثل القرصنة، الإرهاب، وتهريب المخدرات، الأمر الذي يستلزم تكثيف الإجراءات الأمنية لضمان سلامة السفن وأطقمها وركابها. وفي هذا السياق، تم وضع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code) كإطار تنظيمي يحدد معايير أمنية مشددة لكل من السفن والموانئ.

أصبح اعتماد أنظمة إدارة السلامة ممارسة أساسية في قطاع الشحن البحري، حيث يوفر الرمز الدولي لإدارة السلامة (ISM Code) إطارا تنظيميا لتطوير وتنفيذ أنظمة متكاملة لإدارة المخاطر، وتعزيز ثقافة السلامة، وتحسين كفاءة التواصل داخل المؤسسات البحرية.

(OPA90) الذي شدد قواعد مسؤولية الناقلات النفطية وألزم بتعزيز معايير السلامة والانتقال التدريجي إلى السفن ذات الهيكل المزدوج. وتحملت شركة Exxon تكاليف مالية ضخمة شملت التعويضات وعمليات التنظيف وإعادة تأهيل البيئة البحرية. لمزيد من التفاصيل حول الحادثة أنظر:

NOAA – National Oceanic and Atmospheric Administration.

Exxon Valdez Oil Spill: 1989 Environmental Impact and Restoration

NOAA Office of Response and Restoration (OR&R), Exxon Valdez Overview.

<https://response.restoration.noaa.gov/oil-and-chemical-spills/significant-incidents/exxon-valdez-oil-spill>

ومنها ما سنحاول شرحه من خلال هذا الباب من الأطروحة إذ سنركز في الفصل الأول على عملية سلامة استغلال السفن:

حيث يعد تطوير مهارات وتدريب الطاقم البحرية عنصرا حاسما في ضمان السلامة البحرية، إذ تهدف اتفاقية المعايير الدولية للتدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للبحار (STCW) إلى التأكد من امتلاك أفراد الطاقم الكفاءات والخبرات الضرورية لتشغيل السفن وفق أعلى معايير السلامة.

بالإضافة إلى الحد من التلوث البحري الذي يعد ركيزة أساسية في منظومة السلامة البحرية، حيث يمكن أن تؤدي مياه الصابورة، التي تُفرغها السفن أثناء عمليات الملاحة، إلى نقل أنواع غريبة إلى النظم البيئية البحرية، مما يؤثر على توازنها الحيوي. ولهذا السبب، تم تبني تدابير رقابية صارمة تهدف إلى تنظيم إدارة مياه الصابورة والحد من تأثيراتها البيئية الضارة.

وسنخصص الفصل الثاني لرقابة سلامة عمليات النقل من خلال:

- إبراز دور الشحن والتفريغ، وإجراءات التشغيل في التقليل من المخاطر.
- تقييم عمليات النقل البحري من حيث الامتثال لقواعد السلامة.

وإجمالاً، فإن تحقيق سلامة عمليات النقل البحري لا يقتصر على الالتزام باللوائح التنظيمية، بل يتطلب أيضاً تعزيز التعاون الدولي، ضمان التطبيق الفعال للمعايير، ونشر الوعي بالمخاطر البحرية لضمان استدامة القطاع البحري وسلامته.

الفصل الأول

رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

تعد سلامة استغلال السفن إحدى القضايا الرئيسية في قطاع النقل البحري، حيث تشكل الرقابة على حالة السفن عنصرًا أساسيًا في الحد من المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية. وتُناط بهذه المهمة دولة العلم، التي تتحمل مسؤولية ضمان امتثال السفن المسجلة تحت علمها للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة، إذ تتولى دولة العلم مسؤولية التحقق من امتثال السفن لمتطلبات السلامة البحرية الدولية من خلال عمليات التفتيش الدورية التي تهدف إلى تقييم حالة السفينة ومدى التزامها باللوائح التنظيمية وإصدار شهادات السلامة، مثل شهادات صلاحية الإبحار، التي تثبت امتثال السفن للمعايير المطلوبة.

ومع ذلك، فإن نظام الرقابة على سلامة السفن ليس بمنأى عن التحديات، ومن أبرزها ظاهرة "أعلام المجاملة"، حيث تلجأ بعض الدول إلى توفير شروط تسجيل مرنة وإجراءات رقابية أقل صرامة بهدف جذب السفن المسجلة لديها، تحقيقًا لمكاسب اقتصادية. فقد يلجأ بعض مالكي السفن إلى تسجيل سفنهم تحت هذه الأعلام للتهرب من الرقابة الصارمة وتقليل التكاليف المرتبطة بالامتثال لمتطلبات السلامة، مما يؤدي إلى انخفاض المستوى العام للسلامة البحرية وزيادة احتمالية وقوع الحوادث في البحر.

ولتعزيز سلامة استغلال السفن، من الضروري تعزيز إجراءات الرقابة والحد من انتشار أعلام المجاملة، الأمر الذي يتطلب تعزيز التعاون الدولي وتشديد تطبيق التشريعات البحرية لضمان بيئة بحرية أكثر أمانًا.

فبالإضافة إلى الرقابة على حالة السفن، هناك عوامل أخرى تساهم في تعزيز السلامة البحرية، تتمثل في الرقابة على سلامة استغلال السفن بما في ذلك تدريب الطاقم وتحسين مهاراتهم، إدارة البضائع الخطرة والوقاية من التلوث.

يركز هذا الفصل من الأطروحة على تحليل الإطار القانوني والعملي لرقابة سلامة استغلال السفن، ودور السلطات البحرية في تطبيق الأنظمة واللوائح ذات الصلة. كما سيتم تناول التحديات التي تواجه أنظمة الرقابة البحرية، خاصة في ظل التطورات التكنولوجية الحديثة وزيادة تعقيد عمليات النقل البحري. ومن خلال استعراض التشريعات الوطنية والدولية، سيتم تقييم مدى فعالية هذه الأنظمة في الحد من الحوادث البحرية وضمان الاستدامة البيئية للنقل البحري.

لذلك سنتناول في **المبحث الأول** المعايير الدنيا المتعلقة بسلامة تشغيل طاقم السفينة، ونخصص **المبحث الثاني** لدراسة سلامة البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

المعايير الدنيا المتعلقة بسلامة تشغيل طاقم السفينة

يعد قطاع النقل البحري عنصراً أساسياً في التجارة الدولية والاقتصاد العالمي، حيث تعتمد معظم الدول على السفن لنقل البضائع والركاب عبر البحار والمحيطات. ونظراً لأهمية هذا القطاع ومن أجل ضمان السلامة المهنية، وتحقيق معايير العيش اللائق للبحارة، وتعزيز الامتثال للقوانين الدولية، تبرز الحاجة الملحة إلى تنظيم وتطوير بيئة العمل البحري.

على الرغم من أن أسباب ضعف السلامة البحرية كانت تُعزى تقليدياً إلى الحالة السيئة للسفينة، إلا أن التحقيقات في الحوادث تُظهر أن ما يقرب من 80% منها ناتج عن خطأ بشري¹، وهو ما أصبح يُعرف بـ "العنصر البشري"، والذي يرتبط في هذه الحالة

¹ - تُجمع التقارير الدولية المتخصصة في مجال السلامة البحرية على أن الخطأ البشري يمثل العامل الأكثر تأثيراً في وقوع الحوادث البحرية. فقد أظهرت دراسات المنظمة البحرية الدولية (IMO) والوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (EMSA) أن ما يقرب من 75% إلى 80% من الحوادث تعود بصورة مباشرة أو غير مباشرة إلى قرارات بشرية غير سليمة، أو ضعف في التدريب، أو قصور في تطبيق إجراءات السلامة. وتدعم هذه النتائج أيضاً دراسات كل من هيئة التحقيقات البحرية البريطانية (MAIB) وخفر السواحل الأمريكي (USCG)، التي خلصت في نماذج تحليل العوامل

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

بظروف تشغيل السفينة. وعلى الرغم من أن هذه المسألة قد شغلت المجتمع البحري لما يقارب ربع قرن، إلا أن المشرع لم يتناولها إلا خلال العقد الأخير، كما سيتضح لاحقاً.

فبعد عدة حوادث بحرية أدركت المنظمة الدولية البحرية أهمية العامل البشري في تحقيق السلامة البحرية، بعد أن كان اهتمامها منصب بنسبة 80% على الجانب التقني للسفينة. وعلى إثر هذا الاهتمام بدأ التركيز على اعتماد الشهادات كمقاربة جديدة لتحقيق السلامة البحرية وتجسد ذلك في مؤتمر الأمم المتحدة المنعقد تحت إشراف المنظمة الدولية البحرية خصص لتكوين رجال البحر وتسليم الشهادات، وتمخض عن هذا المؤتمر اتفاقية دولية خاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وإعمال النوبات للعاملين في البحر¹، هذه الاتفاقية التي يرمز إليها بالأحرف STCW التي لعبت دوراً محورياً في تحديد متطلبات التأهيل والتدريب للبحارة، وضمان توافر فرق طاقم مؤهلة قادرة على التعامل مع التحديات التقنية والمهنية على متن السفن.

من هنا، تبرز عدة قضايا رئيسية تتعلق بتدريب البحارة وتوظيفهم، وعقود العمل، وساعات العمل والراحة، إضافة إلى الامتثال للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة والصحة المهنية. كما تُثار تساؤلات حول مدى كفاية هذه اللوائح في حماية حقوق البحارة، لسيما فيما يتعلق بالتوظيف العادل، وتسديد الرواتب، وآليات تقديم الشكاوى. لذلك، فإن دراسة هذه القضايا من منظور قانوني وتنظيمي تكتسب أهمية خاصة لضمان تحسين ظروف العمل في قطاع النقل البحري، وتعزيز الاستدامة في إدارة الموارد البشرية البحرية.

البشرية (HFACS) إلى أن الأخطاء البشرية كانت حاضرة في نحو أربعة أخماس الحوادث البحرية خلال العقدين الأخيرين، مما يجعل هذا العامل محورياً في أي سياسة تهدف إلى تعزيز سلامة الملاحة البحرية.

-Voir : -IMO, *Guidance on Near-Miss Reporting*, MSC-MEPC.7/Circ.7 (2008)
-EMSA, *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents* (2019–2023);
-USCG & MAIB, *Human Factors in Maritime Accidents: HFACS Analysis* (2010);
-DMA, *Human Error at Sea* (2002).

¹ دحماني محمد الصغير، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، "فعالية القواعد الخاصة بالسلامة البحرية"، مخر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2021، ص 49.

لذلك سنتطرق في **المطلب الأول** للمتطلبات المتعلقة بتأهيل وتدريب طاقم السفينة وفي **المطلب الثاني** الإطار القانوني لرقابة تأهيل الطاقم ودور السلطات البحرية في تطبيق الأنظمة واللوائح ذات الصلة.

المطلب الأول

المتطلبات المتعلقة بتأهيل وتدريب طاقم السفينة

تشير مختلف الصكوك الدولية إلى متطلبات تفصيلية بشأن تأهيل وتدريب طاقم السفينة، لسيما فيما يتعلق بالسلامة، والكفاءات، والامتثال للمعايير الدولية.

فقد فرضت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على الدول الأطراف ممارسة ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها بموجب الفقرة 1 من نص المادة 94، وخصت الفقرة 3 (ب) من نفس المادة تعيين الطاقم المؤهل لتشغيل السفن وتكوينهم وتدريبهم، وضمانات تحسين أحوال العمال المهنية مع الأخذ بعين الاعتبار الممارسات والقواعد الدولية السارية¹.

كما تعتبر اتفاقية مستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر (STCW) المعدلة² من أهم الاتفاقيات الدولية المنظمة لتأهيل رجال البحر والتي تهدف إلى التأكد من امتلاك أفراد الطاقم الكفاءات والخبرات الضرورية لتشغيل السفن وفق أعلى معايير السلامة، بالإضافة إلى ما اعتمده منظمة العمل الدولية من اتفاقيات وتوصيات من أجل تحسين العمل البحري³.

¹ - المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار: "واجبات دولة العلم... 3- تتخذ كل دولة، بالنسبة للسفن التي ترفع علمها، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق، بعدة أمور منها: (ب) تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة؛..."

² - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) لعام 1978 المعدلة:
- عام 1995 دخلت حيز التنفيذ في 1997/02/01.

- ثم في عام 2010 دخلت حيز التنفيذ في 2012/01/01..

³ - انظر: - غربي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر، 2017، ص 239.

الفرع الأول

احترام مبدأ التأهيل النوعي لطاقم السفينة

كانت اتفاقية مستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر (STCW) تركز فقط على المعارف النظرية للبحارة، ولم تكن تتطلب سوى الامتثال لمعايير دولة العلم التي يعمل تحتها البحار، مما أدى إلى تفاوت كبير في مستوى الكفاءة. أما التعديلات الجديدة، فقد حددت معايير دولية موحدة للتدريب والتعليم البحري، مع التركيز على التدريب القائم على الكفاءة. كما وضعت المعايير التفصيلية لمتطلبات كل وظيفة، ومستوى المعرفة والفهم اللازمين، بالإضافة إلى الطرق والمعايير المستخدمة لتقييم الكفاءة.

بالإضافة إلى ذلك، فرضت الاتفاقية تدريباً عملياً لتطوير المهارات الأساسية، من خلال استخدام أجهزة المحاكاة والمعدات الإلكترونية¹. كما ألغت إمكانية الحصول على الشهادات البحرية بناءً على الخبرة العملية فقط، وألزمت البحارة بإكمال برنامج تعليمي وتدريب معتمد بالإضافة إلى الخدمة البحرية.

بالإضافة إلى مسؤولياتها تجاه البحارة المحليين، فإن دول العلم ملزمة أيضاً بالاعتراف بشهادات البحارة الأجانب العاملين على متن سفنها. يتطلب هذا غالباً إبرام اتفاقيات إدارية أو حتى معاهدات دبلوماسية مع الدول المصدرة لهذه الشهادات، أو إجراء عمليات تفتيش مباشرة على مؤسساتها التعليمية، ودوراتها التدريبية، وإجراءاتها الإدارية، لضمان توافقها مع المعايير الدولية².

ففي إطار تنظيم وتأهيل الكوادر البحرية، أكدت اتفاقية (STCW) على ضرورة استيفاء الحد الأدنى من المعارف العلمية المطلوبة لمزاولة المهن البحرية، حيث أدرجت

¹ - يتعين على البحارة، من الآن فصاعداً، اكتساب المعرفة الأساسية عن طريق الإعلام الآلي، وإلا فقد يكونون عرضة لمخالفة أحكام الاتفاقية. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن التدريب القائم على الموارد الرقمية لا يضمن بالضرورة تحسين مستوى السلامة، مع الإشارة إلى النقص الملحوظ في المعايير الدولية الموحدة في هذا المجال.

- Dimitrios Nassios, op.cit, note de bas de page N° 555, p 138

² - Ibid,p 139.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

هذه المتطلبات في مدونة مرفقة بالاتفاقية، متضمنة قواعد تفصيلية تحدد الحد الأدنى من المؤهلات اللازمة للحصول على شهادات اعتماد لممارسة وظائف بحرية محددة.

وبموجب هذه القواعد، يشترط للحصول على شهادة ربان سفينة أو ضابط أول لسفينة ذات حمولة كلية تبلغ 200 طن أو أكثر، توفر المؤهلات المعتمدة وفقاً لأحكام الاتفاقية¹. كما يُلزم الضباط المسؤولين عن النوبة الملاحية في السفن التي تقل حمولتها عن 200 طن بحيازة شهادات مهنية معتمدة²، وبالمثل، يتعين على الضباط المسؤولين عن النوبة الملاحية للسفن ذات الحمولة الكلية التي تعادل أو تتجاوز 200 طن استيفاء متطلبات التأهيل وفقاً للمعايير الدولية³. كما يُلزم المهندسون الأوائل والثواني العاملون على السفن المزودة بمحركات دفع رئيسية ذات قوة تعادل أو تتجاوز 3000 كيلوواط⁴ بالحصول على شهادات تأهيل هندسية معتمدة، فضلاً عن إلزام المهندسين الأوائل والثواني العاملين على السفن المزودة بمحركات رئيسية ذات قوة تتراوح بين 750 و3000 كيلوواط⁵ بالحصول على شهادات تأهيل هندسية مناسبة.

كما تفرض القواعد ذاتها حصول ضباط اللاسلكي البحري⁶ على شهادات تشغيل الراديو المعتمدة، وأخيراً، تشترط الاتفاقية حصول الأفراد المكلفين بتشغيل قوارب النجاة على شهادات خبرة معتمدة تؤهلهم للقيام بمهامهم وفقاً لمقتضيات السلامة البحرية⁷.

في الجزائر، شكلت هذه القواعد مرجعاً تشريعياً معتمداً في النظام القانوني الداخلي، حيث تم الاستناد إليها لإصدار الأحكام المنظمة لمزاولة الأنشطة في مجالات الملاحة التجارية والنزهة والصيد. وقد حددت المواد 386 إلى 393 من القانون البحري الأحكام الأساسية لممارسة مهنة البحار، بما في ذلك متطلبات اللياقة البدنية، والحد الأدنى من

1- ملحق القاعدة 2/2.

2- ملحق القاعدة 3/2.

3- ملحق القاعدة 4/2.

4- ملحق القاعدة 2/3.

5- ملحق القاعدة 3/3.

6- ملحق القاعدة 1/4.

7- ملحق القاعدة 1/6.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

المؤهلات التعليمية، والجنسية... إلخ، فقد أولى التشريع عناية خاصة بتنظيم التفاصيل المتعلقة بالتكوين المهني، وتصنيف الشهادات البحرية، وذلك وفقاً للضوابط المحددة في الأنظمة والمراسيم ذات الصلة.

وفقاً لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 108/16 الصادر بتاريخ 21 مارس 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة¹، الذي حل محل المرسوم التنفيذي رقم 143/02 المتعلق بذات الشأن² والملغى³، حيث يبقى العمل بالنصوص التطبيقية لهذا الأخير⁴ لحين صدور النصوص التطبيقية للمرسوم التنفيذي 108/16⁵.

وفي هذا السياق، يُلزم المرسوم التنفيذي 108/16 جميع الأشخاص المكلفين بمهام قيادة السفن وضبطها بضرورة حيازة شهادات الكفاءة المنصوص عليها في المادة الثالثة منه،

1- المرسوم التنفيذي رقم 108/16 الصادر بتاريخ 21 مارس 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، ج.ر.ج.ج. بتاريخ 03 أبريل 2016، ع 21، ص 6.

2- المرسوم التنفيذي رقم 143/02 الصادر بتاريخ 16 أبريل 2002، يحدد الشهادات وشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية وشروط إصدارها، ج.ر.ج.ج. بتاريخ 24 أبريل 2002، ع 29.

3- بموجب نص المادة 106 من المرسوم التنفيذي رقم 108/16.

4- من النصوص التنظيمية التي تبقى سارية نذكر:

- المرسوم التنفيذي 2000/338 المؤرخ في 26 أكتوبر 2000، يحدد حالات السحب المؤقت والنهائي لشهادات الكفاءة الخاصة بالملاحة البحرية والتشطيب من سجل رجال البحر وشروطها، ج.ر.ج.ج. الصادرة في 31 أكتوبر 2000 العدد 64، ص 24.

- القرار الوزاري المؤرخ في 20 مارس 2014، يحدد شروط تنظيم الامتحانات المهنية من أجل الحصول على شهادات الكفاءة والشهادات الخاصة بالملاحة التجارية وكفاءتها، صادر عن وزارة النقل، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 20 أوت 2014 العدد 49، ص 27.

- القرار الوزاري المؤرخ في 26 مارس 2006، يحدد نظام الدراسات من أجل منح شهادات ملاح بحري، صادر عن وزارة النقل، ج.ر.ج.ج. الصادرة في 10 ماي 2006 العدد 30، ص 10.

- 4 قرارات وزارية مشتركة بين وزارة الصيد البحري وتربية المائيات ووزارة النقل، المؤرخ في 05 نوفمبر 2007، يحدد شروط الالتحاق ببرنامج ونظام الدراسات للحصول على: - شهادة تقني سامي في الصيد البحري، - وشهادة تقني في الصيد البحري، - وشهادة بحار مؤهل في الصيد البحري، - وشهادة الأهلية في الصيد البحري، ج.ر.ج.ج. الصادرة في 30 ديسمبر 2007، عدد 81، مع الإشارة إلى أن القرار الأول منها عدل بالقرار الوزاري المشترك الصادر في 14 سبتمبر 2011، ج.ر.ج.ج. الصادرة في 25 مارس 2012، عدد 17.

5- هذا ما جاء في نص المادة 105 من نفس المرسوم.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

وذلك باستثناء المهام المتعلقة بقيادة القوارب غير المزودة بمحرك والتي تقل حمولتها الإجمالية عن ستة (6) أطنان، وكذلك قيادة السفن المخصصة لنقل المحروقات والمواد الخطرة، إلا في ظل استيفاء شروط إضافية مشددة. ويتعين على المترشحين لنيل الشهادات البحرية اجتياز تكوين متخصص في مجال السلامة البحرية، وفقاً للمعايير المحددة.

أما بالنسبة للمترشحين لقيادة السفن ذات الحمولة وسفن الرحلات الدولية، فيشترط حصولهم على شهادة معتمدة في مجال الاتصالات البحرية، وفقاً لما يقتضيه النظام العالمي للاستغاثة والسلامة في البحر (GMDSS)¹. وقد حدد القرار الوزاري الصادر بتاريخ 20 مارس 2014 الإطار القانوني المنظم لشروط وكيفيات إجراء الامتحانات المهنية الخاصة بمنح شهادات الكفاءة والشهادات المتعلقة بالملاحة التجارية، ويشترط على المترشحين تقديم ملف كامل، يتضمن نسخة مصدقة من شهادات الكفاءة والأمان، إلى جانب سجل التكوين على متن السفينة، وشهادة اللياقة البدنية.

وتخضع الامتحانات لمعايير قانونية دقيقة، تشمل اختبارات شفوية، كتابية، وتطبيقية، وفقاً لطبيعة الشهادة المطلوبة. كما يشترط لقبول المترشحين تحقيق معدل عام لا يقل عن 20/10، مع ضرورة الحصول على درجة لا تقل عن 20/08 في كل مادة على حدة².

¹ - وفقاً للمرسوم التنفيذي رقم 108/16، في مواد 5،6،8،11 تُحدد الأحكام القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية، وللمقابلة يمكن الرجوع إلى نص المادة 91 من المرسوم التنفيذي رقم 143/02، التي تنص على وجوب امتلاك رجال البحر المؤهلات التقنية والتكوينية اللازمة، سواء من خلال شهادات رسمية أو برامج تأهيلية معتمدة، لضمان الامتثال لمعايير الأمن البحري ومكافحة التلوث البحري.

² - بناءً على القرار الوزاري الصادر بتاريخ 20 مارس 2014، الصادر عن وزارة النقل، ج.ر.ج. بتاريخ 10 أوت 2014، ع 49، ص 31، فقد تم تحديد الضوابط القانونية والإجراءات التنظيمية المتعلقة بالامتحانات المهنية الخاصة بمنح شهادات الكفاءة والشهادات المرتبطة بالملاحة التجارية وكيفية مشاركة المستخدمين البحريين في عمليات التكوين المهني، وفقاً لمنهجيات وطنية محددة، بما في ذلك محطات الوقود البحرية ومؤسسات التكوين المتخصصة.

الفرع الثاني

احترام مبدأ الكفاية العددية من رجال البحر

تتطلب ملاحاة السفينة تواجد عدد أدنى من أفراد الطاقم على متنها من أجل تسييرها وصيانتها والمحافظة عليها وعلى أرواح من عليها وما تحمله من بضائع، خاصة في المنشآت الكبرى والسفن ذات الحمولة المعتبرة (500 طن فأكثر) كوسائط قاعدية لتتنقل الأشخاص والبضائع من وإلى الدول. من هذه الزاوية ركز الجهد التشريعي على المستويين الوطني والدولي.

كما يجب فهم كفاية الطاقم، قبل كل شيء، في ضوء تطور ظروف تشغيل السفن، سواء من حيث أتمتة السفن (emploi de machines d'automatismes) أو من حيث عولمة القوى العاملة البحرية¹.

أولاً - التطبيق الآمن للسفن على المستويين الوطني والدولي

يتعين على الدول الأعضاء أن تضمن تجهيز جميع السفن المسجلة تحت أعلامها بعدد كافٍ من أفراد الطاقم لضمان تشغيلها بأمان وفعالية، هذا هو المبدأ الذي اتفقت عليه كل من اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار واتفاقيات العمل البحري كمعيار للسلامة البحرية. إذ يجب على الإدارات البحرية أن تحدد التطبيق الآمن الأدنى للسفن وذلك بإتباع إجراءات شفافة تأخذ بعين الاعتبار إرشادات المنظمة البحرية الدولية².

كما أكدت اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 (CTM) أنه من الضروري أن تولي، دولة العلم، الاعتبار الواجب للأمن في كل الظروف عند تحديد مستويات تزويد السفن بالأطقم الكافية والمؤهلة³.

¹ -NASSIOS Dimitrios , op.cit, p 135-137.

² - هذا ما أكد عليه الفصل السابع من اتفاقية SOLAS/74 في الفقرة الثانية من اللائحة 14.

³ - اللائحة 2-7 من الاتفاقية.

أما المشرع الجزائري فقد ربط تحقيق سلامة الأرواح في البحار والصحة والأمن على متن السفن بوجوب تزويد كل سفينة بطاقم كفاء ومؤهل وبعده كاف، كما حمل مجهزة السفينة مسؤولية ذلك بشكل مباشر¹.

كما حدد المرسوم التنفيذي رقم 02/02² الحد الأدنى من البحارة على متن كل سفينة معينة من السفن التجارية الجزائرية التي تفوق حمولتها 500 طن لضمان أمنها بالاعتماد على الجدول المرفق بالملحق الأول من المرسوم.

تعتمد الإدارة البحرية الوطنية في تحديد عدد البحارة بناء على 4 معايير: نوع السفينة، صنف السفينة (آلية أو عادية)، نوع الملاحة التي تمارسها، وحمولة السفينة. فلا يمكن أن يقل عدد البحارة الذين يضمنون أمن السفينة الجزائرية عن العدد المحدد، مع قابلية تعديله، بناء على طلب مجهزة السفينة، في حال تغيير أحد المعايير المذكورة أو تطبيق قواعد دولية جديدة³.

وتجدر الإشارة إلى أن المادة 5 من المرسوم 02/02 نصت على وجوب تزويد السفن الناقلة للركاب المستغلة، زيادة على ذلك، بطاقم لضمان أمن الركاب بمعدل 6 أشخاص لكل شريحة تتكون من 100 راكب أي ربانين و 4 مستخدمين تنفيذ.

ثانيا - تطور ظروف تشغيل السفن على ضوء أتمتة السفن

فعلى مدى الثلاثين عامًا الماضية، أدى الارتفاع المتزايد في مستوى الأتمتة إلى تقليص عدد أفراد الطاقم بشكل ملحوظ. إذ كان الطاقم في الستينيات، يتكون من 40 إلى 50 فردًا لكل سفينة، في حين تعمل بعض السفن اليوم بأقل من 20 فردًا⁴. رغم التكهّنات

¹ - المواد 410 و 428 من القانون البحري الجزائري.

² - المرسوم التنفيذي رقم 02/02، المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج.ج.ج.ج. الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002، العدد 01.

³ - المادة 06 من نفس المرسوم.

⁴ - Organisation Internationale du Travail (O.I.T.), Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer, 2001, pp. 33-34,

حول إمكانية تطوير سفن روبوتية تعمل دون طاقم ويتم التحكم بها عبر الأقمار الصناعية، إلا أن هذا التوجه قد تباطأ مؤخرًا.

كما تشير التوقعات إلى أن عدد أفراد الطاقم سيظل مستقرًا نسبيًا خلال العقد القادم، على الرغم من أن تقليل عدد أفراد الطاقم قد يؤثر على مستويات التعب والصيانة حيث لم يتم حتى الآن إثبات علاقة سببية مباشرة -إيجابية كانت أم سلبية- بين حجم الطاقم ومستوى السلامة البحرية¹.

ثالثًا -تطور ظروف تشغيل السفن من حيث عولمة القوى العاملة البحرية

أما من حيث الطابع العالمي للقوى العاملة البحرية فيعتبر أحد أهم العوامل المؤثرة في كفاءة الطاقم، إذ ساهمت قوانين البحار، إلى جانب أنظمة التسجيل المفتوح للسفن، في خلق سوق عمل دولية تضم أكثر من 1.2 مليون بحار، مما أدى إلى انتشار الطاقم المختلط متعدد الجنسيات. ووفقًا لدراسة حديثة، فإن 65 % من الأسطول البحري العالمي يتكون من طاقم مختلط، حيث تحتوي 10% من السفن على طاقم يمثل خمس جنسيات أو أكثر.

في البداية، كان يُعتقد أن تنوع الجنسيات داخل الطاقم قد يؤدي إلى تحديات في التواصل، مما قد ينعكس سلبًا على السلامة البحرية. غير أن نفس الدراسة فندت هذه المخاوف، مشيرة إلى أن التعددية الثقافية لم يكن لها تأثير سلبي على العمل الجماعي داخل السفينة، بل على العكس، ساعدت في تحقيق اندماج اجتماعي أفضل بين أفراد الطاقم، مما عزز من مستوى التعاون داخل السفينة.

رابعًا -التأثير السلبي للعولمة على السلامة البحرية:

يتجلى التأثير السلبي الحقيقي للعولمة في مجال السلامة البحرية من خلال الاعتماد المتزايد على العمالة الرخيصة القادمة من آسيا وأوروبا الشرقية. فرغم أن هذه

www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmcOl/jmcr3.htm.

¹ - NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 135.

العمالة أصبحت ضرورية لتعويض النقص المستمر في أفراد الطاقم¹ من دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OCDE) منذ أوائل التسعينيات، إلا أنها غالبًا لا ترقى إلى نفس المستوى من الجودة. ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى عدم توفر الموارد الكافية في بعض الدول، مما أدى إلى تفاوت كبير في أنظمة التدريب والمعايير المطلوبة للحصول على شهادات الكفاءة.

الفرع الثالث

المتطلبات الصحية والطبية للبحارة في بيئة العمل

تُعد السلامة البحرية في بيئة العمل أحد الركائز الأساسية لضمان ظروف تشغيل آمنة للطاقم البحري، وهو ما يستلزم تحقيق توازن بين الأطر التنظيمية والتعاقدية، سواء على المستوى الفردي أو الجماعي. ويتجلى ذلك في ضرورة الالتزام بالمعايير الدولية ذات الصلة، بما في ذلك تلك التي تحكم العلاقة بين البحارة وأصحاب العمل، بالإضافة إلى الإطار القانوني الذي ينظم الجوانب المهنية والوقائية.

أولاً: العلاقات الفردية في بيئة العمل

فيما يتعلق بالعلاقات التعاقدية الفردية، يُلاحظ وجود ممارسات استغلالية في آليات توظيف البحارة، حيث تلعب وكالات التوظيف دورًا جوهريًا في عملية الوساطة بين مالكي السفن والعمال البحريين. غير أن هذه الوكالات تعمل في كثير من الأحيان خارج نطاق الرقابة الحكومية، مما يؤدي إلى انتشار ممارسات غير قانونية، مثل فرض رسوم مالية على البحارة مقابل تأمين فرص عمل لهم، والتي قد تصل إلى 3000 دولار أمريكي أو ما يعادل راتب شهر كامل. وتُعد هذه الممارسات انتهاكًا صريحًا لاتفاقيات منظمة العمل الدولية، سيما الاتفاقية رقم 9 لعام 1920 بشأن تنظيم توظيف البحارة، والاتفاقية رقم

¹ - يعود ضعف إقبال الأفراد على مهنة البحار إلى عدة عوامل موضوعية، من بينها الظروف المعيشية والمهنية غير المرضية التي غالبًا ما ترافق هذه المهنة. بالإضافة إلى ذلك، يُعد قطاع النقل البحري من بين القطاعات ذات المعدلات الأعلى للوفيات مقارنة بغيره من المهن، وهو ما يُعزز العزوف عنه. ولا يمكن إغفال التهديد الفعلي الذي يمثله خطر هجمات القرصنة، والذي يساهم بدوره في تقليل جاذبية هذه المهنة.

179 لعام 1996، التي تلزم أصحاب العمل بسداد أجور الوكلاء بدلاً من تحميلها للبحارة أنفسهم. إضافة إلى ذلك، تُشير تقارير متخصصة إلى أن بعض البحارة يُجبرون على تحمّل نفقات السفر الجوي للالتحاق بسفنهم، مما يدفعهم إلى الاستدانة من وكلاء التوظيف، الأمر الذي يفاقم من هشاشة أوضاعهم المالية¹.

كما أن طبيعة عقود العمل² المؤقتة التي يبرمها معظم البحارة، والتي تقتصر في كثير من الأحيان على رحلة بحرية واحدة فقط، تجعلهم عرضة للاستغلال، خصوصاً في ظل عدم التزام بعض المشغلين بتقديم نسخ كاملة من العقود المبرمة. وفي بعض الحالات، يتم استبدال العقود الأصلية بعقود مزدوجة تختلف شروطها عن تلك المتفق عليها مسبقاً، مما يُشكّل انتهاكاً جسيماً لأحكام الاتفاقية رقم 22 لعام 1926 بشأن عقود عمل البحارة³.

1- الصحة والسلامة المهنية للبحارة

رغم التحسينات التدريجية في ظروف عمل البحارة خلال العقود الأخيرة، لا تزال هناك تحديات متعلقة بجوانب الصحة والسلامة المهنية⁴. فمن ناحية، يُثار جدل واسع حول مدى استقلالية الفحوص الطبية التي يخضع لها البحارة، حيث تُشير تقارير إلى أن وكلاء التوظيف يحتفظون بالسجلات الطبية بدلاً من الجهات المختصة، ما يثير مخاوف

¹- NASSIOS Dimitrios, op.cit, pp 143-144.

²- عوايل عبد الصمد، "خصوصية عقد العمل الذي يربط مجهز السفينة بأفراد طاقمه"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017، ص ص (66-80).

³- من أهم الاتفاقيات المبرمة في هذا الشأن هي اتفاقية العمل البحري لسنة 2006 المبرمة بجنيف -سويسرا- بتاريخ 23 فيفري 2006، والتي تبنتها منظمة العمل الدولية، حددت من خلالها الشروط الأساسية الخاصة بالعمل في قطاع الملاحة البحرية، كما تعتبر بمثابة تعزيز وتجديد لجميع الاتفاقيات البحرية التي تبنتها منظمة العمل الدولية منذ تاريخ إنشائها سنة 1919.

⁴- يقضي الطاقم حوالي ثلثي مدة الرحلة داخل القمرات وأماكن الإعاشة على متن السفينة، فلا بد من تهيئتها ليعيش فيها الطاقم حياة صحية، هادئة ومريحة تلي جميع حاجاته وتتوفر على جميع المتطلبات الصحية تحقيقاً لصحة الطاقم وراحته، -أنظر: مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 285.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

بشأن الشفافية والمهنية في تقييم أهلية البحار للعمل. كما تم تسجيل حالات لرفض تقديم الرعاية الطبية اللازمة لبعض أفراد الطاقم البحري، مما يُخالف القواعد الدولية ذات الصلة. وفيما يتعلق بظروف التغذية والإقامة على متن السفن¹، فإنها غالبًا ما تكون غير مطابقة للمعايير التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية، ومنها: الاتفاقية رقم 16 لعام 1921 بشأن الفحص الطبي للشباب (العمل البحري)، والاتفاقية رقم 68 لعام 1946 بشأن التغذية وخدمات المعيشة للبحارة، والاتفاقية رقم 73 لعام 1946 التي تؤكد على ضرورة إجراء الفحوص الطبية الدورية للعاملين في القطاع البحري، والاتفاقية رقم 75 لعام 1946 بشأن سكن الطاقم، والاتفاقية رقم 92 لعام 1949 بشأن سكن الطاقم (المعدلة)، والاتفاقية رقم 133 لعام 1970 بشأن سكن الطاقم (أحكام تكميلية)، والاتفاقية رقم 163 لعام 1987 بشأن رفاهية البحارة، والاتفاقية رقم 164 لعام 1987 بشأن الحماية الصحية والرعاية الطبية للبحارة، فضلًا عن التوصيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية (OIT).

2- السلامة المهنية ومخاطر العمل البحري

على الرغم من وجود إطار قانوني ينظم مسائل السلامة المهنية في القطاع البحري²، إلا أن غياب الإحصاءات الدقيقة حول معدلات الحوادث والإصابات بين البحارة يظل عائقًا أمام تحسين الأوضاع. فعلى عكس قطاع الطيران، الذي تخضع حوادثه لمراقبة صارمة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO)، لا تتوفر بيانات دولية موثوقة بشأن المخاطر المهنية للبحارة، إلا أن تقارير صادرة عن سلطات وطنية

¹ - مع الأخذ في الاعتبار أن الضوضاء والاهتزازات والإضاءة ودرجة الحرارة المحيطة داخل السفينة تجعل منها بالفعل بيئة ذات قابلية سكن مشكوك فيها.

-Lloyd's List, « Human factors engineering can reduce crew fatigue », 4 octobre, 2001.

² - شرح مفصل للمسائل المتعلقة بالسلامة المهنية للبحارة أنظر:

- La sécurité à bord du navire, brochure préparée par la garde côtière canadienne, division de la sécurité nautique, TP 5021.

وشركات تأمين تُشير إلى تسجيل معدلات وفيات مرتفعة، تصل إلى 10 حالات أسبوعياً¹.

إضافة إلى ذلك، يُلاحظ انتشار ممارسة تُعرف بـ "التخلي عن المطالبات"، حيث تُمارس ضغوط على البحارة المصابين للتنازل عن حقوقهم القانونية في التعويض مقابل مبالغ مالية ثابتة تدفعها شركات التأمين. كما رُصدت حالات اعتداء ضد البحارة الذين يحصلون على تعويضات، وذلك بدافع الغيرة أو نتيجة سوء إدارتهم للأموال المستلمة. ومن أجل الحد من هذه الظاهرة، تم اعتماد نظام "التسويات الهيكلية"، الذي يقضي باستبدال التعويضات المقطوعة بدفعات مالية دورية تضمن استدامة الدعم للبحارة المصابين².

3- الارتباط الوثيق بين الصحة والسلامة المهنية وظروف العمل للبحارة

يُعدّ الإرهاق المرتبط بطول ساعات العمل أحد أبرز المخاطر التي تهدد الصحة والسلامة المهنية للبحارة. فيما يتعلق بمدة العمل، تنص الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة (STCW) في نسختها المعدلة على فترة راحة إلزامية لا تقل عن 10 ساعات يومياً للضباط والبحارة المناوبين، يمكن تقسيمها إلى فترتين، بشرط ألا تقل إحداهما عن 6 ساعات. ومع ذلك، يمكن تجاوز هذه الحدود الدنيا في حالات الطوارئ أو التدريبات أو في ظل ظروف تشغيلية استثنائية وفقاً لتعريف الاتفاقية، بشرط ألا تقل فترة الراحة عن 6 ساعات متواصلة لأكثر من يومين، وألا تتجاوز ساعات العمل 70 ساعة أسبوعياً، وهي فترة يُوصى بزيادتها إلى 77 ساعة وفقاً للمعايير الدولية مع إمكانية

¹- HILL Helen, « Improving image to lure young is a top priority », Lloyd's List, 30 octobre 2001.

²- ناقشت مجموعة العمل المشتركة الخاصة بين المنظمة البحرية الدولية (OMI) ومنظمة العمل الدولية (OIT) مسألة المسؤولية والتعويض فيما يتعلق بالمطالبات الناشئة عن وفاة البحارة، الإصابات الجسدية، وحالات التخلي عنهم. وقد عُرض هذا الموضوع ضمن أعمال الدورة التاسعة والعشرين للجنة البحرية المشتركة التي عُقدت في عام 2001. هذه الوثائق متاحة على الموقع الإلكتروني لمنظمة العمل الدولية على العنوان التالي:

<http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>

تقسيمها إلى فترتين، بشرط ألا تقل إحداهما عن 6 ساعات¹. ومع ذلك، فإن العديد من التقارير تُشير إلى أن هذه المعايير غالبًا ما يتم تجاوزها، لا سيما في ظل الظروف التشغيلية الاستثنائية، مما يؤدي إلى إجهاد شديد للبحارة، وهو ما ثبت أنه سبب رئيس في وقوع الحوادث البحرية.

4- مسألة الأجور والاستغلال المالي للبحارة

تُشكل تكاليف الطاقم واحدة من أعلى النفقات التشغيلية في صناعة النقل البحري، إلا أنها أيضًا من أكثر النفقات التي يسهل التحكم بها من قبل ملاك السفن. ومن بين الممارسات الشائعة، تأخير دفع الأجور أو حتى الامتناع عن دفعها كليًا كوسيلة لتحقيق استقرار مالي مؤقت. ورغم أن أجور البحارة تُعد من الديون ذات الأولوية بموجب العديد من النظم القانونية، فإن هذه الممارسات لا تزال قائمة.

كما يُلاحظ وجود تفاوت كبير في الأجور بين البحارة بناءً على جنسياتهم، حيث يلجأ العديد من ملاك السفن إلى توظيف بحارة من دول آسيوية وأوروبية شرقية برواتب متدنية، مستفيدين من سياسات التسجيل المفتوح. وقد سعت منظمة العمل الدولية إلى الحد من هذه الممارسات عبر تحديد حد أدنى عالمي للأجور²، إلا أن العديد من البحارة لا يزالون يتقاضون أجورًا أقل من المعايير الدولية.

¹ - انظر، على وجه الخصوص، إلى الاتفاقيات التالية الصادرة عن منظمة العمل الدولية (OIT) :

- الاتفاقية رقم 57 لعام 1936 بشأن مدة العمل على متن السفن والحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم،

- الاتفاقية رقم 76 لعام 1946 بشأن الأجور، مدة العمل على متن السفن، والحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم،

- الاتفاقيتان رقم 93 لعام 1949 ورقم 109 لعام 1958 بشأن الأجور، مدة العمل على متن السفن، والحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم (المعدلة)،

- الاتفاقية رقم 180 لعام 1996 بشأن مدة عمل البحارة والحد الأدنى لعدد أفراد طاقم السفن.

² - O.I.T., « L'industrie des transports maritimes internationaux adopte 'l'Accord de Genève'. Les représentants des armateurs et des gens de mer signent aujourd'hui un accord historique relatif au développement des normes du travail dans ce secteur », Communiqué de presse, 26 janvier 2001.

- Voir également: O.I.T., « Mise à jour du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés », 2001,

www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmcOl/jmc-r2.pdf

5- انتهاكات تتعلق بإنهاء عقود العمل والتخلي عن البحارة

يواجه العديد من البحارة إنهاءً تعسفيًا لعقودهم دون مبررات قانونية واضحة، وفي بعض الحالات، يُجبرون على دفع تكاليف إعادتهم إلى أوطانهم، رغم أن هذا الالتزام يقع قانونيًا على عاتق مالكي السفن¹. وتُعدّ ظاهرة التخلي عن البحارة من أخطر الممارسات في القطاع، حيث يلجأ بعض ملاك السفن، عند تعرضهم لأزمات مالية، إلى ترك أفراد الطاقم البحري دون دفع مستحققاتهم، مما يتركهم في أوضاع بالغة الصعوبة، لا سيما في الدول التي تفتقر إلى أنظمة حماية قوية.

تعكس هذه الانتهاكات المختلفة مدى هشاشة الوضع القانوني للبحارة، ما دفع بعض المراقبين إلى اعتبار ظروف عملهم أقرب إلى "العبودية الحديثة"². وبناءً على ذلك، يتطلب تحسين أوضاع البحارة تدخلًا دوليًا أكثر صرامة، من خلال تعزيز الرقابة على امتثال السفن للتشريعات العمالية البحرية، وضمان تنفيذها بشكل فعال، بما يكفل حماية حقوق العمال البحريين من مختلف أشكال الاستغلال والانتهاكات.

et la Recommandation no. 187 de 1996 sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires,
www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmcOI/jmcr2.htm.

Il sera ultérieurement question de l'action de l'ITF en matière de salaires minima sur pavillons de libre immatriculation.

¹- وعلى وجه الخصوص الاتفاقيات: -رقم 23 لسنة 1926 بشأن عودة البحارة إلى وطنهم، - رقم 166 لسنة 1987 بشأن إعادة البحارة إلى أوطانهم (معدلة) لمنظمة العمل الدولية.

المادة 449 ق.ب.ج. تلزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن والنزول في الميناء الذي أبحر منه إذا اقتضى الأمر إنزال البحار إلى البر أثناء السفر لأي سبب كان.

²-NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 160.

- هذا ما تضمنه تقرير اللجنة الدولية للشحن (ICONS) حول التحقيق في سلامة السفن، منشور في مارس 2001، حيث جاء فيه " أن الحياة التي يعيشها آلاف من البحارة في عرض البحر هي حياة العبودية (عبودية معاصرة) وأن مقر عملهم (سفينة للرقيق)"، كما أورد تقرير اللجنة مجموعة من التوصيات التي تتصل أساساً بمسائل البحارة وأنشطة الوقاية من قبل دولة الميناء موجهة لعدة منظمات وأطراف دولية لاتخاذ الإجراءات بشأنها. التقرير منشور في موقع

اللجنة: www.icons.org.au

6-تداعيات جائحة كوفيد-19 على النقل البحري وأزمة تبديل أطقم السفن

استعرض الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية تداعيات جائحة كوفيد-19 على قطاع النقل البحري الدولي عبر رسالة نشرت في موقع المنظمة البحرية الدولية¹، مبرزاً أنها شكلت منذ إعلان منظمة الصحة العالمية عنها جائحة عالمية أزمة غير مسبوقة أثرت بعمق في حركة السفر وإغلاق الحدود، وما ترتب عن ذلك من انعكاسات سلبية على منظومة النقل البحري وسلاسل التوريد العالمية. وقد بادرت المنظمة البحرية الدولية منذ 31 يناير 2020 إلى إصدار سلسلة من الرسائل التعميمية، لا سيما الرسائل المندرجة ضمن السلسلة رقم 4204، لتقديم الإرشادات والتوصيات الرامية إلى الحد من مخاطر الجائحة وحماية البحارة وضمان استمرارية النقل البحري. وعلى الرغم من هذه التحديات، أثبت القطاع البحري قدرته على الصمود والمرونة، مما حال دون حدوث اضطرابات كبرى في سلاسل الإمداد الدولية، بفضل الجهود المشتركة للدول الأعضاء والجهات الفاعلة في الصناعة البحرية.

كما تسلط الرسالة الضوء على الأزمة الإنسانية المرتبطة بتبديل أطقم السفن، حيث بلغ عدد البحارة العالقين أو المنتظرين للتبديل ذروته في نهاية عام 2020، قبل أن ينخفض نسبياً بحلول ماي 2021 نتيجة التعاون الدولي، مع التأكيد على أن الأزمة لم تُحل بشكل نهائي. ويؤكد الأمين العام أن البحارة ما زالوا يواجهون صعوبات جسيمة تتعلق بالتنقل عبر الحدود، والحصول على الرعاية الصحية، والإذن بالنزول إلى اليابسة، رغم استمرارهم في أداء دورهم الحيوي في خدمة الاقتصاد العالمي. وفي هذا السياق، يشدد على ضرورة إعطاء الأولوية لتطعيم البحارة ضد كوفيد-19، من خلال التعاون

¹ IMO, Circular Letter No. 4204/Add.39,7 مايو/أيار 2021, 4 ALBERT EMBANKMENT LONDON SE1 7SR.

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20OCL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.39%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20-%20Communication%20From%20TheSecretary-General%20Regarding%20The%20Crew%20Change.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20OCL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.39%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20-%20Communication%20From%20TheSecretary-General%20Regarding%20The%20Crew%20Change.pdf)

الدولي، ودعم مبادرات مثل "كوفاكس"، وضمان التوزيع العادل للقاحات، وعدم حرمان أي بحار من اللقاح بسبب محدودية الموارد الوطنية.

ويختتم الرسالة بالتأكيد على أهمية تصنيف البحارة كـ«عاملين أساسيين» لتيسير حصولهم على التطعيم والحماية الصحية، مع الإشارة إلى أن عددا محدودا فقط من الدول الأعضاء قام بذلك حتى الآن. كما يجدد الأمين العام التزام المنظمة البحرية الدولية بمواصلة دعم الدول الأعضاء وقطاع النقل البحري، ولا سيما البحارة، من أجل تجاوز الأزمة الإنسانية المستمرة وضمان صحة وسلامة العاملين في البحر واستدامة النقل البحري العالمي.

ثانيا: العلاقات الجماعية

لا تقتصر الانتهاكات المتعلقة ببيئة العمل البحري على العلاقات التعاقدية الفردية، بل تمتد إلى مستوى العلاقات الجماعية، مما يؤثر على الحقوق الجماعية للبحارة. ومن أبرز هذه الممارسات التقييدية، إدراج شروط تعاقدية تحدّ من حق البحارة في حرية تكوين الجمعيات والانضمام إلى النقابات، وهو ما يشكل انتهاكاً واضحاً للحقوق الأساسية المكفولة في القوانين الدولية المنظمة للعمل.

علاوة على ذلك، تلجأ بعض الجهات إلى ممارسات غير مشروعة، مثل إعداد "القوائم السوداء"، التي تؤدي إلى الإضرار بالمسار المهني للبحارة الذين يطالبون بحقوقهم عبر القنوات النقابية أو يسعون لحل النزاعات التعاقدية من خلالها.

في هذا السياق، تضطلع النقابات العمالية¹ بدور محوري في حماية الحقوق المهنية والمعيشية لأفراد الطاقم البحري، لا سيما في الحالات التي يتخلى فيها ملاك السفن عن سفنهم، تاركين البحارة في ظروف هشة دون توفير الدعم أو المستحقات المالية اللازمة. ومن بين هذه النقابات، تبرز:

- جمعية الضباط البحريين (NurnasC)،

¹ - Voir : MONTAS Arnaud, OP. Cit, P 122.

- بالإضافة إلى الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ، الذي يُعدّ من أكبر الاتحادات النقابية الدولية، حيث يمثل أكثر من ثلثي القوى العاملة في القطاع البحري على مستوى العالم¹.

إلى جانب مهامها في تقديم الدعم القانوني والمادي للبحارة، تضطلع هذه النقابات بدور أساسي في عمليات التفاوض مع المنظمات الممثلة لملاك السفن، مثل الاتحاد الدولي لملاك السفن (ISF) واللجنة الدولية لأرباب العمل البحريين (IMEC) ، وذلك بهدف تحسين ظروف العمل وتعزيز الإطار القانوني لحماية البحارة. كما يدير الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) شبكة من أكثر من مئة مفتش موزعين عبر أربعين دولة، ويشتهر بجهوده الرامية إلى مراقبة الامتثال للمعايير الدولية، لا سيما في الدول التي تعتمد أنظمة التسجيل المفتوح للسفن².

المطلب الثاني

الإطار القانوني لرقابة تأهيل الطاقم ودور السلطات البحرية

في تطبيق الأنظمة واللوائح ذات الصلة.

يستند الإطار القانوني لمراقبة تأهيل أطقم السفن إلى اتفاقيات دولية ملزمة، حيث تضطلع السلطات البحرية بدور محوري على جميع المستويات، بدءًا من وضع التشريعات وتنفيذها، مرورًا بتفتيش السفن وإصدار الشهادات، وصولًا إلى الإشراف على التدريب.

¹ - يتولى الاتحاد الدولي لعمال النقل، وهو نقابة دولية للبحارة، مسؤولية توحيد أجور البحارة استنادًا إلى معايير تستند إلى الأجور المعتمدة في الدول المتقدمة، وذلك من خلال ممارسة الضغوط على ملاك السفن عبر وسائل مثل الإضراب أو الامتناع عن تحميل البضائع. كما يسعى الاتحاد إلى الحد من انتشار سفن أعلام المجاملة التي تُستخدم للتحايل على القوانين الوطنية وتقادي شروطها، فضلًا عن تجنب النقابات العمالية. وفي هذا السياق، يعمل الاتحاد على ضمان وضع حد أدنى للأجور، حيث أبرم اتفاقية لمدة ثلاث سنوات مع بعض كبار مشغلي سفن أعلام المجاملة، تضمنت زيادات تدريجية في رواتب الأطقم خلال السنوات 2012، 2013، و2014.

² - أنظر: -نشرة البحارة " الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) "، العدد 26 / 2012، ص 09.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

ويهدف هذا النظام إلى ضمان أن يكون الطاقم مؤهلاً تأهيلاً مناسباً، وأن يتم تنفيذ اللوائح بفعالية لتعزيز السلامة البحرية وحماية حقوق البحارة.

الفرع الأول

المعايير القانونية لمؤهلات الطاقم البحري

يستند النظام القانوني الخاص بمراقبة تأهيل أفراد الطاقم البحري أساساً إلى الاتفاقيات الدولية، وأبرزها الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحر (STCW) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية¹ (IMO) واتفاقية العمل البحري (MLC) لعام 2006 التي أقرتها منظمة العمل الدولية² (OIT).

علاوة على ذلك، تؤكد المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على مسؤوليات دولة العلم فيما يتعلق بتوفير ظروف عمل مناسبة، وتحديد متطلبات الطاقم، ومعالجة الجوانب الاجتماعية المتعلقة بالسفن التي ترفع علمها.

أولاً - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحر (STCW)

أولت المنظمة البحرية الدولية (IMO) اهتماماً بالغاً بتحسين معايير السلامة البحرية، حيث ركزت بشكل أساسي على الجوانب التقنية للملاحة. بالموازاة مع ذلك، وبالتنسيق مع منظمة العمل الدولية (OIT)، أشرفت على اعتماد الاتفاقية الدولية لمعايير

¹ - وهي هيئة أحدث عهداً تركز بشكل أساسي على الجوانب الفنية للسلامة البحرية ولا تضم في عضويتها سوى الدول.

² - تعتبر هيئة دولية مختصة منذ إنشائها عام 1919، وكونها منظمة ثلاثية التكوين تضمن تمثيلاً متوازناً للحكومات، والعمال، وأصحاب العمل.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) لعام 1978¹ المعدلة عام 1995² ثم عام 2010³.

تُعد هذه الاتفاقية إحدى الأدوات القانونية المرجعية في المجال البحري، حيث إنها أول صك دولي يضع معايير أساسية لتكوين البحارة وتدريبهم وإجازتهم⁴، ويلزم الدول المصادقة عليها بوضع معايير إلزامية دقيقة للكفاءة، بالإضافة إلى أحكام قانونية تضمن خضوع جميع أفراد الطاقم البحري لتعليم وتدريب ملائمين، مع توفيرهم على المهارات والخبرات اللازمة لأداء مهامهم على نحو يعزز سلامة الأرواح والممتلكات في البحار، ويحمي البيئة البحرية.

كما تمنح الاتفاقية لدولة العلم اعتماد أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية، شريطة أن تكون معادلة لها، مع إلزامية إخطار المنظمة البحرية الدولية بذلك.

ومن ناحية أخرى، تخول الاتفاقية دولة الميناء ممارسة سلطات رقابية للتحقق من امتثال أفراد الطاقم العاملين على متن السفن التي ترسو في موانئها للمعايير الدولية اللازمة لمنع أي سفينة من الإبحار إلى حين امتثالها لمقتضيات الاتفاقية، وذلك بما يكفل استبعاد أي مخاطر تهدد السلامة البحرية، بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول الأطراف المتعاقدة.

وفي هذا السياق، شهدت الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة (STCW) تعديلات جوهرية بموجب مراجعة عام 1995، التي تم تبنيها رسميًا في عام

¹ - STCW اتفاقية متعلقة بمستويات أو معايير تكوين أو تدريب العاملين في البحر وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات لهم، دخلت حيز التنفيذ في 1984/04/28، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83/88 الصادر في 1988/04/26.

² - دخلت حيز التنفيذ في 1997/02/01.

³ - دخلت حيز التنفيذ في 2012/01/01.

⁴ - BLAVEC André, « La formation aux métiers de la mer : les conventions STCW et STCW-F », la revue maritime, institut français de la mer, N°467, janvier 2004, www.ilo.org/publns

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

2006، ثم تلاها اعتماد تعديلات مؤتمر مانيلا لعام 2010. وقد عززت هذه التعديلات، بالتنسيق مع اتفاقية العمل البحري (MLC)، السلامة لأفراد الطاقم العاملين على متن ناقلات النفط، والزامية حصولهم على شهادات تأهيل معترف بها دوليًا. كما تضمنت الإصلاحات تدابير جديدة بشأن تنظيم ساعات العمل والراحة للبحارة المناوبين خلال الفترات الليلية، بالإضافة إلى إنشاء شهادة متخصصة للعاملين على متن ناقلات النفط، مما يضمن الامتثال للمعايير الدولية الحديثة في هذا المجال¹.

بالتالي فإن اتفاقية STCW تحدد الحد الأدنى من متطلبات الكفاءة للبحارة، وتشمل أسس التدريب، وإجراءات منح الشهادات، وقواعد الخفارة. كما تضع معايير واضحة للمؤهلات التي ينبغي أن يتمتع بها الضباط وأفراد الطاقم العاملون على متن السفن، إضافة إلى الآليات التي يتم من خلالها اعتماد هذه المؤهلات. ووفقًا لأحكام الاتفاقية، تتحمل الدول الأطراف مسؤولية ضمان امتثال البحارة العاملين على متن السفن التي ترفع علمها لمتطلبات التأهيل والشهادات المحددة فيها².

ثانيا - اتفاقية العمل البحري (CTM)

تعد اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 لعام 1976³ إحدى الركائز الأساسية في الإطار القانوني الدولي المنظم للعمل البحري، باعتبارها الهيئة الدولية المعنية بوضع المعايير الاجتماعية ومعايير العمل منذ عام 1919، كما أنها منظمة ثلاثية التكوين، تضمن تمثيلاً متوازنًا لمصالح الحكومات، والعمال، وأصحاب العمل.

حيث تتجلى أهميتها في الربط الوثيق بين ظروف العمل والتوظيف في القطاع البحري، وبين متطلبات السلامة البحرية. فقد اشترطت هذه الاتفاقية للتصديق عليها أن تلتزم الدول المعنية بالمعايير الدولية للسلامة البحرية التي وضعتها المنظمة البحرية

¹ - MONTAS Arnaud, op.cit, p 89.

² - سامي إبراهيم عبد الرازق الشلماني، أثر التعليم والتدريب البحري في الحد من الحوادث البحرية، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2006، ص ص 10-18.

³ - للإطلاع على الملحة التاريخية لاتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 لعام 1976 بالتفصيل أنظر:
- VALTICOS Nicolas, droit international du travail, ed. dalloz, Paris, 1970, pp 05-113.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

الدولية (IMO)، ولا سيما تلك المنصوص عليها في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، واتفاقية خطوط التحميل، واتفاقية منع التصادم البحري.

بالرغم من أن الاتفاقية رقم 147 تشكل خطوة محورية في تنظيم العمل البحري، إلا أن التطورات الحاصلة في القطاع استوجبت إصلاحًا شاملًا للنظام القانوني الدولي في هذا المجال¹. وفي هذا السياق، شرعت منظمة العمل الدولية (OIT) في مراجعة شاملة تهدف إلى اعتماد اتفاقية موحدة تشكل إطارًا قانونيًا موحدًا أشبه بإعلان حقوق للبحارة²، لتصبح الركيزة الرابعة في النظام القانوني البحري³، إلى جانب اتفاقيات السلامة البحرية (SOLAS)، منع التلوث البحري (MARPOL)، ومعايير التدريب والشهادات (STCW) وهي اتفاقية العمل البحري لعام 2006.

¹ - رغم وجود إطار قانوني دولي لتنظيم السلامة البحرية في بيئة العمل، إلا أن الإشكالية الأساسية تكمن في ضعف آليات مراقبة تنفيذ اتفاقيات منظمة العمل الدولية. إذ إن المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (CNUMD) تؤكد أن مسؤولية تطبيق هذه الاتفاقيات تقع على عاتق دول العلم، إلى جانب اتفاقيات منظمة العمل الدولية ذات الصلة، مثل:

- الاتفاقية رقم 147 لعام 1976 بشأن الحد الأدنى من المعايير في الأسطول التجاري،
- الاتفاقية رقم 178 لعام 1996 بشأن تفتيش العمل البحري،
- التوصية رقم 185 لعام 1996 بشأن تفتيش العمل البحري.

يعتمد تنفيذ هذه الاتفاقيات على الإرادة السياسية للدول، التي تملك وحدها سلطة التصديق والالتزام بأحكامها. أما منظمة العمل الدولية، فإن دورها الرقابي يقتصر على مراجعات دورية لمستوى الامتثال، استنادًا إلى التقارير المقدمة من الدول الأعضاء، والتي لا تؤدي في الغالب إلا إلى إصدار توصيات أو تحذيرات رسمية في حالة المخالفات، دون وجود أدوات إلزامية فعالة لفرض الامتثال. كما يلاحظ أن العديد من الدول، وخاصة تلك التي تعتمد نظام التسجيل المفتوح للسفن، لا تطبق القواعد المنظمة لسلامة العمل البحري بشكل فعال. وقد وجّه الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) انتقادات لهذه الدول، معتبرًا أنها تتحمل مسؤولية كبيرة عن أوجه القصور في النظام الحالي. كما أكدت دراسة أجرتها منظمة العمل الدولية أن معظم هذه الدول، رغم امتلاكها لإطار قانوني مماثل للسجلات البحرية التقليدية، تقتصر إلى آليات رقابة صارمة على مالكي السفن، مما يتيح لهم التحايل على المعايير المفروضة.

² - NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 150.

³ - Cité in : F. PINIELLA, J.M. SILOS et F. BERNAL, « qui donnera effet à la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 », revue internationale du travail, vol 152, BIT, mars 2013/1, p 65.

تم تبني اتفاقية العمل البحري 2006¹ المعروفة بميثاق البحارة في فيفري 2006، وقعت عليها 22 دولة عضو في منظمة العمل الدولية (OIT) مع نهاية 2011، والتي تمثل أكثر من نصف الحمولة البحرية التي تنقلها السفن حول العالم خاصة بعد توقيع لكسمبورغ في سبتمبر 2011 والكاربيبي في أكتوبر 2011 وكل من استراليا وهولندا في 22 ديسمبر 2011²، دخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ 20 أوت 2013.

تكمل اتفاقية MLC لعام 2006 أحكام اتفاقية STCW عبر تحديد حقوق العمال البحريين ومعايير العمل التي تشمل ظروف التوظيف، وساعات العمل والراحة، والإجازات، وإعادة البحارة إلى أوطانهم، بالإضافة إلى توفير الرعاية الطبية على متن السفن وفي الموانئ، وضمان الرفاهية، وتعزيز بيئة عمل آمنة وصحية³. وعلى الرغم من أن هذه الاتفاقية لا تركز مباشرة على متطلبات التأهيل، فإنها تشدد على أهمية الأطقم المؤهلة لضمان كفاءة العمليات البحرية وسلامة الملاحة⁴.

الفرع الثاني

دور السلطات البحرية في تطبيق الأنظمة واللوائح ذات الصلة

تؤدي السلطات البحرية دورًا محوريًا في تنفيذ الأطر القانونية لمراقبة تأهيل البحارة، ويشمل هذا الدور عدة مهام أساسية:

¹ - صادقت عليها الجزائر في سنة 2015 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين، بجنيف في 23 فيفري سنة 2006، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 31 جانفي سنة 2016، ع 05، ص 03.

² - نشرة البحارة، "الاتحاد الدولي لعمال النقل"، العدد 2012/26، ص 06.

³ - لأكثر تفاصيل عن الأحكام الواردة في الاتفاقية أنظر:

- MOUSSAT Alain, « La Convention du Travail Maritime de 2006 », in le pavillon, op. cit., PP 219-226.

⁴ - Voir : GOY Raymond, « La convention du travail maritime », annuaire du droit de la mer, Pédone, Monaco, 2005, pp 277-290.

أولاً - تطوير وتطبيق التشريعات الوطنية:

تُلزم الدول الأعضاء بمواءمة تشريعاتها الوطنية مع المعايير الدولية الواردة في اتفاقيات STCW وMLC، وذلك من خلال تحديد متطلبات التأهيل، وإجراءات منح الشهادات، وآليات الرقابة والعقوبات على حالات عدم الامتثال.

ثانياً - إجراء عمليات تفتيش للسفن:

تمتلك السلطات البحرية في كل من دولة العلم ودولة الميناء صلاحية إجراء عمليات التفتيش لضمان الامتثال للوائح الوطنية والدولية. وتشمل عمليات التفتيش التحقق من تركيبة الطاقم، وصلاحية الشهادات، وظروف العمل والمعيشة، ومدى الالتزام بإجراءات السلامة. وتعد شهادة العمل البحري وإعلان الامتثال للعمل البحري أدوات أساسية في هذا الإطار.

ثالثاً - إصدار الشهادات والاعتراف بها:

تتحمل السلطات البحرية مسؤولية منح الشهادات للبحارة الذين يستوفون متطلبات التأهيل المنصوص عليها في اتفاقية STCW والتشريعات المحلية. كما يجب عليها الاعتراف بالشهادات الصادرة عن الدول الأخرى الأطراف في الاتفاقية، وفق ضوابط محددة.

رابعاً - الإشراف على مؤسسات التدريب البحري:

تراقب السلطات البحرية المؤسسات التعليمية والتدريبية لضمان توافق برامجها مع المعايير الدولية، إذ يُعد التدريب عنصراً جوهرياً لاكتساب المهارات اللازمة لاستخدام المعدات والتقنيات الحديثة على متن السفن.

خامساً - الرقابة من قبل دولة الميناء:

تمنح القوانين الدولية سلطات الموانئ الحق في تفتيش السفن الأجنبية أثناء رسوها للتحقق من التزامها بمعايير STCW وMLC وفي حال اكتشاف انتهاكات جسيمة، يحق

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

للسلطات اتخاذ إجراءات تصحيحية، بما في ذلك احتجاز السفينة إلى حين معالجة المخالفات.

سادسا -التحقيق في الحوادث البحرية:

عند وقوع حادث بحري، تتولى السلطات البحرية إجراء تحقيقات للكشف عن الأسباب المحتملة، بما في ذلك مدى كفاءة الطاقم ومدى الالتزام باللوائح المنظمة. وقد تسفر هذه التحقيقات عن توصيات لتحسين أنظمة التأهيل والتدريب.

سابعا -التعاون الدولي من أجل توحيد آليات تنفيذ المعايير الدولية

تحرص الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (TMC) على تعزيز التعاون لتوحيد آليات تنفيذ المعايير الدولية، وتبادل الخبرات وأفضل الممارسات فيما يتعلق برقابة تأهيل الأطقم البحرية¹.

يمكن أن نخلص في الأخير إلى أن السلطات البحرية، سواء كانت دولة العلم أو دولة الميناء، تضطلع بدور جوهري في تنفيذ الأنظمة واللوائح البحرية. إذ تتحمل دولة العلم المسؤولية الأساسية عن ضمان السلامة وشروط العمل على متن السفن المسجلة تحت علمها، في حين تمارس دولة الميناء رقابة تكميلية على السفن الأجنبية التي ترسو في موانئها.

كما يُعد التعاون الدولي، الذي تسهله منظمات مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) والوكالات الإقليمية مثل الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (AESM)، عاملا أساسيا لضمان التطبيق الموحد والفعال للمعايير البحرية. كما أن تنفيذ لوائح محددة، مثل

¹- تم إنشاء فرق عمل مشتركة بين المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية لمعالجة مختلف القضايا التي تحظى بأهمية بالغة للبحارة وتشمل هذه الفرق كل من الفريق العامل المشترك المعني بالمسؤولية والتعويض فيما يتعلق بمطالبات الموت والإصابة الشخصية وهجر البحارة، وفريق الخبراء العامل بشأن المعاملة العادلة للبحارة في حالة وقوع حادث بحري، والفريق العامل المشترك بشأن الامتحانات الطبية وسفن الصيد، (ILO, 2012).

اتفاقية العمل البحري (MLC) ، يعزز دور السلطات البحرية في حماية حقوق البحارة وتحسين ظروف عملهم.

بالتالي فإن السلامة التشغيلية للسفن تتطلب تعاوناً دولياً وثيقاً، وتطبيقاً صارماً للتشريعات، وتعزيز الوعي المستمر بالمخاطر البحرية، إذ تعد أساسية لضمان حماية الأرواح، المحافظة على البيئة، واستدامة النقل البحري.

المبحث الثاني

سلامة البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن

يعد التقدم التكنولوجي والتطور الصناعي من أبرز العوامل التي ساهمت في تفاقم مشكلة التلوث البيئي، لما يحدثانه من ضغوط جسيمة على التوازن الإيكولوجي، ولسيما من خلال الاستغلال غير الرشيد للموارد الطبيعية، وبالأخص الموارد غير المتجددة، التي أصبحت في بعض الحالات على وشك النفاد، وقد أسفر هذا التقدم عن إنتاج كميات هائلة من المواد الكيميائية، مما يشكل تهديداً خطيراً على البيئة البحرية.

وتتجلى الخطورة بشكل أخص في الأنشطة النووية التي تُنفَّذ في إطار التجارب العسكرية داخل قيعان البحار، سواء في البحار المغلقة أو شبه المغلقة، حيث يُساهم ضعف حركة التيارات البحرية في زيادة تركّز الملوثات، مما يُهدد بقاء الكائنات الحية البحرية ويُعرض التوازن البيئي للخطر الجسيم.

تعد البيئة البحرية من الأنظمة البيئية ذات الأهمية القصوى بالنسبة للبشرية، حيث تغطي البحار والمحيطات أكثر من 70% من سطح الكرة الأرضية، وتلعب دوراً محورياً في الحفاظ على التوازن البيئي ودعم الاقتصاد العالمي من خلال النقل البحري ومصايد الأسماك والسياحة، كما تُعدّ مصدراً رئيسياً للموارد الطبيعية وتساهم في استقرار المناخ.

ومع تزايد حركة التجارة العالمية عبر البحر، أصبحت هذه البيئة تتعرض لتهديدات عديدة، يأتي في مقدمتها التلوث البحري الناجم عن السفن الذي يشمل تلوث المياه بالمخلفات النفطية والمواد الكيميائية، والذي يشكل خطرًا على النظم البيئية والموارد البحرية وصحة الإنسان. لذا، فإن التشريعات البيئية المرتبطة بحماية البيئة البحرية قد تطوّرت على المستويين الدولي والإقليمي من أجل التعامل مع هذا التحدي¹.

يهدف هذا المبحث إلى دراسة التلوث البيئي الناجم عن السفن، من حيث أسبابه وأشكاله، والإطار القانوني المنظم لمكافحته، إضافة إلى استعراض التدابير التقنية والقانونية المتخذة للحد من هذه المشكلة (المطلب الأول). كما سيتم التطرق إلى التحديات التي تواجه جهود مكافحة التلوث، مع اقتراح حلول وابتكارات لتعزيز سلامة البيئة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الإطار المفاهيمي والقانوني للتلوث البحري الناتج عن السفن

يعتبر البحر منذ أمد بعيد كوعاء دون قاع، حيث تصب فيه عدة مواد سواء عن قصد أو عن طريق الحوادث بالتالي أصبح البحر سلة مهملات الإنسانية وأضحت صحته مهددة، لهذا السبب نجد أن الإنسان اليوم يواجه مشكلة عويصة تتمثل في التلوث²، ومن أجل إيجاد حل لهذه المشكلة لا بد من تضافر الجهود العالمية دون استثناء.

¹ - بشرى عمايدية، وريدة جندل، "المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992"، مجلة الحقوق والحريات، المجلد 11، العدد 2، 2023، ص 577.

² - مشكلة تلوث البيئة تعتبر أهم مشاكل البشرية في العصر الحديث، فهي تحتل قمة هرم مشكلات العالم بأسره، انظر: محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، 2002، ص 5.

الفرع الأول

الإطار المفاهيمي للتلوث البحري

قبل أن نتطرق لدراسة التلوث البحري، لا بد من ضبط مجموعة من التعريفات منها: تعريف كل من: البيئة، البيئة البحرية، التلوث، التلوث البحري وأهم مظاهره كذا خلفياته.

أولا - مفهوم تلوث البيئة البحرية

من أجل الإحاطة بموضوع تلوث البيئة البحرية وجب التطرق أولا لتعريف البيئة بوجه عام ثم البيئة البحرية ثم التلوث بصفة عامة وأخيرا التلوث البحري.

1- تعريف البيئة.

يعد مفهوم البيئة مفهوم واسع وشامل ومعقد لكونه يبدأ بالفرد وينتهي به، والانسان غبن بيئته ووريثها الشرعي بالتالي يمكن تعريفها على أنها "الوسط الطبيعي أو المحيط الحيوي الذي يعيش فيه الانسان وباقي الكائنات الحية".

2- تعريف البيئة البحرية.

تعتبر البيئة البحرية أحد الاهتمامات الحديثة في القانون الدولي، وأغلب فقهاء القانون الدولي يستعملون كلمة بحر مرادفة لفظ البيئة البحرية، وعلى ضوء ذلك فإن البيئة البحرية تعني "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا، وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثرورات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملًا"¹.

3- تعريف التلوث بوجه عام

التلوث بصفة عامة هو أن يتحول مكان طبيعي إلى مكان غير صحي أو حتى خطير لأي كائن، عن طريق إلقاء مواد صلبة أو كيميائية أو بيولوجية.

¹ - هذا التعريف هو أقرب للوضوح لأنه يتفق مع ما ورد في القرآن الكريم من دلالة البحر بقوله تعالى: "الله الذي سخر لكم البحر لتجري الفلك فيه بأمره ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون" هذا ما ذهب إليه: نصر الدين هنوني، المرجع السابق، ص ص 293-294.

4- التعريف القانوني للتلوث البحري

يُعرّف التلوث البحري¹ وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأنه "إدخال الإنسان في البيئة البحرية، بما في ذلك مصبات الأنهار، بصورة مباشرة أو غير مباشرة مواد أو طاقة تتجم عنها أو يحتمل أن تتجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالمواد الحية والحياة البحرية وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الاستخدامات المشروعة للبحار..."².

ثانياً- مظاهر التلوث البحري الناتج عن السفن

تشمل مصادر التلوث البحري الأنشطة الصناعية، والمخلفات البرية، والتسربات النفطية، والتلوث الناتج عن السفن، والذي يعتبر من أخطر مصادر التلوث نظراً لحجم حركة الملاحة البحرية وتأثيراتها بعيدة المدى. من مظاهر التلوث البحري³ الناتج عن السفن:

1- التلوث النفطي:

حيث يعد تسرب النفط من أخطر أشكال التلوث البحري الناتج عن السفن، إذ يؤدي إلى تدمير النظم البيئية البحرية، وقتل الأحياء المائية، وتلوث السواحل. من أبرز

¹ بالنسبة لتعريف التلوث البحري طبقاً للقانون الوطني فقد ضبط، القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، مفهوم التلوث بصفة عامة على أنه كل تغيير مباشر أو غير مباشر للبيئة، يتسبب فيه كل فعل يحدث أو قد يحدث وضعية مضرّة بالصحة وسلامة الإنسان والنبات والحيوان والهواء والجو والماء والأرض والممتلكات الجماعية والفردية. ثم عرف تلوث المياه على أنه إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/ أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان وتضرر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه. راجع المادة 4 الفقرتين 9 و10 من القانون 10/03 المذكور أعلاه.

² هذا التعريف الذي جاءت به المادة 1/4 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، حيث خصص الجزء الثاني عشر منها لحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها من التلوث،

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

³ أكثر تفاصيل عن مظاهر التلوث البحري الناتج عن السفن أنظر: -سامح عبد القوى السيد عبد القوى، التدخلات الدولية لحماية البيئة والدفاع عن الإنسانية، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، الجيزة، مصر، 2015، ص ص 302، 304.

الكوارث النفطية الناتجة عن حوادث غرق السفن والتي لفتت انتباه المجتمع الدولي إلى ما تشكله الناقلات النفطية العملاقة من مشاكل تتعلق بصعوبة المناورة:

- **حادثة إكسون فالديز (1989)** التي أسفرت عن تسرب أكثر من 37,000 طن من النفط إلى البحر، بلغت المساحة المغطاة بالزيت ضعف مساحة دولة لوكسمبورغ ما أدى إلى تلوث شواطئها وحدوث أضرار كبيرة للأحياء المائية بالإضافة إلى أضرار بيئية فادحة بالمنطقة.

• **حادثة سفينة Torrey Canyon**

بدأت وقائع الكارثة البيئية البحرية في الثامن عشر من مارس سنة 1967، حينما جنحت ناقلة النفط العملاقة توراي كانيون¹ Torrey Canyon قبالة سواحل المملكة المتحدة، وتحديدا في منطقة تعد من أعالي البحار. وقد كانت الناقلة محملة بكمية ضخمة من النفط الخام تقدر بحوالي 55 ألف برميل، أي ما يقارب 119 ألف طن. وكانت السفينة في طريقها من الخليج الفارسي إلى ميناء "ميلفورد هافن" البريطاني، غير أنّها اصطدمت بمنطقة تُعرف باسم "الصخور السبعة"، الواقعة بالقرب من السواحل البريطانية، مما أدى إلى تسرب كميات كبيرة من النفط الخام إلى البيئة البحرية.

وفي الحادي والعشرين من الشهر ذاته، وبينما كانت عمليات الإنقاذ جارية على قدم وساق، وقع انفجار داخل غرفة الآلات بالسفينة، أدى إلى إحداث ثغرة كبيرة في هيكلها، نتج عنها تسرب ما يقارب 117 ألف طن من النفط الخام نحو سواحل المملكة المتحدة، مخلّفاً وراءه أكبر بقعة نفطية شهدتها أوروبا في ذلك الوقت. قد بذلت محاولات عدة لتعويم السفينة وإزالة بقع النفط من سطح المياه أو نقل الشحنة المتسربة إلى ناقلة

¹ - QUENEUDEC Jean-Pierre. L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer, In Annuaire français de droit international, volume 14, 1968. pp. 701-718.

doi : 10.3406/afdi.1968.1515. Document généré le 15/10/2015

http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1968_num_14_1_1515

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

أخرى، إلا أن جميع تلك المحاولات باءت بالفشل نتيجة الأحوال الجوية السيئة وهيجان البحر آنذاك.

وقد أسفر هذا الحادث عن خسائر بيئية جسيمة امتدت آثارها إلى الشواطئ البريطانية والفرنسية، حيث غطى التلوث النفطي حوالي 390 كيلومترا من تلك الشواطئ. وأمام خطورة الوضع، اضطرت حكومة المملكة المتحدة إلى اتخاذ قرار يقضي بتدمير السفينة لوضع حد لتلك الكارثة البيئية. وقد تم تنفيذ هذا القرار بتاريخ 28 مارس 1967، حيث تدخلت القوات الجوية البريطانية وقصفت حطام الناقله بالقنابل، ما أدى إلى انشطارها إلى ثلاثة أجزاء متناثرة.

وكان الهدف من هذا التدخل العسكري حرق ما تبقى من النفط داخل صهاريج الناقله لمنع امتداده وانتشاره، إضافة إلى التخلص من بقايا الزيوت النفطية المترتبة عن هذه الكارثة البحرية التي شكّلت لحظة مفصلية في تاريخ الحوادث البيئية المرتبطة بالنقل البحري.

وإذا كانت هذه السفن التي أشرنا إليها قد خلدت في التاريخ بسبب حجم الكوارث البيئية الناتجة عن بقع النفط التي تسببت فيها، فإن من الحقائق الثابتة أيضا أن ناقلتي النفط Erika و Prestige¹ أعادتا مؤخرا إلى الواجهة هذه الفصول القاتمة التي عصفت

¹ يُعد حادث غرق ناقله النفط برستيج أحد أبرز الأمثلة على الكوارث البيئية المائية التي ترتبت عليها آثار كارثية على الثروات البحرية. فقد وقع هذا الحادث في عام 2002 بالقرب من السواحل الإسبانية، وأسفر عن تلوث نفطي بالغ الخطورة طال شواطئ كل من إسبانيا والبرتغال وفرنسا، الأمر الذي أدى إلى نفوق أعداد كبيرة من الكائنات البحرية. أنظر تقرير ITOPF عن حادثة ناقله النفط "برستيج (PRESTIGE)" في 13 نوفمبر 2002، تعرضت ناقله النفط "برستيج (PRESTIGE)" التي تبلغ حمولتها الساكنة 81,564 طنًا، وكانت تحمل شحنة قدرها 77,000 طن من زيت الوقود الثقيل، لأضرار في هيكلها بسبب الأحوال الجوية العاصفة قبالة الساحل الشمالي لإسبانيا. تطورت الأضرار إلى ميلان شديد في السفينة، مما أدى إلى انجرافها نحو الساحل. تم سحبها بواسطة قاطرات إنقاذ، إلا أن السلطات الإسبانية والبرتغالية رفضت السماح بدخولها إلى ميناء آمن، مما أدى إلى سحبها إلى عرض المحيط الأطلسي. في 19 نوفمبر، انشطرت السفينة إلى قسمين وغرقت، مما أدى إلى تسرب ما يقدر بـ 63,000 طن من الزيت، في عام 2016، قضت المحكمة العليا الإسبانية بمسؤولية شركة التأمين "London P&I Club" عن الأضرار، وألزمته بدفع تعويضات تصل إلى مليار دولار أمريكي .

https://www.itopf.org/in-action/case-studies/prestige-spain-france-2002/?utm_source

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

بالتنوع البيولوجي البحري، رفضت السلطات الإسبانية والفرنسية والبرتغالية استقبال السفينة في موانئها، خشية حدوث تسرب على أراضيها. ومع تزايد تدهور حالتها، انشطرت السفينة إلى قسمين وغرقت في المحيط، ما أدى إلى إحدى أسوأ الكوارث البيئية في أوروبا خاصة بسبب:

- غياب التنسيق الأوروبي في التعامل مع الناقل، ما أدى إلى تأخير اتخاذ القرار الحاسم، رغم القرب الجغرافي للدول المعنية.
- سوء تطبيق مواد اتفاقية التدخل في أعالي البحار، والتي كان يمكن أن تمنح السلطات صلاحيات أوسع.
- فشل نظام الرقابة على السفن القديمة ذات الهياكل المفردة، رغم التوصيات السابقة عقب كارثة "Erika".
- ضعف مساءلة الأطراف المسؤولة، سواء شركة التسيير أو الدولة المانحة للعلم، مع تعقيد الإجراءات القضائية اللاحقة.

أدت الكارثة إلى تحرك سريع داخل الاتحاد الأوروبي، أبرزها:

- اعتماد مخطط "Erika III"¹ لتعزيز الوقاية من الحوادث البحرية من خلال إنشاء قواعد تتعلق بتعزيز الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء.
- تسريع سحب السفن ذات الهيكل الأحادي من الخدمة.
- تعزيز صلاحيات وكالة EMSA وزيادة تمويلها.

كما يُضاف إلى ذلك حادث مماثل وقع سنة 1979، تمثّل في غرق ناقلة نفط كبيرة قبالة سواحل جزيرة نيوفاوندلاند الواقعة بأمريكا الشمالية، وأسفر عن نفوق قرابة مائتي (200) حوت خلال فترة وجيزة من وقوع الكارثة، وهو ما شكّل تهديداً خطيراً للتوازن البيئي البحري في المنطقة. وفي حادث بيئي مماثل، لقي 121 حوتاً حتفهم على السواحل التسمانية جنوب أستراليا، نتيجة لتأثيرات بيئية ناتجة عن التلوث البحري، مما يُبرز حجم الأضرار التي تُخلفها حوادث تسرب النفط على البيئة البحرية عالمياً.

¹ - تفاصيل أكثر عن « ERIKA III » Le Paquet:

- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص ص 128_129.

- Voir aussi le texte dans la directive 2009/16/CE, relative au contrôle par l'Etat du port, entrée en vigueur le 17/06/2009, J.O., L 131 du 28/05/2009.

- تعديل قوانين المسؤولية، لتشمل الجوانب البيئية بشكل أوسع.

2- التلوث بالنفايات الصلبة والسائلة:

تشمل المخلفات الناتجة عن السفن المواد البلاستيكية، والمخلفات العضوية، ومياه الصابورة الملوثة التي تتسبب في نقل الأنواع الغازية، مما يهدد التوازن البيئي البحري.¹

3- التلوث بالانبعاثات الغازية:

تصدر السفن كميات كبيرة من الغازات الملوثة مثل ثاني أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين، مما يساهم في تغير المناخ وتحمض المحيطات. وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية (IMO) لوائح صارمة لتقليل انبعاثات الكبريت في وقود السفن بدءًا من عام 2020.

الفرع الثاني

الإطار القانوني للتلوث البحري الناتج عن السفن

تُذكر الكوارث الكبرى باستمرار بعدم كفاية آليات الوقاية، وقد أدت هذه الحوادث المتكررة إلى ظهور أدبيات غزيرة تفسر جزئيًا تعقيد وكثافة الأنظمة القانونية الحالية ذات الصلة. وتندرج هذه الأنظمة، المتعلقة بالوقاية من مخاطر التلوث البحري، ضمن إطار أحكام دولية تم التفاوض عليها أساسًا ضمن المنظمة البحرية الدولية²، ومن أجل تعزيز

¹ - بليل زينب، المرجع السابق، ص 2141.

² - يُدار الإطار الدولي لمكافحة التلوث البحري عبر مجموعة من النصوص، على رأسها اتفاقية قانون البحار 1982 واتفاقية ماربول (MARPOL) وعلى الرغم من الإسهام الواضح لهاتين الاتفاقيتين في الوقاية من الحوادث المرتبطة بناقلات النفط ومكافحتها، إلا أنهما لم تبلغوا درجة الحماية الكاملة للبيئة البحرية من ظاهرة المدّ النفطي، في هذا الصدد يرى الأستاذ APOLLIS Gilbert أن النصوص القانونية الدولية لمنع التلوث البحري غير كافية. فالاتفاقيات الدولية لا تضمن حماية البيئة البحرية بكاملها ومعظمها تستثني بعض السفن وتسمح بإغراق بعض المواد الملوثة، كما أنها لا تشمل بالحماية بعض المناطق البحرية.

- APOLLIS Gilbert, L'entreprise maritime de l'Etat côtier en droit international public « Problématique des zones maritime sous juridiction nationale », T. 1, thèse de doctorat, Montpellier, Juin 1978, pp 428-474.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

الوقاية من التلوث البحري الناتج عن السفن، تم اعتماد نصوص ملزمة أكثر على المستوى الإقليمي، لا سيما الأوروبي، مما منح معالجة هذا الخطر منظورًا جديدًا.

وبالتالي، فقد تم وضع تدابير هامة على المستويين الدولي والإقليمي، دون إغفال التدابير الداخلية.

أولاً- الإطار القانوني الدولي للتلوث البحري الناتج عن السفن -معايير تم التفاوض عليها أساساً ضمن المنظمة البحرية الدولية-

تعد الاتفاقيات الدولية من أبرز مصادر قواعد القانون الدولي، ومن أهم الآليات القانونية المعتمدة في ميدان حماية البيئة، إذ تشكل الإطار المرجعي الذي تُستقى منه المبادئ القانونية ذات الصلة، كما تُعد أداة فعّالة لترسيخ أسس هذا الفرع من فروع القانون الدولي. ونظرًا للطابع الكوني للمشكلات البيئية، فإن معالجتها تستوجب تضافر الجهود على مستوى المجتمع الدولي ككل، ولا تقتصر على مبادرات وطنية متفرقة، بالتالي يتعين اعتماد مقاربة قانونية موحدة تكفل الحفاظ على توازن النظام البيئي. وفي إطار دراسة التلوث البحري، تجدر الإشارة إلى مجموعة من الاتفاقيات الدولية التي عكست حجم الاهتمام الدولي بحماية البيئة عامة، والبيئة البحرية على وجه الخصوص¹.

1-اتفاقية MARPOL لعام 1973/78 الخاصة بمنع التلوث من السفن

على إثر كارثة غرق الناقلة Torrey Canyon سنة 1967، وما كشفته من قصور في أحكام اتفاقية² OILPOL، تحرك المجتمع الدولي تحت إشراف المنظمة البحرية

¹- يمكن الإطلاع على التطورات الرئيسية في مجال تنظيم التلوث الناجم عن السفن في: - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 من القائمة الأولية A/56/58، 9 مارس 2001.

www.un.org/convention_agreements

²- الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث البحار بزيوت البترول لعام 1954، انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 63-344 المؤرخ في 11-09-1963 بعد تعديل صيغتها سنة 1962، وكذا على الصيغة الثانية لعام 1969، لمزيد من التفاصيل عن الاتفاقية انظر:- بن سالم رضا، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2004.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

الدولية (IMO) ، فعقد مؤتمر دبلوماسي بلندن سنة 1973، كانت غايته الأساسية مراجعة وتعزيز الإطار القانوني الدولي المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن. وقد توجت أشغال هذا المؤتمر باعتماد الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (اتفاقية ماربول 1973)، مدعومة ببروتوكولها المكمل لعام 1978¹، بالإضافة إلى ستة ملاحق فنية تغطي مختلف صور التلوث البحري².

وتعد هذه الاتفاقية من أبرز وأشمل الآليات القانونية الدولية التي تم إرساؤها لحماية البيئة البحرية، نظراً لاتساع نطاق تطبيقها، إذ إنها تتناول جميع أنواع التلوث البحري الناشئ عن تشغيل السفن أو عن الحوادث، وفي شتى المناطق البحرية، كما تهدف إلى الحد من التلوث العرضي إلى أدنى مستوى ممكن، بما في ذلك انسكاب المواد الضارة في البيئة البحرية³.

وقد تم تحديث الاتفاقية عبر مجموعة من التعديلات على مر السنوات، وتشمل حالياً ستة ملاحق فنية⁴، تحتوي على أحكام تفصيلية تهدف إلى منع وتقليل التلوث الناتج عن السفن، سواء كان تلوثاً عرضياً أو ناتجاً عن التشغيل الاعتيادي. كما تتضمن معظم هذه الملاحق مناطق خاصة يخضع فيها تصريف النفايات لضوابط صارمة.

¹ - تم اعتماد اتفاقية ماربول في 2 نوفمبر 1973 من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، ثم تم اعتماد بروتوكول 1978 نتيجة لسلسلة من حوادث ناقلات النفط التي وقعت خلال عامي 1976 و 1977. ونظراً لعدم دخول اتفاقية 1973 حيز النفاذ في ذلك الوقت، تم دمجها ضمن بروتوكول 1978 ليشكلاً معاً أداة قانونية موحدة دخلت حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983. وفي عام 1997، تم اعتماد بروتوكول إضافي تضمن الملحق السادس، الذي دخل حيز النفاذ في 19 مايو 2005.

² - Cité par MONTAS Arnaud, Op.Cit, p 221.

³ - جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، جامعة محمد خيضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، بسكرة، 2008، ص 82.

⁴ - ملاحق الاتفاقية الستة التي تغطي مختلف صور التلوث البحري تجدها في موقع المنظمة البحرية الدولية التالي: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

الملحق الأول¹: اللوائح الخاصة بمنع التلوث بالنفط:

يتناول هذا الملحق الوقاية من التلوث بالنفط سواء من خلال الإجراءات التشغيلية أو من خلال التصريفات العرضية. وقد أدخلت تعديلات على الملحق سنة 1992 جعلت من الإلزامي تجهيز ناقلات النفط الجديدة بهياكل مزدوجة، كما تم اعتماد جدول زمني تدريجي لتكليف السفن القائمة وفق هذا المقتضى، وتمت مراجعة هذا الجدول لاحقاً في عامي 2001 و2003.

الملحق الثاني²: اللوائح الخاصة بالتحكم في التلوث بالمواد السائلة الضارة المنقولة بكميات كبيرة:

يتضمن هذا الملحق معايير التصريف والتدابير المعتمدة للحد من التلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة المنقولة بكميات كبيرة. وقد تم تقييم نحو 250 مادة أُدرجت ضمن قائمة ملحقة بالاتفاقية. ولا يُسمح بتصريف بقايا هذه المواد إلا في مرافق استقبال مخصصة، وبعد الامتثال لتركيزات وشروط محددة تختلف حسب فئة المادة. وعلى كل حال، يُحظر تفريغ بقايا تحتوي على مواد ضارة في نطاق 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة.

الملحق الثالث³: الوقاية من التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحراً في عبوات:

يتضمن هذا الملحق متطلبات عامة لإصدار معايير تفصيلية بشأن التغليف، والتعليم، والتوسيم، والتوثيق، والتخزين، وتحديد الكميات، والاستثناءات، والإشعارات.

ولأغراض هذا الملحق، تُعرف "المواد الضارة" بأنها تلك المصنفة كمُلوثات بحرية بموجب مدونة البضائع الخطرة المنقولة بحراً (IMDG Code)، أو التي تستوفي المعايير المنصوص عليها في الملحق التفسيري للملحق الثالث.

¹ - دخل حيز النفاذ في 02 أكتوبر 1983.

² - دخل حيز النفاذ في 2 أكتوبر 1983، وبدأت سريان أحكامه اعتباراً من 6 أبريل 1987.

³ - دخل حيز النفاذ في 1 يوليو 1992.

الملحق الرابع¹: الوقاية من التلوث الناتج عن مياه الصرف الصحي من السفن
يتضمن هذا الملحق متطلبات تهدف إلى الحد من تلوث البحر بمياه الصرف الصحي. ويُحظر تصريف هذه المياه في البحر، ما لم تكن السفينة مجهزة بمنشأة معالجة مياه صرف صحي معتمدة وتعمل بشكل فعال، أو إذا تم تصريف مياه الصرف الصحي المفتتة والمعقمة باستخدام نظام معتمد على مسافة تتجاوز ثلاثة أميال بحرية من أقرب يابسة. أما مياه الصرف غير المفتتة أو غير المعقمة فيجب تصريفها على بعد لا يقل عن 12 ميلاً بحرياً من أقرب يابسة.

الملحق الخامس²: الوقاية من التلوث بالنفايات الصلبة من السفن:

يتناول هذا الملحق أنواع النفايات المختلفة ويحدد المسافات من اليابسة والكيفية التي يجوز بها التخلص من هذه النفايات. وتتمثل أهم سمات هذا الملحق في الحظر التام على تصريف أي نوع من أنواع المواد البلاستيكية في البحر.

الملحق السادس³: الوقاية من تلوث الهواء الناجم عن السفن:

يضع هذا الملحق حدوداً لانبعاثات أكسيد الكبريت وأكسيد النيتروجين الناتجة عن عوادم السفن، كما يحظر الانبعاثات المتعمدة للمواد المستنفدة لطبقة الأوزون. وقد تم تحديد مناطق رقابة على الانبعاثات يتم فيها تطبيق معايير أكثر صرامة بشأن SO_x و NO_x والجسيمات الدقيقة.

كما تم اعتماد فصل جديد في سنة 2011 يتضمن تدابير تقنية وتشغيلية ملزمة تهدف إلى تحسين كفاءة الطاقة وتقليل انبعاثات غازات الدفيئة من السفن.

¹ - دخل حيز النفاذ في 27 سبتمبر 2003

² - دخل حيز النفاذ في 31 ديسمبر 198.

³ - دخل حيز النفاذ في 19 مايو 2005.

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS):

تعد اتفاقية قانون البحار 1982¹ الإطار الأشمل في القانون الدولي البحري، حيث تُنظّم استخدام البحار من حيث الملاحة، والحدود البحرية، واستغلال الموارد، وحماية البيئة البحرية.

خصصت الفصل الثاني عشر من الاتفاقية (المواد 192 إلى 237) لحماية البيئة البحرية، حيث تُلزم الدول باتخاذ تدابير "فورية وفعالة" لمنع وتقليل ومكافحة التلوث البحري من جميع المصادر: التلوث من اليابسة، من السفن، من الأنشطة المتعلقة باستكشاف واستغلال قاع البحر، ومن التفريغ المتعمد للنفايات في البحر.

من بين الأحكام العامة للاتفاقية² نذكر ما يلي:

تعد الدول الأطراف في الاتفاقية الدولية ملزمة التزامًا قانونيًا بحماية البيئة البحرية والحفاظ على توازنها البيئي، ويُطلب منها اتخاذ كافة التدابير اللازمة، على الصعيدين التشريعي والإجرائي، لمنع التلوث البحري، أو الحدّ منه، أو السيطرة عليه، بصرف النظر عن مصدره³، وفقًا لما تقتضيه أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

ويتعين على الدول، عند مباشرة هذه التدابير، أن تراعي مبدأ عدم نقل الضرر أو الخطر البيئي، سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، من منطقة بحرية إلى أخرى، أو تحويل شكل من أشكال التلوث إلى شكل آخر، كما نصت على ذلك المادة 195 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ومن جهة أخرى، تمنح الاتفاقية حصانة خاصة للسفن التي تملكها الدولة والمخصصة حصريًا لأغراض غير تجارية وتؤدي مهامًا حكومية، حيث تُستثنى هذه

¹ - lien de la convention :

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

² - DOUAY Claude, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », op.cit, pp 249-252.

³ - أنظر المادتين 192 و194 من الاتفاقية.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

السفن من الخضوع لأحكام الاتفاقية المتعلقة بحماية البيئة البحرية، وذلك مراعاة للطبيعة السيادية لمهامها¹.

وفيما يخص السفن التجارية، فإن الدول تلتزم بضمان امتثال السفن التي ترفع علمها لكافة القواعد والمعايير الدولية المعتمدة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث، بما في ذلك المتطلبات التقنية والتنظيمية الخاصة بتصميم السفن وبنائها وتجهيزها وأطقمها.

وفي هذا السياق، يتعين على دولة العلم أن تتخذ التدابير الملائمة لضمان عدم السماح لأي سفينة ترفع علمها بالإبحار إلا إذا كانت مستوفية لجميع الشروط التي تفرضها القواعد الدولية ذات الصلة، بما في ذلك حمل الشهادات المطلوبة على متنها.

كما تقع على عاتق دولة العلم مسؤولية التحقق من مطابقة السفن التي تحمل علمها من خلال إجراء عمليات تفتيش دورية، للتأكد من أن محتوى الشهادات يتوافق مع الحالة الفعلية للسفينة وتجهيزاتها.

وفي حالة ارتكاب أية سفينة لانتهاك يُعد مخالفاً للقواعد والمعايير الدولية النافذة، تلتزم دولة العلم بإجراء تحقيق فوري وجاد بشأن المخالفة المدّعى وقوعها، كما يجب عليها، حيثما اقتضى الأمر، مباشرة الإجراءات القانونية اللازمة لمتابعة المخالفة وفرض العقوبات المنصوص عليها².

ثانياً: النهج التشريعي للاتحاد الأوروبي في الوقاية من التلوث البحري

يعد الاتحاد الأوروبي أحد أبرز الفاعلين الإقليميين في مجال الحوكمة البيئية البحرية. وقد تبنى منذ بداية الألفية الثالثة سياسة وقائية صارمة لمواجهة التهديدات البيئية الناجمة عن النقل البحري، لاسيما بعد الكوارث البيئية الكبرى مثل غرق ناقلتي Erika

¹ - المادة 236 من الاتفاقية.

² - المادة 217 من نفس الاتفاقية.

سنة 1999 و Prestige سنة 2002. وقد أسفرت هذه الأزمات عن إصلاحات قانونية وهيكلية عميقة ضمن ما يعرف بحزم "إريكا"¹ « Les Paquets « Erika ».

1- حزم "إريكا" تتضمن إصلاحات جذرية لسلامة النقل البحري

الحزمة الأولى (2000) « Erika I »

تم إقرار هذه الحزمة بموجب توجيه أوروبي² يهدف إلى تعزيز فعالية الرقابة التي تمارسها دول الموانئ في إطار الاتحاد الأوروبي، وذلك كآلية تعويضية لمعالجة القصور الواضح في رقابة دول العلم على السفن التابعة لها. وقد استتدت الدول الساحلية في ذلك إلى مبدأ قانوني راسخ في القانون البحري الدولي، مفاده أن السفن التجارية الأجنبية تخضع لسلطة الدولة الساحلية متى كانت في نطاق مياهها الإقليمية أو مرافئها.

تتمحور حزمة "إريكا الأولى" حول ثلاثة محاور رئيسية، تتمثل في:

- **تشديد رقابة دولة الميناء على السفن:** حيث أنه يلزم الدول الأعضاء بإجراء عمليات تفتيش إلزامية على فئات معينة من السفن التي تُصنف ضمن الفئة عالية الخطورة، كما يلزم هذه الدول بمنع دخول الموانئ التابعة لها للسفن التي تم احتجازها مرتين خلال السنتين الأخيرتين بسبب مخالفات فنية جسيمة، خاصة إذا كانت ترفع أعلام ملائمة³. وتُدرج هذه السفن في "قائمة سوداء" وفقاً لما تقتضيه مذكرة تفاهم باريس.

- **وضع تدابير خاصة بهيئات التصنيف:** تعكس حزمة إريكا إدراكاً أوروبياً لضرورة إصلاح الثغرات التقنية والمؤسسية التي كانت سبباً مباشراً في كارثة الناقل إريكا.

¹ - دراسة مفصلة عن كل ما يتعلق بحزم "إريكا" « Paquets « Erika » أنظر:

- KOFFI ERIC KONAN, Les Risques Lies au Transport Maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes, thèse de doctorat de droit, université Paris 1, panthéon-sorbonne, 2017, pp 138-142.

² - تم اعتماده في 21 مارس 2000، ودخل حيز التنفيذ في 22 جويلية 2003، يستند إلى تعليمتي 19 ديسمبر 2001.

³ - LE COUVIOUR Karine, op.cit, p 535.

فقد تم التركيز على تعزيز الرقابة القانونية على أداء هذه الهيئات، من خلال فرض شروط تنظيمية صارمة تضمن مساءلتها، في خطوة نوعية تجعل من "جهات الرقابة" نفسها خاضعة للرقابة القانونية والإدارية، وهو ما من شأنه ترسيخ الحوكمة في مجال السلامة البحرية والحد من التلوث النفطي¹.

- اعتماد جدول زمني لإزالة السفن ذات الهيكل الأحادي: جاءت اللائحة رقم 2002/417 الصادرة عن البرلمان الأوروبي ومجلس الاتحاد بتاريخ 18 فبراير 2002 لتقر جدولاً زمنياً لإخراج السفن ذات الهيكل الأحادي من الخدمة، سواء كانت تلك السفن ترفع أعلام دول الاتحاد أو تدخل موانئه. ويقضي هذا التنظيم بمنع نقل زيت الوقود الثقيل على متن ناقلات النفط أحادية الهيكل المتجهة من أو إلى موانئ الاتحاد الأوروبي، ويُعد من أبرز سماته تبنيه لآلية تسريع في إخراج هذا النوع من السفن، مع تشديد المعايير التقنية مقارنةً باللوائح المعتمدة من المنظمة البحرية الدولية، بما يؤدي فعلياً إلى إنهاء استخدام ناقلات النفط ذات البدن الأحادي في الفضاء البحري الأوروبي².

الحزمة الثانية: (2002) « Erika II »

جاءت هذه الحزمة امتداداً مباشراً للإصلاحات التي بدأها الاتحاد الأوروبي في أعقاب كارثة السفينة Erika تم اعتمادها في 06 ديسمبر 2000 وتستند إلى التعليمات 2002/59/CE لـ: 27 جوان 2002 شملت هذه الحزمة عدداً من التدابير الهامة، منها:

- تطوير نظام أوروبي مشترك لمراقبة حركة الملاحة³ (Safe Sea Net).
- وإلزام السفن بأنظمة تحديد الهوية وتسجيل بيانات الرحلة⁴ (AIS et VDR).
- فضلاً عن فرض الإبلاغ الإجباري عن الحوادث البحرية.

¹- Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipages, Rapport public thématique, Paris, novembre 2012, p 47, www.ccomptes.fr

² - KOFFI ERIC KONAN, op.cit, p 139.

³- Système Communautaire de suivi de trafic des navires et d'information

⁴ - Système d'Identification Automatique (AIS), Système d'Enregistrement des Données du Voyage VDR ou Boites Noire

• كما أُسند للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية (AESM)¹ دور مزدوج تمثل في تقديم الخبرة الفنية والتشريعية للمفوضية، وتنسيق جهود مكافحة التلوث من خلال إنشاء شبكة أوروبية للاستجابة السريعة.

وقد أُرست حزمة Erika II ، في هذا السياق، معايير قانونية وتنظيمية أكثر تماسكاً، تجسيدا لنهج الاتحاد الأوروبي في إدارة المخاطر البيئية البحرية، تمهيداً لاعتماد حزمة الثالثة أكثر صرامة.

الحزمة الثالثة (2009) « Erika III »

تُعد حزمة Erika III استكمالاً للحزمتين السابقتين Erika I و Erika II، اعتمدت في أبريل 2009 ودخلت حيز النفاذ منذ 01 جانفي 2011² وقد جاءت لتعزيز الإطار القانوني الأوروبي المتعلق بالسلامة البحرية، من خلال تضمينها لمجموعة من الإجراءات الجديدة والمعدلة. وتهدف هذه الحزمة إلى وضع آليات فعالة لمساءلة الدول الأعضاء في حال التقصير أو سوء التكيف التشريعي مع الأحكام المعمول بها على الصعيد الأوروبي. تركز هذه الحزمة على ستة تدابير رئيسية سبق تناولها ضمن الحزمتين السابقتين، وتهدف إلى إصلاح جوهرى في ممارسات النقل البحري.

المطلب الثاني

التقييم الفعلي للآليات القانونية لحماية البيئة البحرية

على الرغم من الإسهام الواضح لمختلف النصوص القانونية الدولية والإقليمية في الوقاية من الحوادث المرتبطة بناقلات النفط ومكافحتها، إلا أنها لم تبلغ درجة الحماية الكاملة للبيئة البحرية من ظاهرة التلوث بالنفط. ومع ذلك، فقد تم اتخاذ عدد كبير من التدابير -بعضها ما يزال قيد الدراسة- بهدف منع التلوث الناتج عن الهيدروكربونات

¹- تم تأسيسها بموجب اللائحة رقم 1406 بتاريخ 27 جوان 2002، يتمثل دورها في تقديم المساعدة العلمية والتقنية للجنة في مجال السلامة البحرية ومنع التلوث البحري والسهر على تغيير التعليمات في القوانين المحلية.

- Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipages, op. cit, pp 48-49.

² - Directive 2009/ 16/CE.

المنقولة على متن السفن. وتُعتبر التدابير التي أعقبت غرق السفينة إريكا من بين أهم تلك الإجراءات التي أثّرت بشكل فعّال في تعزيز السلامة البحرية.

الفرع الأول

الآليات القانونية الخاصة بالوقاية من التلوث البحري والتحديات

التي تواجه التنفيذ الفعلي

أدى إدراك المجتمع الدولي للمخاطر البيئية الجسيمة المرتبطة بالملاحة البحرية، ورغبته في التصدي لها من خلال وضع قواعد صارمة وتدابير فعالة، تهدف إلى ضمان وقاية البيئة البحرية من كل أشكال التلوث وضمان تعويض المتضررين من الحوادث الكبرى، إلى وضع آليات قانونية دولية متفرقة ومتنوعة تشمل معايير أكثر صرامة نذكر منها:

أولاً: سحب ناقلات النفط ذات الهيكل الأحادي

يعد سحب ناقلات النفط أحادية الهيكل من بين التدابير البارزة التي اتخذت في إطار تعزيز السلامة البحرية والوقاية من التلوث البحري، فقد تم اعتماد خطة للانسحاب التدريجي لهذه الفئة من السفن بموجب قرار صادر بتاريخ 27 أبريل 2001. وفي أعقاب كارثة السفينة Erika، تم تعديل القاعدة "G₁₃" من الملحق الأول من الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول 78/73) بهدف تسريع وتيرة التخلص التدريجي من الناقلات ذات الهيكل الأحادي، وقد دخل هذا التعديل حيز التنفيذ في 01 سبتمبر 2002.

بالإضافة إلى ذلك، اعتمدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في ديسمبر 2003 قراراً يقضي بإجراء تعديل ثانٍ على اتفاقية ماربول، تم بموجبه تسريع البرنامج الزمني

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

الرامي إلى سحب السفن أحادية الهيكل من الخدمة، وذلك في إطار سعي المجتمع الدولي للحد من المخاطر البيئية الناجمة عن هذا النوع من السفن¹.

كما تم اعتماد إجراء آخر يتعلق بحماية خزانات الوقود، وهو ينطبق على جميع السفن التي تنقل سعة إجمالية من الوقود تساوي أو تفوق 600 متر مكعب، وتم تسليمها بعد 1 أوت 2010.

ثانياً: تفعيل نظام تقييم حالة السفن (CAS)

وهو إجراء تفتيشي معزز، تم وضعه خصيصاً لرصد العيوب الهيكلية الموجودة في ناقلات النفط ذات الهيكل الأحادي، ويقع تنفيذه على عاتق دولة العلم عن طريق شركات التصنيف ويتم إجراؤه كل عامين ونصف، بهدف التحقق من السلامة الهيكلية الكاملة للناقلة وتقييم جودة أعمال الصيانة المنجزة. ويُذكر أنه في عام 2003، تم توسيع نطاق هذا النظام ليشمل جميع ناقلات النفط التي يزيد عمرها عن 15 عاماً وسعتها أكثر من 5000 طن من الوزن الساكن².

ثالثاً: إلزامية تزويد السفن بنظام التعرف الآلي (AIS)

باتت ناقلات النفط والسفن التي تقل حمولتها الإجمالية عن 50,000 طن، باستثناء سفن نقل الركاب، مُلزمة بتجهيزها بنظام التعرف الآلي (AIS) منذ 31 ديسمبر

¹ - يتعين التأكيد على أن التوجه الدولي نحو اعتماد مبدأ "الهيكل المزدوج" لم يُحصر تطبيقه في ناقلات النفط فقط، بل تم توسيع نطاقه ليشمل أنواعاً أخرى من السفن. وفي هذا الإطار، نصّ التعديل المُدخل على الملحق الأول من اتفاقية ماربول MARPOL (تعديل على الملحق الأول من اتفاقية ماربول MARPOL، اعتمده المنظمة البحرية الدولية (IMO) بتاريخ 24 مارس 2006، ودخل حيز النفاذ في 1 أوت 2007)، على إلزام جميع السفن التي تبلغ أو تتجاوز سعتها 2500 متر مكعب باعتماد الهيكل المزدوج لخزانات الوقود. ويهدف هذا التعديل إلى تعزيز حماية البيئة البحرية من مخاطر التلوث الناجم عن تسرب الوقود، وذلك من خلال توفير حماية إضافية لخزانات وقود السفن غير المخصصة لنقل النفط، والتي تحمل كميات كبيرة من الهيدروكربونات لتشغيل محركات الدفع، وهي غالباً أكبر من تلك التي تنقلها ناقلات النفط الصغيرة.

² - KOFFI ERIC KONAN, op.cit, p 133.

2004، وذلك بموجب التعديلات التي تم اعتمادها في مؤتمر اتفاقية سولاس (SOLAS) وقد سبق التذكير بالمزايا التي يوفرها هذا النظام.

رابعاً: إنشاء منطقة بحرية شديدة الهشاشة (ZMPV).

تجدر الإشارة إلى أنه من أجل حماية المياه المحاذية للساحل الغربي للاتحاد الأوروبي، قامت بعض الدول الأعضاء¹ في المنظمة البحرية الدولية (IMO) بإنشاء "منطقة بحرية شديدة الحساسية أو الهشاشة - (Particularly Vulnerable Sea Area - PSSA) وقد تم إضفاء الطابع الرسمي على هذه المبادرة من قبل الجمعية العامة للمنظمة في ديسمبر 2004. وفيما بعد، تم تبني أول إجراء إلزامي في هذا الإطار، يتمثل في فرض التزام على جميع السفن التي تنقل وقوداً ثقيلًا بإبلاغ السلطات المختصة قبل 48 ساعة من عبورها لتلك المنطقة.

وفي إطار دعم التعديلات على الملحق الأول من اتفاقية MARPOL، دخلت حيز النفاذ في 21 نوفمبر 2008 : الاتفاقية الدولية لعام 2001 بشأن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بزيوت الوقود، المعروفة بـ "اتفاقية زيوت الوقود"، وهي تُعنى بمسائل المسؤولية والتعويض عن الأضرار التي تسببها زيوت الوقود المستخدمة في تشغيل ودفع السفن. كما شهدت اتفاقية MARPOL مراجعة مهمة في ملحقها السادس²، ففي أبريل 2008، أقرت لجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) التابعة للمنظمة تعديلات جوهرية تهدف إلى خفض انبعاثات السفن الملوثة³. وشملت جهود المنظمة أيضاً الحد من انبعاثات الغازات الدفيئة الناتجة عن السفن، وهي مبادرة لقيت دعماً من فرنسا خلال مؤتمر الأمم المتحدة المعني بتغير المناخ عام 2015.

1- تتمثل تلك الدول في كل من : فرنسا، إنجلترا، بلجيكا، إسبانيا، البرتغال وإرلندا.

2- من خلال الدورة 57 في أبريل من سنة 2008.

3- تشمل هذه التطورات، على وجه الخصوص، الملوثات التالية: أكاسيد النيتروجين (NOx)، وأكاسيد الكبريت (SOx)، والمركبات العضوية المتطايرة (COV)، والمواد التي تؤدي إلى استنفاد طبقة الأوزون.

خامسا: ضبط وإدارة مياه الصابورة

تُصنّف المنظمة البحرية الدولية، باعتبارها وكالة متخصصة تابعة للأمم المتحدة، مياه التوازن (ballast water) المنقولة بواسطة السفن ضمن التهديدات الكبرى التي تواجه المحيطات¹. حيث أن السفن غالبًا ما تستخدم هذه المياه لضبط توازنها واستقرارها خلال الرحلة، مما يؤدي إلى نقل كائنات دقيقة ومسببات أمراض قد تكون مدمرة للأنظمة البيئية المحلية ويصعب أحيانًا القضاء عليها، كما أن بعضها قد يشكل خطرًا على الصحة العامة عند تفريغ تلك المياه في موانئ مختلفة².

ولهذا الغرض، اعتمدت المنظمة في عام 2004 الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب في السفن، المعروفة بـ "اتفاقية مياه الصابورة"، والتي دخلت حيز التنفيذ في 8 سبتمبر 2017، وتهدف إلى الحيلولة دون نقل الكائنات المائية الضارة والمواد المُسببة للآفات عبر مياه الصابورة. وقد مثّل اعتماد هذه الاتفاقية نقطة تحول حاسمة في جهود الوقاية أو الحد من ظاهرة اجتياح الأنواع الدخيلة الناتجة عن نقل مياه التوازن في السفن، وما يترتب عليه من عمليات موازنة وتفريغ لهذه المياه³.

سادسا: تعزيز التعاون بين الدول في حالة وقوع تلوث نفطي كبير

في سياق تعزيز الإطار الدولي الشامل تتجلى حماية البيئة البحرية من قبل المجتمع الدولي بشكل واضح من خلال الاتفاقية المعتمدة سنة 1996 بشأن المسؤولية

¹ - تُستخدم مياه الصابورة للمساهمة، إلى جانب الحمولة، في تحقيق توازن السفن أثناء الإبحار. وخلال العمليات التجارية الخاصة بتحميل وتفريغ السفن، قد يتم تصريف هذه المياه، جزئيًا أو كليًا، حسب مقتضى الحال. وتُعدّ هذه المياه، وهي مياه بحر تُستخدم كأثقال موازنة، مخزّنة في العادة داخل الأحواض السفلية المزودة للسفن، دون أن تكون على تماس مباشر مع الحمولة أثناء التشغيل العادي. وفي عام 2004، قدّرت المنظمة البحرية الدولية كمية المياه التي يتم نقلها سنويًا عن طريق الأسطول البحري العالمي بنحو 10 مليارات متر مكعب، كما قدّرت عدد الأنواع البيولوجية المختلفة التي تُنقل يوميًا عبر مياه التوازن في مختلف أنحاء العالم بنحو 7000 نوع.

² - Kamel HADDOUM, « la pollution dans les ports de commerce algériens », Revue droit des transports et des activités portuaires, Volume II, N°01, année 2015, pp 25-26.

³ - عبّرت فرنسا من خلال السيدة سيغولين رويال، تقديرًا للدور البارز الذي اضطلعت به المنظمة البحرية الدولية في اعتماد هذه الاتفاقية وتشجيع التصديق عليها، عن شكرها للأمين العام للمنظمة، السيد كيتاك ليم، على جهوده الحثيثة الهادفة إلى توسيع نطاق التصديقات على الاتفاقية من قبل الدول.

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20160909_Convention_eaux_de_ballast.pdf

والتعويض عن الأضرار الناتجة عن نقل المواد الضارة والخطيرة المحتملة (HNS) عن طريق البحر، لكن وعلى الرغم من اعتمادها منذ عام 1996، لم تدخل الاتفاقية حيز النفاذ بعد بسبب عدم استيفاء الشروط المتعلقة بعدد التصديقات، ومن أجل تيسير مسار التصديق عليها من قبل الدول، يباشر في الوقت الراهن فريق عمل دولي مهمة إعداد بروتوكول تعديل للاتفاقية المذكورة¹.

إلى جانب هذه المبادرة، يُشار إلى بروتوكول 15 مارس 2000 بشأن الإعداد والتصدي والتعاون في مواجهة حوادث التلوث الناجمة عن المواد الضارة والخطيرة المحتملة، والذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ 14 جوان 2007. ويهدف هذا البروتوكول إلى توسيع نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية الدولية لسنة 1990² بشأن الإعداد والتصدي والتعاون في مواجهة حوادث التلوث بالنفط، المعروفة باسم اتفاقية «OPRC»، والتي دخلت حيز التنفيذ في 13 ماي 1995، لتشمل أيضاً المواد الضارة والخطيرة المحتملة، المعروفة اختصاراً بـ: HNS، بما فيها المواد الكيميائية السائلة والغازية.

كل هذه الآليات القانونية الدولية، رغم أنها متفرقة ومتنوعة، تُظهر مدى إدراك المجتمع الدولي للمخاطر البيئية الجسيمة المرتبطة بالملاحة البحرية، ورغبته في التصدي لها من خلال وضع قواعد صارمة وتدابير فعالة، تهدف إلى ضمان وقاية البيئة البحرية من كل أشكال التلوث، وضمان تعويض المتضررين من الحوادث الكبرى.

الفرع الثاني

تقييم فعالية تطبيق التشريعات الدولية والإقليمية

رغم تطور الترسانة القانونية على المستويين الدولي والإقليمي، وتعدّد النصوص والآليات ذات الطابع الوقائي، فإن تنفيذ هذه القوانين يواجه صعوبات كبيرة، لاسيما بالنظر

¹ - KOFFI ERIC KONAN, op.cit, p136.

² - تُعد هذه الاتفاقية بمثابة حجر الزاوية في تعزيز التعاون بين الدول في حالة وقوع تلوث نفطي كبير، إذ تُلزم الأطراف باتخاذ تدابير مناسبة لإنشاء خطط وطنية للتصدي للطوارئ، وتوفير معدات ووسائل للتدخل، فضلاً عن تبادل المعلومات والمساعدة التقنية.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

إلى استمرارية التهديدات البيئية الناتجة عن الأنشطة البحرية. ولتقييم فعالية الإطار الدولي والإقليمي في الوقاية من التلوث البحري يجب مراعاة أبعاد متعددة، من حيث التطبيق الفعلي، التنسيق المؤسسي، وكفاءة آليات الرقابة والردع.

أولاً: قصور في تنفيذ النصوص وتفاوت بين الدول

رغم وجود اتفاقيات ملزمة مثل MARPOL أو قوانين الاتحاد الأوروبي، فإن الكثير من الدول تعاني من ضعف في تنفيذ الالتزامات بسبب إمكانياتها التقنية المحدودة، أو غياب الإرادة السياسية، أو حتى غموض بعض المفاهيم القانونية مثل "التلوث العرضي" أو "الظروف القاهرة". بالإضافة إلى أن آليات التبليغ عن الحوادث والتدخل السريع لا تزال غير فعالة في بعض المناطق، خصوصاً في الدول النامية أو الدول ذات السواحل الواسعة وغير المؤتمنة، هذا يدل على وجود فجوة بين النص والتطبيق وهو ما يفقد الكثير من الآليات قوتها الردعية.

كما أنه لا يزال هناك تفاوت في القدرات الرقابية بين الدول الساحلية خاصة بين الشمال والجنوب، من حيث مراقبة السفن وتطبيق معايير الوقاية، فبينما تعتمد دول الاتحاد الأوروبي على وكالات مركزية مثل EMSA وأنظمة تتبّع متطورة مثل (Safe Sea Net)، فإن العديد من الدول الأخرى تفتقر إلى قواعد بيانات محدثة أو أطقم تفتيش مؤهلة.

ثانياً: ضعف الآليات الردعية وطغيان البعد الاقتصادي

فرغم تطوّر النصوص العقابية، لاسيما في إطار الاتحاد الأوروبي، فإن عدد الدعاوى القضائية الناجحة ضد المتسببين في التلوث البحري لا يزال محدوداً. ويعود ذلك غالباً إلى صعوبة إثبات العلاقة السببية المباشرة بين السلوك الضار والتلوث، بالإضافة إلى وجود ثغرات قانونية تتيح لبعض الفاعلين التملّص من المسؤولية عبر شركات التغطية أو التسجيل في دول أعلام المجاملة¹.

¹ - دحماني محمد الصغير، "فعالية القواعد الخاصة بالسلامة البحرية"، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، المرجع السابق، ص ص 52-53.

الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية

كما أن تعارض المصالح الاقتصادية في بعض الأحيان مع المبادئ البيئية يؤدي إلى التساهل في التطبيق، إذ لا تزال المصالح الاقتصادية تلعب دورًا مؤثرًا في تعطيل بعض المبادرات القانونية. فبعض الدول تتردد في فرض قيود صارمة على حركة السفن أو منع المرور في مناطق حساسة بيئيًا، مخافة التأثير على تنافسية موانئها التجارية. كما أن بعض اللوبيات الصناعية تضغط من أجل التخفيف من التزامات شركات الشحن، خصوصًا في مجال معالجة النفايات السائلة والزيوت المستعملة.

هذا بالإضافة إلى الاعتماد المفرط على دول العلم في الرقابة والتفتيش رغم تفاوت قدرتها على الرقابة، كذلك الاستجابة المتأخرة للكوارث، كما أبرزته حالة حادثة Prestige.

لكن ورغم التحديات، لا يمكن إنكار التقدم الذي تحقق، خاصة من خلال:

- تحسّن مستوى التنسيق الدولي، لاسيما عبر IMO والاتفاقيات الإقليمية.
- تنامي الالتزام البيئي في السياسات الوطنية للدول الكبرى.
- تصاعد دور المجتمع المدني والمنظمات البيئية في رصد الانتهاكات البحرية والضغط من أجل مساءلة المتسببين.
- التطور التكنولوجي الذي أصبح يوفر أدوات أكثر دقة للمراقبة (مثل الأقمار الصناعية، أنظمة AIS، والطائرات بدون طيار).

من ثمّ، فإن ضمان الفعالية الحقيقية لهذا النظام القانوني يتطلب تجاوز المقاربة القائمة على "ردّ الفعل" نحو مقاربة وقائية استباقية شاملة، تعتمد أساسا على:

- تعزيز التعاون الدولي والإقليمي؛
- تقوية دور المنظمات الفنية؛
- إشراك الفاعلين غير الحكوميين في الرقابة والضغط من أجل الشفافية.
- إدماج التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي في أنظمة الرقابة البحرية؛

في الأخير يمكن القول أن مساهمة المنظمة البحرية الدولية (IMO) في مجال الوقاية من خطر التلوث البحري ومكافحته تعد مساهمة بارزة وجديرة بالتقدير. ومع ذلك، فإن نجاح هذه الإصلاحات والمعايير القانونية في تحقيق أهدافها المنشودة يبقى مرهوناً بالالتزام الدول الموقعة على الاتفاقيات ذات الصلة من خلال الحرص على التطبيق الفعلي والفعال للإطار القانوني المعتمد. فبمقدار هذا الالتزام، يمكن تحقيق خفض ملموس من خطر التلوث البحري الناجم عن السفن.

الفصل الثاني

سلامة عمليات النقل البحري

تعد سلامة عمليات النقل البحري أحد المرتكزات الأساسية لضمان استدامة حركة الملاحة البحرية العالمية، والحفاظ على الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية. وإذا كانت الاتفاقيات الدولية قد أرست معايير قانونية ملزمة لضمان هذه السلامة، فإن التطبيق الفعلي لتلك المعايير على أرض الواقع يظل مرهونا بمجموعة من العناصر الفنية والتنظيمية التي تؤثر بشكل مباشر على أمن وسلامة العمليات البحرية.

يكتسي هذا الموضوع أهمية خاصة في ظل التطور المتسارع في تقنيات الملاحة البحرية، وتزايد الاعتماد على النقل البحري كوسيلة رئيسية لنقل البضائع والركاب. ففي الوقت الذي تزداد فيه تعقيدات العمليات البحرية نتيجة نمو حجم السفن وتشعب شبكات الملاحة وتكثف الحركة في الموانئ والممرات البحرية، تتصاعد التحديات المرتبطة بضمان سلامة تلك العمليات من الناحيتين التقنية والتنظيمية. وتُبرز الإحصائيات الدولية أن نسبة كبيرة من الحوادث البحرية الجسيمة تعود إما إلى أعطال تقنية أو إلى أخطاء بشرية ناجمة عن ضعف التكوين أو غياب الرقابة المهنية الكافية.

تشكل الموانئ عقدا استراتيجية حيث يتقاطع النقل البحري مع منظومات اللوجستيات البرية، وتُبرز الأهمية المتزايدة للنقل البحري وسرعته المتنامية، المرتبطة بالنمو الاقتصادي العالمي، الدور الجوهري الذي تضطلع به الموانئ في هذه المبادلات. ويعد مشغلو المحطات فاعلين رئيسيين في إدارة العمليات المينائية، بينما تحتفظ السلطات العامة عادة بدور تنظيمي وملكية البنية التحتية للموانئ. وتجدر الإشارة إلى أن هؤلاء المشغلين يعدون من بين الجهات المعنية بالمراقبة المرتبطة بسلامة السفن¹.

¹ - المنظمة البحرية الدولية - IMO السلامة في الموانئ

IMO (2013). Guidelines for the Inspection of Port Facilities under the ISPS Code.

يتضمن تأكيداً على أن:

-مشغلي المحطات Terminal Operators جزء من الجهات المعنية بسلامة السفن داخل الميناء.

بالتالي فإن سلامة عمليات النقل البحري لا يمكن اختزالها في مجرد امتثال شكلي للمعايير التقنية أو التنظيمية، بل إنها تمثل منظومة متكاملة تتداخل فيها عناصر متعددة، بدءاً من سلامة السفن من حيث التصميم والصيانة، مروراً بكفاءة العنصر البشري وظروف العمل على متن السفن (هذا ما تعرضنا لدراسته في كل من الباب الأول والفصل الأول من الباب الثاني من هذه الأطروحة)، وصولاً إلى تأمين الموانئ والممرات البحرية عبر وسائل المراقبة وخدمات المرور البحري (المبحث الأول)، كما لا يمكن الحديث عن السلامة البحرية دون التطرق إلى التحديات الجديدة التي تواجه القطاع، مثل المخاطر السيبرانية، وتعقيدات إعادة تدوير السفن، وضغوط السوق التي قد تدفع بعض الشركات إلى تقليص التكاليف على حساب السلامة. وهي تحديات تستوجب مقاربات استباقية وإدماجاً فعالاً للتكنولوجيا الحديثة في إدارة المخاطر البحرية (المبحث الثاني).

المبحث الأول

تأمين الموانئ والممرات البحرية عبر وسائل المراقبة وخدمات المرور البحري

يندرج تقييم مدى امتثال عمليات النقل البحري، وبالامتداد تأمين الموانئ والممرات البحرية، ضمن الإطار الأوسع لمفهوم السلامة البحرية (sécurité maritime) ومن الضروري التمييز¹ بين هذا المفهوم ومفهوم الأمن البحري (sureté maritime)، حيث يتعلق الأخير بالوقاية من الأفعال غير المشروعة المتعمدة ومكافحتها، مثل الإرهاب والقرصنة والاتجار غير المشروع. أما السلامة البحرية، فتهدف إلى الوقاية من الأحداث غير المتعمدة ومواجهتها، كالحوادث والكوارث الطبيعية، ويشمل تأمين الموانئ والممرات البحرية تدابير تدرج ضمن كلا المفهومين.

تعد الموانئ مواقع حساسة ومعرضة بشكل خاص للتهديدات، لا سيما تلك المرتبطة بالإرهاب. ويشمل تقييم مستوى السلامة والأمن في العمليات المينائية عدة

- السلطات المينائية تنسق الرقابة بين القطاع العام والخاص للحفاظ على السلامة البحرية.

¹ - أنظر: - غريبي عطاء الله، "الاختلاف القانوني بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية وأثرهما التطبيقي"،

السلامة والأمن البحريين في الجزائر، المرجع السابق، ص ص 13-31.

عناصر، من بينها البنية التحتية، والخدمات، والموارد البشرية العاملة في الميناء. وعلى مستوى التنظيم القانوني، تظل الموانئ خاضعة لتنظيم دولي أقل تجانساً مقارنة بالسفن إذ أن الموانئ لا تخضع لتنظيم دولي موحد كما هو الحال بالنسبة للسفن، فعلى سبيل المثال، تسري أحكام اتفاقية ماربول (MARPOL) على منشآت الاستقبال، في حين لا يوجد ما يُعادل في المجال المينائي اتفاقية سولاس (SOLAS) أو معايير اتفاقية تدريب ومؤهلات العاملين في البحر (STCW) أو مدونة إدارة السلامة (ISM Code) ومع ذلك، تبقى اتفاقيات منظمة العمل الدولية المتعلقة بالسلامة والصحة في عمليات الشحن والتفريغ ذات الصلة، وإن كان من اللازم تعزيز التعاون الدولي في هذا المجال **(المطلب الأول)**.

كما تشكل سلامة الملاحة البحرية أولوية قصوى بالنسبة للدول الساحلية والسلطات المينائية، لما لها من أهمية في حماية السفينة وأطقمها وحمولاتها، وضمان الملاحة الآمنة في أعالي البحار وبالقرب من السواحل والموانئ، كما ترتبط ارتباطاً وثيقاً بحماية البيئة البحرية، كل ذلك بالاستعانة بالوسائل التقنية وخدمات حركة المرور البحرية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

العمليات المينائية ركيزة أساسية لضمان سلامة الملاحة البحرية

تعد العمليات المينائية¹ جزءاً أساسياً من منظومة السلامة في عمليات النقل البحري، تشمل مختلف الأنشطة الفنية والتجارية والخدماتية داخل الحيز المينائي²، وهي

¹- Voir : Martine REMOND-GOUILLOU, op.cit, pp. 100-112.

²- يمكن تعريف الميناء بأنه "عبارة عن مساحة مائية محدودة طبيعياً أو صناعياً، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتواء من الأجواء العاصفة، أو للرسو لعمليات الشحن والتفريغ وأخيراً لعمل الإصلاحات اللازمة". هذا التعريف الذي جاء به: محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006، ص 47. بينما لم تعرف كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958 واتفاقية مونتي قوبي لعام 1982 الميناء، وعرفته المادة 888 من ق.ب.ج. بأنه: "نقطة من ساحل البحر، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"، فحسب الأستاذ حدوم

من أبرز مكونات سلسلة النقل البحري، وتشكل في ذات الوقت إحدى الركائز الأساسية لضمان سلامة الملاحة البحرية. كما أنها تعتبر عنصراً محورياً ضمن الهيكلة التنظيمية للموانئ التي شهدت خلال العقود الأخيرة تحولات عميقة، انتقلت معها إلى ما يعرف بالجيل الرابع من الموانئ أو "الموانئ الشبكية"، وتتميز هذه الأخيرة بكونها منصات لوجستية مترابطة ومتكاملة، تتوفر على وحدة موحدة للإدارة، وسياسات تجارية منسجمة، وإستراتيجية متكاملة للتموقع، وهيكل رأسمالي موحد، ونظام معلوماتي مشترك¹.

ساهمت خصوصاً جزء كبير من الموانئ²، وتفويض مهام تشغيلية لمشغلي محطات القطاع الخاص، في إعادة رسم العلاقة بين الفاعلين العموميين والخواص داخل الفضاء المينائي. وهو ما طرح تساؤلات جوهرية حول مدى تحقيق التوازن بين متطلبات الفعالية الاقتصادية والمنافسة من جهة، وضرورات السلامة والأمن من جهة أخرى. وعلى الرغم من أن السلطات المينائية تحتفظ بوظائفها التنظيمية والسيادية، فإن الممارسة أثبتت وجود ثغرات على مستوى البنية التحتية، ومستوى الخدمة، وأحياناً على صعيد تأهيل الموارد البشرية، مما قد يؤثر سلباً على أمن وسلامة السفن والمستخدمين والبضائع على حد سواء.

بالنسبة لاستغلال المناطق المينائية في الجزائر، توضح المادة 911 من ق.ب.ج. نوعية استغلال المناطق المينائية وقواعده، وفي الأخير تحيلنا إلى التنظيم من أجل تحديد التنظيم العام للاستغلال، حيث صدر المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ

كحال فإنه من النصوص النادرة التي قامت بتعريف الميناء، فحتى في فرنسا، قانون الموانئ لم يرق بتعريفها بل اكتفى بتحديد الحدود الإدارية للموانئ التي تخضع لسلطة الدولة، أنظر:

- HADDOUM Kamel, « le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports », annuaire du droit maritime et océanique, T. XVII, de Nantes, 1999, p 123.

¹- Bureau International du Travail (B.I.T.), Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention, Rapport 90 III (Partie 1B), 4 mars 2002, p 28.

²- في غالبية الموانئ العالمية، التي يقدر عددها بنحو 2000 ميناء، سُجّلت ظاهرة الخصخصة الجزئية، حيث يتولى مشغلو المحطات إدارة العمليات المينائية، في حين تحتفظ السلطة العمومية بدورها التنظيمي وملكيته للميناء، هذا هو حال الغالبية العظمى من الموانئ في أمريكا الشمالية وأوروبا، وكذلك 90% من أكبر 100 ميناء للحاويات في العالم سنة 1999.

-NASSIOS Dimitrios, op.cit, p 165

في 6 جانفي 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها¹، حيث عني بشروط الاستغلال ووضوح كيفية عبور المسافرين والبضائع وكذا شروط شحن وتفريغ السفن... إلخ.

الفرع الأول

البنية التحتية للموانئ بما يتماشى ومتطلبات السلامة البحرية

يُعد تطوير البنية التحتية المينائية² أحد الركائز الأساسية لتحقيق متطلبات السلامة البحرية وحماية البيئة، ويشمل ذلك ملائمة الأرصفة البحرية (الرسو)، وكفاءة الأنظمة اللوجستية (المناورة)، وتوفر منشآت استقبال النفايات البحرية.

يُعد تقييم مدى ملائمة البنية التحتية للموانئ، سواء من حيث حالتها الفيزيائية أو وظيفتها ضمن منظومة السلامة البحرية، محورا أساسيا في التحليل القانوني والتقني لمعيار السلامة في الموانئ.

أولا- مدى ملائمة الأرصفة البحرية لمتطلبات السلامة البحرية

تواجه الموانئ تحديات متزايدة في ظل تطور حركة النقل البحري وتنامي أحجام السفن، مما يبرز إشكالية ملائمة البنية التحتية المينائية، وعلى وجه الخصوص الأرصفة البحرية، بوصفها عنصرا جوهريا في تحقيق السلامة البحرية وضمان سير العمليات المينائية بشكل آمن وفعال. وتُشير الدراسات المتخصصة إلى أن هذه البنية لا ينبغي تقييمها فقط من حيث حالتها التقنية أو الفيزيائية، بل أيضا من حيث قدرتها على التكيف

¹ المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ج.ر.ج.ج.ج. الصادر في 6 جانفي 2002، ع. 01.

² للاطلاع على التفاصيل فيما يتعلق بمكونات الميناء سواء البنيات الأساسية أو البنيات الفوقية أو حتى الملحقات المينائية في القانون الجزائري أنظر: - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، المرجع السابق، ص ص 85-87.

مع متطلبات السلامة، لاسيما في ظل الظروف المناخية الصعبة أو تزايد أحجام السفن التجارية الحديثة¹.

في إطار متطلبات السلامة البحرية، تكتسي ملائمة البنى التحتية أهمية خاصة، لاسيما من حيث:

- القدرة على استقبال السفن في الحالات الطارئة، كما في حالة ناقلة نفط مهددة بالتسبب في تلوث جسيم، والتي قد يتم توجيهها إلى ميناء لا تتوفر فيه الشروط الفنية اللازمة لاستقبال مثل هذه السفن.

- مواكبة النمو المتزايد في حجم السفن، إذ إن تزايد أحجام الناقلات البحرية يرفع من مستوى المخاطر البحرية المحتملة، ويُحتم وجود بنى تحتية متطورة قادرة على استقبال هذه السفن بأمان. ومن ثم، يتعين أن تكون أبعاد الأرصفة ومرافق الرسو متوافقة مع الوسائل المتوفرة للخدمات المرافقة، كالإرشاد والقطر، والتي تُعد جزءا من منظومة البنى التحتية والخدمات المينائية².

- تمكين سلطات دولة الميناء من ممارسة صلاحياتها الرقابية، وخاصة ما يتعلق بالتفتيش والتحقق من امتثال السفن لمعايير السلامة، الأمر الذي يتطلب وجود عدد كافٍ من الموارد البشرية المؤهلة والإمكانات اللوجستية³.

بالتالي يمكن أن نبرز عدد من النقائص والقصور على هذا المستوى نلخصها فيما يلي:

يلي:

¹ - KOFFI ERIC KONAN, op.cit, p254.

-OCDE, *Sécurité et sûreté dans les ports*, Rapport technique, 2003, p. 12.

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/fr/publications/reports/2003/04/oecd-annual-report-2003_g1gh2e87/annrep-2003-fr.pdf

² - M. Stopford, *Maritime Economics*, 3rd ed., Routledge, 2009, p. 256.

https://www.academia.edu/29939623/Maritime_Economics_by_Martin_Stopford

³ - Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, JOUE L 131 du 28.05.2009.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000020685995>

• التدهور الواضح في الحالة العامة للبنى التحتية في بعض الموانئ بما في ذلك الأرصفة، المحطات البحرية، والمسالك الملاحية، وهو ما ينعكس سلباً على جودة الخدمات المينائية وسلامة الملاحة.

• عدم توفر المنشآت المينائية القادرة على تمكين السفن من الرسو والمناورة في الظروف الجوية السيئة من أبرز التحديات التي تؤثر سلباً على سلامة العمليات المينائية.

• محدودية أعماق الأحواض والممرات البحرية يُمثل عائقاً فعلياً أمام استيعاب السفن الكبرى، مما يقيد من فعالية البنى التحتية في تلبية المتطلبات الحديثة للنقل البحري.

في الأخير يظهر بوضوح وجود إشكاليات مرتبطة بعدم ملائمة البنى التحتية المينائية، سواء من حيث حالتها التقنية، أو قدرتها على التعامل مع ظروف بحرية معقدة، أو من حيث مدى مساهمتها في دعم منظومة السلامة البحرية، الأمر الذي يفرض ضرورة معالجة هذه النقائص ضمن إطار شامل لتعزيز أمن وسلامة الملاحة البحرية.

ثانياً - كفاءة وسلامة الأنظمة اللوجيستية

بالرغم من عدم الإشارة إليها صراحة كبنية تحتية مستقلة، فإن السلامة والأمن البحريين، اللذين يُدار جزء منهما داخل الموانئ، يهدفان إلى الوقاية من الأفعال الإجرامية التي من شأنها أن تعطل سلسلة التوريد البحرية. ويُعد الالتزام بأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code) شرطاً أساسياً لضمان انسيابية حركة النقل البحري داخل الموانئ وبالنسبة لكافة الأطراف المتدخلة في هذه السلسلة¹. كما أن مناولة المواد الخطرة داخل الموانئ تخضع لتنظيم دقيق، بحيث يتم إنشاء مصلحة مينائية مخصصة للرقابة على هذه المواد بعد وصولها إلى الميناء، وتُمارس هذه الرقابة بمعزل

¹ - تهدف المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية إلى الوقاية من الأفعال غير المشروعة التي من شأنها تعطيل تشغيل السفن والمرافق المينائية، وبالتالي تعطيل سلسلة الإمداد البحرية الدولية، IMO, *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*, 2004

عن المركز المسؤول عن السلامة على متن السفن. ويجوز للسلطة المينائية، في حال عدم امتثال السفينة أو حمولتها للتشريعات المينائية، أن تأمر بحجزها.

بالتالي تُعد عمليات المناولة من الجوانب الجوهرية لكفاءة وسلامة الأنظمة اللوجستية في الموانئ، وتُعتبر العمليات المينائية عموماً مكوناً أساسياً في أمن وسلامة عمليات النقل البحري، حيث يُعد مشغلو المحطات الطرفية¹ من الجهات الفاعلة الرئيسية التي تتولى تنفيذ هذه العمليات، بينما تحتفظ السلطة العامة، في الغالب، بدورها التنظيمي وملكية الميناء.

ويبدو أن الخوصصة الجزئية للموانئ، وإن كانت تهدف إلى تعزيز القدرة التنافسية، قد أدت في بعض الحالات إلى تغليب الاعتبارات التجارية على متطلبات السلامة في هذه العمليات، بالتالي يمكن أن نستعرض عدة جوانب متعلقة بعمليات المناولة، أبرزها:

- استخدام الأساليب والتقنيات الحديثة بالنسبة لمناولة البضائع المعبئة في الحاويات: يمكن للأساليب الجديدة في العمل والتقنيات الحديثة في المناولة أن تساهم في الحد من مخاطر الأضرار²، حتى أنه أثبت في هذا السياق إمكانية ظهور "موانئ مؤتمتة" أو "روبوتية" في المستقبل.

- مناولة البضائع السائبة، ولاسيما الجافة منها: تبدي بعض المحطات الطرفية سلوكاً غير مسئول، حينما تقوم بعملية الشحن بوتيرة سريعة مفرطة، ما يولد ضغوطاً مفرطة على هياكل السفن ويؤدي إلى تدهورها على المدى الطويل. كما أن عمليات التفريغ، باستخدام الجرافات أو المركبات الثقيلة لإزالة البضائع العالقة، قد تلحق أضراراً مماثلة بهيكل السفينة.

¹ - المحطات الطرفية (terminaux portuaires): يقصد بها " المنشآت أو المرافق الواقعة داخل الميناء، والمخصصة لاستقبال السفن ومناولتها، بما يشمل عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والخدمات اللوجستية المرتبطة بالبضائع أو الركاب، تدير هذه المحطات عادة شركات خاصة أو شركات تشغيل مينائية تعمل بموجب عقود امتياز أو تراخيص مع السلطة المينائية

² - Bureau International du Travail ('B.I.T. '), op. cit., note 693, p. 8.

- تنص قواعد لاهاي-فيسبي¹ (R.H.-V.) على أن الناقل (أو وكلاءه، في حال عدم تفويض هذه المهمة إلى الشاحن) ملزم بتنفيذ عمليات المناولة والتفريغ "بطريقة مناسبة ومتأنية"، وهو ما يشكل التزاما يتجاوز مجرد بذل العناية المعقولة.
- الرقابة من قبل المحطات الطرفية: إذ يباشر مشغلي المحطات، في كثير من الأحيان، عمليات تفتيش خاصة على السفن، تهدف تحديدا إلى الوقاية من المخاطر المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ².
- من جانب الموظفون المينائيون: فقد تظهر ثغرات أمنية على مستوى الطاقم البشري العامل في الميناء، إذ تثير عملية تحرير قطاع الخدمات في هذا المجال مخاوف بشأن كفاءة العاملين، ومن الأمثلة المقلقة في هذا السياق، قيام أحد المشغلين الجدد من القطاع الخاص بإسناد مهمة ربط السفن بالمرسى إلى عمال النظافة بهدف تقليص التكاليف³.
- ترتبط سلامة السفن أيضا بكيفية تنفيذ عمليات المناولة، حيث ينبغي الابتعاد عن مناطق العمل لمن لا يشارك فيها فعليا، لاسيما أثناء مناولة البضائع. كما يُشدد على ضرورة اتخاذ تدابير احترازية خاصة بعمليات الرفع الميكانيكي، وينظم القرار المتعلق بتدابير السلامة في العمل هذه الجوانب، بما في ذلك القيود المفروضة على البحارة صغار السن بشأن القيام بأعمال تنطوي على مخاطر، مثل رفع الحمولات الثقيلة أو تشغيل معدات الرفع⁴.

¹ - بروتوكول تعديل الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض قواعد سندات الشحن الموقعة في لاهاي سنة 1924 (بروتوكول بروكسل 1968)، دخل البروتوكول حيز التنفيذ في 23 جوان 1977 منشور ضمن مجموعة معاهدات الأمم المتحدة،

المجلد 1412، الصفحة 127، النسخة الرسمية أنظر: <https://treaties.un.org>

² - BOISSON Philippe , op. cit., note 6, p. 491.

³ - NASSIOS Dimitrios, op. cit, p 170.

⁴ -CTM 2006, Principe directeur B4.3.10 – Education des jeunes gens de mer en matière de sécurité et de santé, «...2- Les règlements devraient établir des restrictions empêchant que des jeunes gens de mer dont les aptitudes correspondantes ne seraient pas pleinement reconnues par l'autorité compétente exécutent sans contrôle ni instruction appropriés certains types de travaux comportant un risque particulier d'accident ou d'atteinte à leur santé ou à leur développement physique ou exigeant un degré particulier de maturité, d'expérience ou d'aptitude. L'autorité compétente pourrait prendre en considération, en particulier, les tâches comportant: a) le levage, le déplacement ou le transport de charges ou d'objets lourds;... ».

• الإطار التنظيمي: أعدت منظمة العمل الدولية (OIT) وثائق مرجعية¹ بشأن "العمل في الموانئ: الانعكاسات الاجتماعية للأساليب الجديدة في المناولة"، وقد يتم اعتماد سلسلة من التدابير المستقبلية من قبل المنظمة تستهدف العاملين على الأرصفة. كما تفرض التشريعات والاتفاقيات الدولية إجراء تدريبات أمنية (مثل تدريبات الإخلاء أو مكافحة الحرائق) بطريقة لا تُحدث اضطرابًا في أوقات الراحة ولا تؤدي إلى إرهاق الطاقم².

في الأخير يمكن القول أن عمليات المناولة تُعد جوهر النشاط المينائي، وتستدعي تضافر جهود مشغلي المحطات الطرفية والعمال. ورغم ما تتيحه التقنيات الحديثة من فرص لتحسين مستوى الأمن والسلامة، إلا أن تغليب المصالح التجارية في ظل الخصوصية والممارسات غير المسئولة (لاسيما في مناولة البضائع السائبة)، والقلق من تدني جودة الطاقم، كلها تمثل تحديات كبيرة أمام تحقيق الكفاءة والسلامة في هذه العمليات. وتوجد بالفعل أطر تنظيمية ومبادرات ذات صلة، مثل قواعد لاهاي-فيسبي، والرقابة التي تمارسها المحطات الطرفية، وجهود منظمة العمل الدولية، غير أن التطبيق العملي لهذه التدابير لضمان أمن وسلامة العمليات البحرية ما يزال دون المستوى المطلوب.

¹ - من بين هذه الوثائق نذكر:

- مكتب العمل الدولي (B.I.T.) ، السلامة والصحة في صناعة صيد الأسماك، 13 - 17 ديسمبر 1999؛ العمل في الموانئ: الانعكاسات الاجتماعية لأساليب المناولة الجديدة، 2002.

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) ، دراسة حول النقل البحري لعام 2001، تقرير أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، www.unctad.org/fr/docs/rmt2001.ft.pdf

- الجمعية الدولية لجمعيات التصنيف (IACS) ، دليل إدارة الصيانة، التوصية رقم 74، أبريل 2001؛ البيان الصحفي: الجمعية الدولية لجمعيات التصنيف تعتمد تدابير جديدة بشأن نقل التصنيف، 26 جويلية 2001؛

www.iacs.org.uk ، القائمة البيضاء ، www.iacs.org.uk/whitelist/wlindex.htm

²- CTM 2006, Norme A2.3 – Durée du travail ou du repos : «... 7. Les rassemblements, les exercices d'incendie et d'évacuation et les exercices prescrits par la législation nationale et par les instruments internationaux doivent se dérouler de manière à éviter le plus possible de perturber les périodes de repos et à ne pas provoquer de fatigue ».

ثالثاً-مدى توفر منشآت استقبال النفايات البحرية

تفتت ظاهرة التخلص من مياه الصابورة في المناطق الساحلية أو عند الاقتراب من الموانئ، وذلك بسبب انعدام محطات معالجة متخصصة (محطات تصريف مياه الصابورة) في بعض الموانئ. وقد تُقضي هذه الممارسات، في ظل غياب البنى التحتية الملائمة، إلى إلحاق أضرار بيئية جسيمة بالنظم البيئية المينائية، نتيجة لنقل أنواع بحرية دخيلة أو وجود مخلفات ملوثة. ورغم ما تقرره اتفاقية ماربول من التزامات في هذا الصدد، فإن غياب التقارير الوطنية حول مدى كفاية هذه الخدمات يكشف عن وجود أوجه قصور في عدد من الموانئ¹، وتبقى مساهمة المنظمة البحرية الدولية في هذا المجال دليلاً واضحاً على سعيها للحد من التلوث البحري (كما وسبق توضيحه سابقاً).

في الأخير، يمكن أن نتوصل إلى أن ملائمة البنية التحتية المينائية، والخدمات اللوجستية، ومنشآت استقبال النفايات، تمثل عنصراً محورياً في منظومة السلامة البحرية وحماية البيئة ومع ذلك توجد نقائص كبيرة في هذه الجوانب، مما يساهم في تفاقم المخاطر البحرية والبيئية. رغم أنه تُنشط بالسلطات المينائية والساحلية مسؤولية مركزية في تأمين الملاحة والحد من المخاطر عند الاقتراب من الموانئ وداخلها.

الفرع الثاني

توفير الخدمات المينائية لتأمين سلامة الملاحة

تُعدّ الخدمات المينائية من المكونات الجوهرية لضمان سلامة الملاحة، لاسيما أثناء مناورات دخول السفن إلى الموانئ أو مغادرتها. و تُعدّ العمليات المينائية، بما في

¹ - بالنسبة للجزائر فلا يظهر أنها قد أوفت بالتزامها المتعلق بتهيئة منشآت استقبال الموانئ تكون في حالة تشغيلية سليمة، وذلك على الرغم من أن المادة 58 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 6 جانفي 2001، المحدد للنظام العام لاستغلال وأمن الموانئ، تنص صراحة على أن عمليات إزالة مياه الصابورة لا يجوز القيام بها إلا داخل المنشآت المخصصة لهذا الغرض، وبعد الحصول على ترخيص مسبق من السلطة المينائية المختصة.

Voir : -Kamel HADDOUM, op.cit, marge N°1, p 25.

ذلك الخدمات المرتبطة بها، من المجالات التي قد تشهد أوجه قصور على مستوى السلامة.

يمكن تصنيف الخدمات المينائية إلى أنواع متعددة مرتبطة بشكل وثيق بسلامة وأمن الملاحة البحرية، فضلاً عن رفاة البحارة، وما يهمننا في دراستنا هي تلك المرتبطة بالسلامة البحرية.

أولاً- أنواع الخدمات المينائية المرتبطة بالسلامة البحرية

تشكل الخدمات المينائية ركيزة أساسية لتأمين سلامة الملاحة أثناء دخول وخروج السفن من الموانئ أهم هذه الخدمات:

- خدمات تشغيل الموانئ والمجاري المائية.
- خدمات الإرشاد البحري وربط وفك السفن: حيث تعتبر حالة غياب المساعدة في عمليات الرسو أو مغادرة الأرصفة من الثغرات المحتملة المؤثرة في السلامة.
- خدمات المساعدة على الملاحة: قد تكون غائبة أو غير كافية في بعض الموانئ.
- خدمات الإنقاذ وعمليات انتشار السفن.
- عمليات مناولة البضائع: غالباً ما تُدار هذه العمليات من قبل مشغلي المحطات المينائية، وهم ملزمون بالتعامل مع البضائع بطريقة مناسبة وحذرة.
- القطر أيضاً ضمن هذه الخدمات، ويتصل بأنظمة المساعدة اللاسلكية أو أنظمة مراقبة حركة المرور البحري (VTS) ، التي تساهم في تعزيز السلامة أثناء المناورات المينائية.

ثانياً- الخدمات المينائية والإجراءات المرتبطة بالسلامة البحرية

تُعنى السلامة البحرية بمنع الحوادث غير المتعمدة، وتعتبر السلطات الساحلية والمينائية أن سلامة الملاحة من أولوياتها، وتسعى لتحقيقها وتحسين كفاءة الحركة

البحرية وتقليص مخاطر التلوث¹ في نطاق ولايتها، عبر جملة من الإجراءات، وتشمل هذه الإجراءات، على سبيل المثال:

- تقدم سلطات السواحل خدمات أنظمة مراقبة حركة السفن التي قد تصل إلى تنظيم مفصل لحركة المرور داخل الميناء، بل وإصدار أوامر للربابنة. لكن يُعاب على بعض السلطات المينائية تقصيرها في إشعار السفن التي تدخل مياهها بوجود أي حطام قد يكون عائماً أو مغموراً في تلك المناطق، وما ينجم عن ذلك من احتمال وقوع حوادث خطيرة إذ نجد أن 60% من حوادث التلوث المسجلة بين عامي 1993 و1997 قد وقعت في المناطق المينائية.²
- منع دخول السفن التي قد يشكل وجودها خطراً على السلامة أو على البنى التحتية للميناء.
- مراقبة المواد الخطرة عند دخولها نطاق الميناء: في معظم الموانئ الفرنسية توجد وحدة متخصصة تُعنى بمراقبة المواد الخطرة بمجرد وصولها إلى الميناء -وهي جهة مستقلة عن مركز سلامة السفن- ويقع على عاتقها البت في السماح أو رفض إدخال هذه المواد الخطرة إلى الحرم المينائي، كما تتدخل في إدارة الحوادث المرتبطة بها مثل الحريق أو التسرب.
- إدارة مياه الصابورة، إذ أن بعض الموانئ تفتقر إلى محطات تفريغ متخصصة لمعالجة هذه المياه.
- التأكد من جاهزية السفينة من حيث تجهيزاتها الخاصة بالشحن والتفريغ، وهو شرط أساسي في تقييم مدى صلاحيتها للملاحة، وهو ما يندرج ضمن معايير السلامة³.

¹ - ممدوح محمد مليجي، "تأثير الوضع البيئي على إدارة الموانئ البحرية"، التكامل من أجل مستقبل أفضل، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري، 7-9 فيفري 2010، ص ص 3-4.

² - Konstantinos GIZIAKIS et Ernestini-BARDI-GIZIAKI, « Assessing the risk of pollution from ship accidents », Disaster Prevention and Management, Vol. 11, N° 2, 2002, p 109. <https://ui.adsabs.harvard.edu/abs/2002DisPM..11..109G/abstract>

³ - محمد محرم، "دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري المصري"، التكامل من أجل مستقبل أفضل، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري، 7-9 فيفري 2010، ص ص 2-3.

لكن هناك أوجه قصور في بعض الخدمات المينائية، قد تساهم في ارتفاع درجة المخاطر البحرية، مثل غياب وسائل المساعدة الملاحية أو نقص أنظمة المعلومات الجوية التي يتوجب على السلطات المينائية توفيرها.

وعلاوة على ما سبق، فإن العامل البشري يمثل بعداً أساسياً في كفاءة هذه الخدمات، إذ يتلقى المرشدون البحريون تدريباً متخصصاً ومكثفاً، غير أن خطر الإرهاق الذي قد يصيبهم يعد من العوامل المساهمة في وقوع الحوادث. وبوجه عام، تعتبر التقيد الصارم من قبل البحارة المدربين جيداً بقواعد السلوك البحري عاملاً حاسماً في الوقاية من حوادث التصادم، التي تعد من أخطر التهديدات في الملاحة البحرية¹. ويشمل التفتيش الذي تجريه سلطات دولة الميناء التحقق من امتثال السفن لأحكام اتفاقية STCW الخاصة بتأهيل الأطقم. كما تركز اتفاقية العمل البحري (MLC2006) على كفاءة الأطقم البحرية بوصفها عنصراً جوهرياً لضمان السلامة والكفاءة والأمن في تشغيل السفن، وتولي أهمية قصوى لشروط العمل، والصحة والسلامة المهنية، والوقاية من الحوادث على متن السفن، وهي عناصر تُخضع للتفتيش من قبل سلطات دولة الميناء.

الفرع الثالث

تأهيل وتدريب الطاقم والعاملين في الموانئ على أسس السلامة

تظهر العمليات المينائية جوانب ضعف في مجال السلامة، لسيما على مستوى الكوادر البشرية العاملة بالموانئ، فغياب التكوين الكافي أو ضعف التخصص المهني قد يؤدي إلى اختلالات جسيمة في تطبيق الإجراءات الوقائية، الأمر الذي يبرر الإلحاح

¹ - حادثة ارتطام سفينة الشحن، التي تحمل علم ليبيريا والتي تدعى « RED ZED »، بأحد الموانئ القريبة من محطة عبارات القنطرة شمال شرقي قناة السويس بمصر على إثر تعرضها لفشل مفاجئ بنظام التوجيه بتاريخ 26 جوان 2025. أكدت هيئة قناة السويس، في بيان رسمي، أن طاقم السفينة نجح في تفادي الكارثة بفارق ضئيل، كما دفعت الهيئة ثلاث قاطرات لقطر السفينة بعيداً عن الميناء، أين جرى تثبيتها وبدء أعمال الصيانة الطارئة لنظام التوجيه، بينما تمكن طاقم الملاحة من السيطرة على الموقف في أقل من 60 دقيقة. أنظر: - سفينة شحن تصطدم بميناء في قناة السويس و "الهيئة" تسيطر على الموقف خلال ساعة، نشر في صحيفة الشرق الأوسط، بتاريخ 26 جوان 2025 على الساعة 14:16. على الموقع الإلكتروني: <https://aawsat.com> تم الإطلاع بتاريخ: 5 جويلية 2025 على الساعة 14:30.

على ضرورة تعيين ضباط أمن المرافق المينائية (PFSO) Port Facility Security Officer في كل ميناء لضمان تطبيق معايير السلامة والأمن.

يعد العامل البشري عنصراً حاسماً في فاعلية الخدمات المينائية، فبالنسبة للأطقم البحرية، تؤكد الأطر الدولية مثل اتفاقية STCW ، واتفاقية العمل البحري MLC ، ومدونة ISM على أهمية التكوين التقني، والسلامة، والرفاه المهني، والمؤهلات، وتوزيع القوى العاملة، وإدارة العوامل البشرية، وذلك لتفادي الحوادث وضمان الاستجابة الفعالة عند الطوارئ. أما بالنسبة للعاملين في الموانئ فتشمل الموارد البشرية العاملة في الموانئ فئات متنوعة، كما أن تحقيق السلامة والأمن في الموانئ يتطلب توفر جملة من الشروط.

أولاً- الكوادر البشرية العاملة بالموانئ

تعتبر الموانئ أقطاباً تحرض على خلق مناصب عمل، وتتمثل في وظائف وثيقة الارتباط بنشاط الميناء نفسه أي بحجم وقيمة المبادلات التي يقوم بها¹، من أهم هذه الوظائف نذكر:

1- العمال المينائيون (العقالون):

وهم العاملون المكلفون بعمليات مناولة البضائع، من تحميل وتفريغ، حيث يتوجب الاستعانة أثناء هذه العمليات بمستخدمين مؤهلين سواء على متن السفن أو على اليابسة².

2- الموظفون المكلفون بالرقابة من قبل دولة الميناء:

وهم موظفون رسميون يتمتعون بصلاحيات تفتيش السفن الأجنبية التي ترسو في الموانئ، للتحقق من مدى امتثالها للمعايير الدولية، خصوصاً ما يتعلق بظروف العمل

¹ للاطلاع على الوظائف التي توفرها الموانئ الجزائرية أنظر: محمد الشريف فاطمة الزهراء ورميني فوزية ، الموانئ الجزائرية، "تحول صعب في تسييرها"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، الشلف، د.ت.ن، ص 171.

² أنظر مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 91.

والمعيشة للبحارة. يتم اختيارهم من طرف سلطات دولة الميناء¹، في التشريع الجزائري وتطبيقا لأحكام المادة 234 من القانون البحري الجزائري التي تنص على أن التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن تجري من طرف السلطة الإدارية المختصة، وتنفيذا للمادة 235 من نفس القانون التي تنص على إنشاء لجنة مركزية للسلامة و لجان محلية للتفتيش، وبموجب المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 صدر القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها². كما يمكن للجنة التفتيش المحلية أن تستعين لاحتياجاتها بأي شخص مؤهل أو هيئة من شأنهما أن يقدم مساعدهما³. وتختص اللجنة المركزية للسلامة، التي تتعقد لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية الذي يحدد تكوينها، بالنظر في الطعون ضد القرارات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش.

وتدعيما لرقابة الدولة على السفن من أجل الحفاظ على السلامة البحرية، صدر المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ضمن في الفصل الأول: المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي وتعيين جهة الاتصال الوطنية الوحيدة والسلطات المختصة، وفي الفصل الثاني: هيئات الأمن البحري والمينائي⁴.

¹ هذا ما جاء في اللائحة 19 (أ) من البروتوكول المعد بلندن عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001، ع 03. كما اشترطت مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط أن تتم عمليات التفتيش فقط بواسطة شخص يفوض رسميا من قبل السلطة التي يعمل بها ويكون مسئولا أمام تلك السلطة، كما حددت معايير التأهيل والشهادات في الملحق الرابع.

² القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ج.ج.ج. الصادرة بتاريخ 08 جويلية 2003، ع 36.

³ المادة 3/14 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، المرجع السابق.

⁴ المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ج.ج.ج. الصادرة بتاريخ 22 ديسمبر 2004، ع 82.

3- ضباط أمن مرافق الموانئ (PFSO):

وهم مكلفون في كل ميناء بمهمة تفتيش المنشآت المينائية وتدريب أفراد الأمن المينائي، ويعدّ تعيينهم إلزاماً تفرضه دولة الميناء ضمن إطار التدابير الوقائية ضد التهديدات البحرية، لسيما الإرهاب¹.

تعاني بعض الموانئ من عجز في عدد العاملين، إلى جانب ضعف نوعي في التأهيل، رغم الحاجة الماسّة إلى مهارات عالية لتشغيل معدات متطورة. و بشكل خاص مرافئ النفط التي تعاني من نقص في الكوادر المدربة وضعف الوعي بمتطلبات السفن، وهو ما قد ينعكس سلباً على مستويات السلامة العامة داخل المرافق المينائية.

ثانياً - متطلبات السلامة والأمن بالنسبة للعاملين في الميناء

إن ضعف الموارد البشرية، سواء من حيث العدد أو الكفاءة، يُعدّ إشكالاً مزمناً في بعض الموانئ، ما ينعكس سلباً على قدرة هذه الأخيرة على احترام متطلبات السلامة أثناء عمليات الشحن، التفريغ، والعبور، لا سيما فيما يتعلق بالمواد ذات الطابع الحساس أو العسكري، وهي عمليات تخضع لمسؤولية مباشرة تحت إشراف السلطات المينائية المختصة، لذلك بالنسبة للعاملين في الموانئ فإن السلامة والأمن يتطلبان:

1- تعيين ضباط مختصين:

يتعيّن تعيين ضباط أمن المرافق المينائية (PFSO) في كل منشأة، باعتبارهم النواة المركزية لضمان أمن البنية التحتية والموارد البشرية العاملة بها. يندرج دور ضابط أمن الميناء ضمن منظومة متعددة الأبعاد، تشمل الإشراف على عمليات المراقبة، وتقييم مواطن الضعف، والتكفل بتدريب طواقم الأمن، حيث يضطلع ضابط أمن المرافق المينائية بمهمة تفتيش المنشآت المينائية وتدريب العاملين في مجال أمن الموانئ، كما يُحدد التكاليف المرتبطة بعمليات التقييم، ووضع خطط الأمن، وتدريب الموظفين².

¹ - KOFFI ERIC KONAN, op.cit, p 375.

² - Code ISPS, résolution 2, partie A (prescriptions obligatoires), 17. Agent de sûreté de l'installation portuaire, pp. 33-34.

من بين المصاعب التي تواجه تنفيذ المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، ضعف مستوى تدريب ضابط أمن السفن أو المرافق أو الشركات (SSO, CSO, PFSO)، وطبقاً للمدونة الدولية يجب أن يتلقى ضباط الأمن التدريب الكافي الذي يسمح لهم بتنفيذ واجباتهم في كافة الظروف والمستويات الأمنية¹.

2- توفير التكوين المستمر:

يكشف مخطط أمن المنشآت المينائية² (PFSP) عن مكامن الضعف، بما في ذلك العوامل البشرية، ويشير إلى أن عوامل الخلل لا تقتصر على الجوانب التقنية، بل تمتد إلى العنصر البشري، مما يفرض تعزيز برامج التدريب بحيث تستجيب للمتغيرات المهنية والتحديات المستجدة.

3- بناء كفاءات متخصصة في إدارة المخاطر التشغيلية:

ينبغي أن يمتلك الموظفون المكلفون بالتعامل مع البضائع الخطرة في الميناء الكفاءة اللازمة لإدارة العمليات واتخاذ التدابير المناسبة عند وقوع حوادث. إذ يشكل تأهيل الكوادر، خصوصاً المكلفة بالتعامل مع البضائع الخطرة، عنصراً مفصلياً في تعزيز القدرة على التدخل السريع والفعال في حال وقوع حوادث عرضية أو مهددة للسلامة العامة.

¹ - محمود مروان السيد، " تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS Code) وأثرها على صناعة النقل البحري"، الملتقى العلمي قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 6-8 مارس 2012.

² - كل ما يتعلق بمخطط أمن المنشآت المينائية (PFSP):

Voir : - Code ISPS, résolution 2, partie A (prescriptions obligatoires), 16. Plan de sûreté de l'installation portuaire, pp. 31-32, et partie B, (dispositions recommandées), 16. Plan de sûreté de l'installation portuaire, pp. 83-97.

يكشف المخطط عن مكامن الضعف، بما في ذلك العوامل البشرية، مما يستدعي تعزيز برامج التدريب للحد من المخاطر الناجمة عنها.

يقع على عاتق المصلحة المينائية المختصة بالبضائع الخطرة اتخاذ قرارات آنية مبنية على الكفاءة والتجهيز المسبق¹ بشأن الإجراءات اللازم تنفيذها² عند وقوع حادث متعلق بهذه المواد، مثل الحرائق أو التسربات، وهو ما يفترق إليه بعض الموانئ التي لا تتوفر على خدمات فعالة للوقاية من الحريق، أو على أطقم مدربة بما فيه الكفاية.

المطلب الثاني

سلامة عمليات الملاحة البحرية

تمثل السلامة الملاحية جزءاً رئيسياً من التزامات الدول الساحلية، وتشمل تأمين الممرات البحرية من خلال وسائل المساعدة على الملاحة وخدمات مراقبة الحركة البحرية. كما أن الوقاية من التصادمات تستلزم احترام قواعد الطريق واليقظة الدائمة واستخدام التكنولوجيا الحديثة. ولما كانت الملاحة تتوزع بين مياه وطنية وأخرى دولية، فإن تنظيمها يقتضي تدخلاً متعدد المستويات يشمل السلطات الوطنية والهيئات الدولية.

الفرع الأول

تنظيم الملاحة في المياه الداخلية

تعدّ سلامة الملاحة البحرية مسألة ذات أولوية قصوى بالنسبة للدول الساحلية والسلطات المينائية، إذ تسعى إلى ضمان هذه السلامة، وتحسين كفاءة حركة المرور البحري، وتقليل مخاطر التلوث ضمن نطاق اختصاصها، والذي يمكن أن يمتد، وفقاً لما تقرره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (CNUDM)، ليشمل المنطقة الاقتصادية الخالصة³. ولتحقيق هذه الأهداف، تلجأ إلى مجموعة متنوعة من التدابير والإجراءات نذكر منها:

¹ - في القانون الجزائري، منحت المادتين 108 و 110 من المرسوم التنفيذي 02-01، هذا الاختصاص للسلطة المينائية، المرجع السابق.

² - حددت هذه الإجراءات في القانون الجزائري ضمن المواد من 98 إلى 107 من نفس المرسوم، نفس المرجع. - أنظر كذلك ملخص هذه الإجراءات: -مخلوف سامية، المرجع السابق، ص ص 95-96.

³ - أنظر: - المادة 220 من اتفاقية قانون البحار 1982 تحت عنوان "التنفيذ من قبل الدولة الساحلية".

أولاً-مساعدات الملاحة البحرية(-AtoN) (Aids to Navigation)

تمثل مساعدات الملاحة البحرية الأدوات والوسائل المعتمدة لتوجيه السفن وتمكينها من تجنب المخاطر، لسيما في المناطق الساحلية والمضايق والموانئ. وتشمل هذه الوسائل الأضواء البحرية، العوامات، الإشارات الملاحية، والخرائط الإلكترونية. وتكمن أهميتها في توجيه السفن وتحديد المخاطر المحتملة، خاصة في الظروف الجوية السيئة أو المناطق كثيفة الحركة¹.

1- تعريف مساعدات الملاحة البحرية

تلتزم اتفاقية SOLAS الدول الأطراف على إقامة مساعدات الملاحة وتسييرها لضمان سلامة الملاحة ضمن مياهها الإقليمية وخارجها، كما تلح على أن تكون هذه المساعدات ذات أداء فعال ومتوافقة مع المعايير الفنية التي تحددها المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، ويجب صيانتها وضبطها بصورة منتظمة².

لم تعرف اتفاقية SOLAS مساعدات الملاحة، لكن المادة 13 منها والمتعلقة بإنشاء وتشغيل مساعدات الملاحة تحيلنا في تنفيذ نص المادة إلى الإرشادات المتوفرة ضمن "دليل مساعدات الملاحة البحرية (IALA)" والذي يقدم توصيات تقنية بشأن المعايير الدولية لنظام العلامات البحرية³.

¹ - الموقع الرسمي ل IALA يوفر النسخ الرسمية للمراجع والإرشادات والدلائل الفنية المتعلقة بمساعدات الملاحة البحرية. <https://www.iala-aism.org>

² - هذا ما جاء في الفصل الخامس من اتفاقية SOLAS تحت عنوان: "سلامة الملاحة"، المادة 13: "إنشاء وتشغيل مساعدات الملاحة"، المرجع السابق.

³ - المنظمة الدولية للمساعدات الملاحية البحرية (IALA) ، والمعروفة سابقاً باسم الجمعية الدولية لمساعدات الملاحة البحرية ومنازلها، وهي جمعية تأسست في عام 1957 لجمع وتقديم الخبرة والمشورة البحرية.

كما تضمنت، الاتفاقية بشأن إنشاء المنظمة الدولية للمساعدات الملاحية البحرية، الموقعة في 26 جانفي 2022 في باريس¹، في المادة 2 فقرة 1 تعريف المساعدات الملاحية البحرية على أنها: "جهاز أو نظام أو خدمة خارج السفينة مصمم ومستخدم لزيادة سلامة وفعالية ملاح السفن الفردية وكذلك حركة الملاحة البحرية. ولأغراض المنظمة، يشمل هذا التعريف خدمات حركة الملاحة البحرية".

من الأهداف الأولى والأساسية لهذه الاتفاقية حسب ما تضمنته المادة 3 منها، تعزيز سلامة وكفاءة حركة السفن من خلال تحسين المساعدات الملاحية البحرية ومواءمتها في العالم بأسره بما يصب في صالح المجتمع البحري وحماية البيئة البحرية.

الجزائر لم تنضم بعد إلى اتفاقية إنشاء المنظمة الدولية لمساعدات الملاحة البحرية (IALA) بصفتها كدولة موقعة أو مصادقة على هذه الاتفاقية التي تحوّلها إلى منظمة حكومية دولية، على الرغم من أن الجزائر كانت عضوًا في الجمعية الدولية لمساعدات الملاحة البحرية ومناراتها.

2- أنواع مساعدات الملاحة البحرية

تنقسم مساعدات الملاحة البحرية وفقاً للتصنيف المعتمد من قبل المنظمة الدولية للمساعدات الملاحية البحرية (IALA) إلى فئتين رئيسيتين:

¹ اعتماد اتفاقية بشأن إنشاء المنظمة الدولية للمساعدات الملاحية البحرية، الموقعة في باريس، دخلت حيز التنفيذ في 22 أوت 2024، بعد تصديق 30 دولة على الأقل، وهي الوثيقة القانونية الأساسية التي تحوّل وضع الجمعية الدولية لمساعدات الملاحة البحرية ومناراتها من منظمة غير حكومية إلى منظمة حكومية دولية، المادة 14 من الاتفاقية تمنح المنظمة "الشخصية القانونية الدولية" وتخولها صلاحية إبرام الاتفاقات وامتلاك الممتلكات ورفع الدعاوى، ليصبح الاسم الرسمي لها

The International Organization for Marine Aids to Navigation (IALA).

- النص الكامل للاتفاقية يوجد في الرابط التالي:

<https://www.iala.int/content/uploads/2021/02/IALA-Convention-portant-creation-de-IOI-version-arabe.pdf>

أ- المساعدات الملاحية المادية (Physical AtoN)

تتمثل في تلك المساعدات التي لها وجود مادي في البحر أو على اليابسة وتُستخدم لتوجيه السفن أو تحذيرها من المخاطر، وتشمل:

• الأنظمة الضوئية البحرية (Feux maritimes)

وكما يطلق عليها أيضا الفوانيس، تعد الأنظمة الضوئية البحرية من أقدم وأكثر وسائل مساعدات الملاحة البحرية استخدامًا¹، وتهدف إلى توجيه السفن وتحديد مواقع المخاطر البحرية تركيب على الشواطئ أو الصخور أو في مداخل الموانئ، تصدر أضواءً متقطعة أو متواصلة حسب الترميز الدولي حيث توفر نقطة مرجعية ثابتة لتحديد الموقع أثناء الملاحة الليلية أو في ظروف الرؤية المنخفضة².

يتم استخدام مصابيح بقدرات 1000-1800 واط، تمكن السفن من تحديد موقعها من مسافات تصل إلى 20-31 ميل بحري هي مزودة بأنظمة تحكم تُدير الإضاءة وتراقب الأعطال، مع بروتوكولات لإبلاغ الموانئ عند الخلل.

في الجزائر تغطي شبكة الأشعة الضوئية الساحلية بأكثر من 26 منارة، إلى جانب حوالي 160 منارة محلية، وذلك على طول ساحل يبلغ طوله 1200 كم، كما تحرس الهيئات التقنية للتراث البحري أن تدرج المنارات في خطط الصيانة والترميم مضمنة ضمن دليل³ IALA .

¹ - تلزم اتفاقية SOLAS من خلال نص المادة 13 من الفصل الخامس، الدول الساحلية، بإنشاء وصيانة مساعدات ملاحية مناسبة، ومنها الأنظمة الضوئية، وتحديثها بشكل دوري.

² - IALA NAVGUIDE 2018, Chapter 3.3 – *Visual Aids to Navigation Technology*, pp. 48–51.

<https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20230404/20230404153722/navguidehdwihcorrectedcardinalmarks.pdf>

تطرق الدليل إلى التطور التاريخي للأنظمة الضوئية البحرية منذ أواخر القرن التاسع عشر، كما تضمن كافة الإرشادات الواجب إتباعها من طرف الدول بشأن استخدام هذه الأنظمة وكذا التقنيات الحديثة المعتمدة.

³ - Voir : 8.10 Preservation of historic marine aids to navigation, Guide des aides à la navigation maritime (IALA), NAVGUIDE 2018, Op.cit, pp 152-153.

• العوامات (Bouées) :

تعتبر العوامات أو نظام التمييز البحري، مثلما جاءت تسميتها في دليل IALA، من المساعدات الملاحية المادية (Physical AtoN) الأساسية في كل ميناء أو قناة ملاحية، وهي أجسام عائمة تُثبت في البحر أو في الممرات المائية الساحلية، وتُستخدم لتوجيه السفن وتحديد مناطق المرور الآمن، أو للتحذير من وجود مخاطر مثل الصخور، الشعاب المرجانية، أو حطام السفن¹.

هناك عدة عوامات تختلف حسب الوظيفة التي تؤديها، يمكن تمييز وظيفة كل عوامة حسب اللون والشكل والضوء².

• العلامات والإشارات الملاحية (Signaux nautiques)

تستخدم لتوجيه السفن، تحديد الممرات الآمنة، الإبلاغ عن المخاطر، أو توفير معلومات تنظيمية للسفن في البحر أو الموانئ وهي تنقسم إلى عدة أنواع³ منها:

¹ - الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) في الفصل الخامس، المادة 13 بشأن "إنشاء وصيانة مساعدات الملاحة" تلزم الدول الساحلية بتوفير المساعدات الملاحية، بما فيها العوامات والإشارات الجانبية، وفقاً للمعايير المعتمدة، المرجع السابق.

² - IALA NAVGUIDE 2018 ، مرجع شامل يتضمن فصلاً مخصصاً لمساعدات الملاحة البصرية وأنظمة التمييز الملاحي ضمن الفصل 3.4 و3.3 يتناول بالتفصيل نظام العوامات، الأشكال، الألوان، وأنواع الإشارات.

- كذلك المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO) Regulations for International Charts، تحدد رموز وأشكال العوامات على الخرائط البحرية الدولية <https://iho.int/fr>.

³ - هذا التقسيم جاء وفقاً لنظام التمييز البحري IALA Buoyage System، الذي تضمن عدة أنواع من العلامات والإشارات، R1001 LE Système de Balisage Maritime de l'AIMS، 16 جوان 2017، الرابط الإلكتروني: <https://www.iala.int/product/r1001>

كذلك:- إرشادات IALA الرسمية التالية:

IALA NAVGUIDE 2018 (الفصل 3 – العلامات الملاحية)

IALA Recommendation R0106 – The Use of Aids to Navigation.

IALA Guideline G-1081 – AIS as an Aid to Navigation.

IALA Guideline G-1123 – Marking of Special Areas.

- المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO)

IHO S-4: رموز العلامات والإشارات في الخرائط البحرية.

IHO S-52: تحديد تمثيل البيانات الإلكترونية للخرائط. (ENCs)

- العلامات النهارية (Daymarks)

علامات تُشاهد بالعين المجردة نهارًا، مثل الأبراج أو الألواح الملونة على السواحل أو الأرصفة.

- الإشارات الصوتية (Signaux sonores)

تصدر في الضباب أو الطقس السيئ، مثل البواقات أو الأجراس.

- العلامات الجغرافية (Leading marks / ranges)

تستخدم للمساعدة في تحديد موقع السفينة بالنسبة لخط ملاحي آمن.

- العلامات الخاصة (Special Marks)

لا تدل على ممرات ملاحية، بل على مناطق نشاط مثل مواقع التدريب العسكري أو مناطق الغوص، المناطق البيئية، مناطق الأنابيب...إلخ.

ب- المساعدات الملاحية غير المادية أو الافتراضية (Virtual AtoN)

وهي مساعدات ملاحية تعتمد على أنظمة رقمية أو إلكترونية دون وجود مادي¹، وتشمل:

- نظام تحديد الهوية الآلي AIS AtoN

هو نظام يبث إشارات إلكترونية تُعرض على شاشات السفن (مثل ECDIS، RADAR)

- Virtual AtoN

تعرض فقط على أجهزة الملاحة، ولا يقابلها أي جسم فعلي على سطح البحر، وتستخدم في الحالات الطارئة أو الممرات المؤقتة.

- Synthetic AtoN

ترتبط بعوامات أو علامات مادية لكنها تُعرض أيضًا إلكترونيًا لتعزيز الكشف المبكر.

- الأنظمة الملاحية عبر الأقمار الصناعية

مثل نظام GPS، يعتبر أداة أساسية لتحديد المواقع بدقة في الملاحة الحديثة.

¹ - هذه الأنواع حصرناها اعتمادًا على نفس المراجع المذكورة في الهامش السابق المتعلق بأنواع العلامات والإشارات الملاحية.

تتولى السلطات البحرية الوطنية، كإدارات الموانئ ووزارات النقل البحري، مسؤولية إقامة هذه المساعدات وصيانتها وتحديثها، كما تلتزم بتزويد السفن بالخرائط والمعلومات الملاحية الدورية.

ثانيًا: خدمات تنظيم حركة المرور البحري (Vessel Traffic Services – VTS)

1- تعريف خدمات تنظيم حركة المرور البحري

تُعد خدمات تنظيم حركة المرور البحري (VTS) من أبرز الآليات الحديثة التي اعتمدها الدول الساحلية لتعزيز سلامة الملاحة، والوقاية من الحوادث البحرية، والحد من مخاطر التلوث في المياه الإقليمية والمينائية. وتتمثل هذه الخدمات في مجموعة من الأنظمة البرية المتكاملة، التي تعتمد على التكنولوجيا الحديثة لتوفير الرصد والمراقبة وتقديم المعلومات والإرشادات للسفن، لا سيما عند دخولها أو خروجها من المناطق ذات الكثافة المرورية العالية أو تلك التي تعرف بنقل شحنات خطيرة، أو التي تتسم بصعوبات ملاحية متعددة، كالقنوات الضيقة أو المناطق البيئية الحساسة¹.

2- الإطار القانوني والوظيفي لتنظيم حركة المرور البحري

أُطر هذا المفهوم قانونا ضمن الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لعام 1974، في الفصل الخامس (Chapter V)، حيث نصت القاعدة 12 صراحة على وجوب قيام الدول الساحلية بإنشاء خدمات VTS في مناطقها البحرية متى دعت الحاجة إلى ذلك، مع مراعاة المبادئ التي تضعها المنظمة البحرية الدولية (OMI).

كما جاءت المنظمة البحرية الدولية (IMO)، بموجب القرار² A.857(20) الصادر عام 1997، لتحديد الإطار المفاهيمي والوظيفي لنظام VTS وكذلك المبادئ

¹ - أنظر الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS) لعام 1974، لسيما في الفصل الخامس (Chapter V)، حيث نصت القاعدة:

"Each Contracting Government shall provide, as necessary, vessel traffic services for the purpose of safe and efficient navigation...", SOLAS 1974, Chapter V, Reg. 12.

² - يضع تعريفاً دقيقاً له بأنه:

التوجيهية لتصميم وتنفيذ هذه الخدمات، مؤكدة أن VTS يشمل ثلاث وظائف رئيسية: تقديم المعلومات، والمساعدة الملاحية.

كما تستند خدمات VTS أيضًا إلى توصيات الرابطة الدولية للمساعدات الملاحية والمنارات البحرية¹ (IALA)، والتي أصدرت دليلًا فنيًا شاملاً بعنوان:

« IALA VTS Manual, Edition 6, 2016 »، يُحدّد الخصائص التقنية والبشرية المطلوبة لتنفيذ الخدمة، من بينها الكفاءات المهنية للمراقبين، نظم الرادار، أجهزة الاتصال الصوتي والرقمي، وبرمجيات تتبع السفن.

في الجزائر، تم اعتماد نظام **VTMIS/VTS** بميناء الجزائر العاصمة ضمن مخطط وطني يربط المركز الوطني والتحكم الإقليمي لتتبع حركة السفن وتعزيز السلامة وتنظيم المرور².

"Un service conçu pour améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime et protéger l'environnement, qui peut comprendre des services d'information, de navigation et d'organisation du trafic."

1- إرشادات IALA الرسمية، المرجع السابق.

2- وزارة النقل الجزائرية، تقرير حول "تحديث أنظمة مراقبة الملاحة بميناء الجزائر العاصمة"، غير منشور، 2021 هذا مثبت في البيانات الرسمية من شركات التكنولوجيا البحرية وتغطية الإعلام المحلي:

- أعلنت شركة **Kongsberg Norcontrol IT** في يونيو 2014 أنها زودت الجزائر بـ «تقنيات القلب» لنظام **Vessel Traffic Management and Information System (VTMIS)** لرفع كفاءة المراقبة عبر الساحل الجزائري، بما في ذلك مركز تحكم وطني ومراكز إقليمية في 11 ميناء وخصوصًا ميناء الجزائر العاصمة، بهدف تحسين السلامة الأمنية وتنظيم حركة السفن vitamedz.com+9kongsberg.com+9vitamedz.com+9.

- أكدت مصادر مثل **Algerie360** أن الجزائر أطلقت رسميًا مشروع VTMIS عام 2015 ليصبح أول نظام متكامل في جنوب المتوسط، ويعزز قدرات الإدارة البحرية ورقابة حركة السفن والأمن في المياه الجزائرية، بما في ذلك ميناء العاصمة algerie360.com+1algerie360.com+1.

- أوضحت **Algerie360** في مايو 2014 أن شبكة VTMIS ستشمل مركزًا تحكيميًا في الجزائر العاصمة يراقب حركة السفن حتى نحو 40 ميلا بحريًا، بهدف تعزيز السلامة وتنظيم مرور السفن.

3- دور خدمات حركة المرور البحري VTS

تقوم هذه الخدمات، في جوهرها، على تبادل اتصالات لاسلكية بين المحطات البرية والسفن، وعلى بث رسائل معلوماتية إلى السفن، وهو ما يبرر المقارنة القائمة أحياناً بينها وبين خدمات مراقبة الحركة الجوية.

غير أن هذه الخدمات قد تتجاوز هذا الدور التوجيهي لتصل إلى تنظيم دقيق لحركة المرور داخل الموانئ أو في الممرات المائية، بما في ذلك إصدار أوامر مباشرة لربان السفينة، لسيما في حالات الطوارئ، وقد ذهب بعض الفقه إلى اعتبار ظهور هذه الخدمات بمثابة اذن بانتهاء دور المرشدين البحريين التقليديين وخدمات الإرشاد البحري، التي قد تصبح منوطة بالموانئ ذاتها، لسيما إذا ما تم تدعيمها بنظام التعريف الآلي للسفن (AIS) المشار إليه آنفاً، الأمر الذي من شأنه أن يعزز من كفاءتها التشغيلية¹.

إن هذا النظام، في الواقع، يعوض أوجه القصور الملازمة لنظام الرادار التقليدي، من خلال توفيره لمجال رصد أوسع، وقدرته على كشف الأهداف الصغيرة أو تلك المحجوبة بفعل وجود جزر، أو المموهة نتيجة تساقط الأمطار أو اضطراب سطح المياه بفعل الأمواج العاتية².

تهدف خدمات تنظيم حركة المرور البحري، من حيث المبدأ، إلى تسهيل حركة الملاحة، إلا أن اعتماد مثل هذه الأنظمة قد يؤدي، في الواقع، إلى زيادة التكاليف التجارية على مالكي السفن، نظراً لما قد تفرضه من إطالة للمسافات البحرية، وبالتالي زيادة في التكاليف التشغيلية. كما أنه ومن المهم التنويه إلى أن وجود هذه الخدمات لا يشكل ضماناً مطلقاً لتحقيق السلامة البحرية، كما يتضح من حادثة ناقلة النفط Exxon Valdez في منطقة "برنس ويليام ساوند" بآلاسكا، حيث كان نظام المرور البحري قائماً وقت وقوع الحادث.

¹- NASSIOS Dimitrios, op.cit,P176.

²- Ibid, p177.

ساهم هذا النظام في تحسين فعالية وسلامة الملاحة في العديد من الموانئ العالمية، ومنها ميناء الجزائر العاصمة، الذي عرف خلال السنوات الأخيرة اعتماد أنظمة مراقبة رادارية وأنظمة AIS (نظام التعريف الآلي للسفن)، في إطار تعزيز إجراءات السلامة تحت إشراف مديرية الملاحة البحرية التابعة لوزارة النقل¹.

ومع التطور المستمر في تقنيات الرقمنة والملاحة الإلكترونية، تبرز الحاجة إلى تكييف خدمات VTS مع متطلبات الملاحة الذكية في إطار مبادرة "E-Navigation" التي أطلقتها المنظمة البحرية الدولية، وذلك لضمان ملاحية آمنة، مرنة، ومتوافقة مع المتغيرات التكنولوجية الدولية².

الفرع الثاني

تنظيم الملاحة في المياه الدولية

تعد الملاحة في المياه الدولية من أبرز مجالات الاهتمام في القانون الدولي للبحار، لما تطرحه من إشكاليات قانونية تتعلق بحرية الملاحة، ومسؤوليات الدول الساحلية، وتنظيم استخدام الممرات الدولية. وتُبنى القواعد المنظمة لهذه الملاحة على مبدأ حرية أعالي البحار، مع مراعاة حقوق الدول في حماية مصالحها المشتركة، وفقاً لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982³، وغيرها من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة⁴.

¹ - تقرير وزارة النقل الجزائرية، المرجع السابق.

² - IMO, *E-Navigation Strategy Implementation Plan*, 2014.

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/enavigation/MSC.1-Circ.1595%20-%20E-Navigation%20Strategy%20Implementation%20Plan%20-%20Update%201%20\(Secretariat\)%20\(2\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Safety/Documents/enavigation/MSC.1-Circ.1595%20-%20E-Navigation%20Strategy%20Implementation%20Plan%20-%20Update%201%20(Secretariat)%20(2).pdf)

³ - أُرست هذه الاتفاقية الإطار القانوني الأشمل للملاحة الدولية، حيث نصت المادة 87 منها على أن "أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، سواء أكانت ساحلية أم غير ساحلية"، مؤكدة على حرية الملاحة، وحرية التحليق، ومدّ الكابلات، والبحث العلمي، وغيرها من الحريات التي تمارس مع مراعاة المصالح المشتركة. كما تضمنت المادة 90 حق جميع الدول في تسيير سفن ترفع علمها في أعالي البحار.

⁴ - أُرست الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974 (SOLAS) التزامات قانونية على عاتق الدول الأعضاء لضمان سلامة الملاحة، خاصة من خلال إلزام السفن بالتزود بمعدات السلامة، والامتثال لمتطلبات الإبلاغ الإلكتروني، واعتماد تدابير الطوارئ، لاسيما في أعالي البحار، حيث يكون التدخل الدولي هو السبيل الوحيد لضمان الحماية.

فيما يتعلق بالملاحة الدولية، فإن الغاية الأساسية، في إطار السلامة البحرية، تتمثل في تقادي المخاطر المرتبطة بالتصادم البحري، رغم أن هذا الأخير لم يعد الخطر الرئيسي في الملاحة البحرية المعاصرة¹.

أولاً- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار 1972 (COLREGs)

تعد الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار 1972 إحدى الركائز القانونية الأساسية لضمان السلامة البحرية على الصعيد العالمي، وهي من أهم الاتفاقيات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، حيث تهدف إلى وضع قواعد موحدة دولياً لسلوك السفن عند إبحارها أو اقترابها من بعضها البعض، وذلك لمنع الاصطدامات في مختلف مناطق الملاحة، سواء في المياه الإقليمية أو أعالي البحار، كما أن قواعدها ملزمة لكافة السفن التابعة للدول الأطراف، سواء كانت سفناً تجارية أو حربية أو حتى سفناً حكومية غير تجارية².

ينطبق هذا النظام على جميع السفن، بغض النظر عن منطقة الملاحة التي تبحر فيها، فبالإضافة إلى الأحكام العامة (الجزء "أ")، يتضمن هذا النظام³ فئتين أساسيتين من

¹ - Voir : - Dimitrios NASSIOS, op. cit, p 179

- حيث جاء في الهامش رقم 767 أنه بالاعتماد على إحصائيات شركات التأمين، يحتل هذا السبب المرتبة الثالثة ضمن أسباب الخسائر الكلية، بعد حوادث الغرق الناتجة عن سوء الأحوال الجوية، والحرائق أو الانفجارات.

² - دخلت الاتفاقية حيز النفاذ في 15 يوليو 1977، انضمت إليها الجزائر سنة 1976، هذه العضوية تؤكد التزام الجزائر الدولي بحماية السلامة البحرية ومنع التصادمات في جميع مياهها، وضمان تكامل نظام السلامة العالمي المنظم من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO).

<https://www.imo.org/ar/about/conventions/pages/colreg.aspx>

³ - تتضمن الاتفاقية الدولية لمنع التصادم في البحار (COLREGs) لعام 1972 (41) قاعدة قانونية موزعة على ستة أجزاء رئيسية، يُعنى كل منها بجانب محدد من جوانب السلامة الملاحية. يشمل الجزء الأول (الجزء "أ") الأحكام العامة، في حين يُعنى الجزء الثاني (الجزء "ب") بقواعد التوجيه والإبحار، ويُخصص الجزء الثالث (الجزء "ج") لتنظيم الأضواء والأشكال التي تُستخدم لتحديد حالة السفينة وهويتها. أما الجزء الرابع (الجزء "د")، فيتناول الإشارات الصوتية والضوئية، ويُخصص الجزء الخامس (الجزء "هـ") للأحكام المتعلقة بالإعفاءات المقررة لبعض السفن، بينما يعالج الجزء السادس (الجزء "و") مسألة التحقق من الامتثال لأحكام الاتفاقية.

القواعد: قواعد الإشارات والإضاءة (الجزءان "ج" و"د")، وقواعد القيادة والملاحة (الجزء "ب")، التي تُعد الأهم. ويميز هذا الجزء الأخير بين ثلاث حالات ملاحية: الملاحة في جميع ظروف الرؤية، والملاحة عندما تكون السفن مرئية لبعضها البعض، والملاحة في ظروف انعدام أو ضعف الرؤية:

1- الملاحة في جميع ظروف الرؤية

تضمنتها الاتفاقية في الجزء "ب"، القسم "1"، القواعد (4-10) كما يلي:

- القاعدة 4

تناولت القاعدة مجال التطبيق، فالسفن ملزمة باتباع هذه القواعد باستمرار، دون استثناء زمني أو مكاني..

- القاعدة 5

المراقبة: تفرض هذه القاعدة على جميع السفن المحافظة على مراقبة بصرية وسمعية مناسبة وفعالة، وذلك من خلال الاستعانة بجميع الوسائل المتاحة، بما فيها الرادار ونظام AIS (إن وجد)، بغرض تقييم الوضع ومنع التصادم.

- القاعدة 6

الاستعداد للمناورة: تنص هذه القاعدة على ضرورة محافظة السفن على سرعة آمنة بحيث تسمح باتخاذ الإجراءات المناسبة لتفادي الاصطدام والتوقف في الوقت المناسب، والعوامل التي يجب أخذها بعين الاعتبار¹ عند تحديد السرعة الآمنة خاصة بالنسبة للسفن المجهزة بالرادار.

وتُلحق بالاتفاقية أربعة ملاحق تقنية تكمل القواعد الموضوعية الواردة في متنها، وتتمثل في: المرفق الأول الخاص بالمتطلبات الفنية المتعلقة بالأضواء والأشكال وتحديد مواضعها على السفن؛ والمرفق الثاني المتعلق بأجهزة الإشارات الصوتية؛ والمرفق الثالث الذي يتناول الإشارات الإضافية الواجب استخدامها من قبل سفن الصيد العاملة في مناطق متقاربة؛ والمرفق الرابع المتضمن قائمة إشارات الاستغاثة المعترف بها دوليًا.

¹ يجب الأخذ بعين الاعتبار العوامل التالية: كثافة حركة الملاحة؛ قدرة المناورة للسفينة؛ حالة الطقس، والرياح، والرؤية؛ كفاءة أنظمة الرصد والملاحة المتاحة

- القاعدة 7

تغطي خطر الاصطدام: تحذر هذه القاعدة من وضع افتراضات على أساس معلومات ضئيلة، وخاصة معلومات الرادار الضئيلة.

- القاعدة 8

اتخاذ إجراءات لتفادي التصادم: فرض على السفن اتخاذ إجراءات واضحة وفي الوقت المناسب لتفادي التصادم، على أن تكون هذه الإجراءات فعالة ومرئية للطرف الآخر، مع مراعاة قواعد المناورة¹.

- القاعدة 9

الملاحة في القنوات أو الممرات الضيقة: تنظم القاعدة سلوك السفن داخل القنوات الضيقة والممرات الملاحية المحدودة، وذلك لضمان سلامة الملاحة وتفادي التصادم في هذه المناطق ذات الحساسية العالية².

- القاعدة 10

مخططات فصل حركة المرور: تحدد القواعد الخاصة بممرات المرور التي تنشئها المنظمات الدولية مثل IMO لتسهيل حركة المرور البحري وتشمل:

- ضرورة اتباع الاتجاه المحدد.
- عدم اعتراض ممر المرور.
- عبور الممر بشكل عمودي (قدر الإمكان)
- إعطاء الأولوية لحركة الملاحة النظامية داخل الممر.

¹- في هذه القاعدة يُنصح بعدم اللجوء إلى المناورة البسيطة إلا إذا كانت كافية، ويتجنب المناورات غير الضرورية أو المربكة.

²- تعديل 1987 - تعزيز الالتزام بعدم الإعاقة

أدخل التعديل الجديد على القاعدة 8 فقرة (و) سنة 1987 مبدأً تكميليًا، حيث:

- تُطالب السفينة التي يُتوقع منها عدم إعاقة مرور سفينة أخرى باتخاذ إجراء استباقي وفي وقت مبكر لضمان توفر مسافة بحرية كافية للسفينة الأخرى.
- يظل هذا الالتزام قائمًا حتى عند اتخاذ مناورات التفادي بموجب القواعد الخاصة بتجنب التصادم، مما يعزز المسؤولية المشتركة في مناطق الملاحة المقيدة.

يلاحظ أن بعض السفن لا تحافظ دائماً — خصوصاً أثناء الليل — على مراقبة منفصلة وفعالة، بل توكل المسؤولية في مجال الملاحة ومنع التصادم إلى ضابط المراقبة فقط¹.

2-الملاحة عندما تكون السفن مرئية لبعضها البعض

تضمنتها الاتفاقية في الجزء "ب"، القسم "2"، القواعد (11-18) كما يلي:

- القاعدة 11

نطاق التطبيق: تطبق قواعد هذا القسم فقط عندما تكون السفن في حالة مرئية لبعضها البعض، أي ليست في ظروف الرؤية المحدودة.

- القاعدة 12

السفن الشراعية: تنص على الإجراء الواجب اتخاذه عند اقتراب سفينتين شراعيتين من بعضهما البعض².

- القاعدة 13

التجاوز³: يجب على السفينة التي تتجاوز أخرى أن تبتعد عن طريق السفينة التي يتم تجاوزها.

- القاعدة 14 و 15 و 16

تتناول هذه القواعد: - حالات التصادم المباشر (المواجهة): يجب على كل سفينة أن تنحرف إلى جهة اليمين، لتفادي الاصطدام.
- حالات التقاطع: السفينة التي ترى الأخرى على يمينها يجب أن تبتعد وتفسح لها الطريق.

¹- Voir : - Dimitrios NASSIOS, op. cit, p 179

²- تحدد هذه القاعدة أولويات المرور بين السفن الشراعية والتي تتمثل فيما يلي:

- السفينة التي تكون بالرياح اليمنى لها الأولوية.

- السفينة التي تكون في وضع الرياح المعاكسة يجب أن تتفادى الأخرى.

- عندما تكون الرياح من نفس الجانب، يجب أن تتفادى السفينة التي تكون إلى جهة الريح الأخرى.

³- يعد تجاوزاً إذا اقتربت السفينة من مؤخرة السفينة الأخرى في نطاق زاوية أكثر من 22.5 درجة خلف العارضة،

تطبق قاعدة التجاوز دائماً، بغض النظر عن نوع السفينة أو موقعها.

وكذا الإجراءات التي تتخذها السفينة التي لها أولوية المرور: يجب على السفينة التي عليها واجب الابتعاد اتخاذ إجراء مبكر وحاسم لتجنب الاصطدام.

- القاعدة 17

الإجراءات التي تتخذها السفينة الثابتة: يجوز للسفينة الثابتة أو صاحبة حق المرور أن تبادر، بمفردها وبواسطة المناورة، إلى اتخاذ التدابير اللازمة لتفادي التصادم، متى تبين لها بوضوح أن السفينة المكلفة بالابتعاد لا تتخذ الإجراءات المناسبة وفي الوقت الملائم لضمان المرور الآمن.

- القاعدة 18

تتضمن المسؤوليات بين السفن وكذلك توضح الترتيب الهرمي لأولوية السفن¹. تشكل هذه القواعد العمود الفقري لنظام منع التصادم البحري، وهي ملزمة قانوناً بموجب الاتفاقية، وأي إخلال بها يُحمّل السفينة المسؤولية المدنية أو الجنائية في حال وقوع تصادم، وتُستخدم هذه القواعد أمام المحاكم الدولية والمجالس البحرية لتحديد المسؤولية.

في هذه الحالات الملاحية التي تكون فيها السفن في مرأى بعضها البعض، فتُسجل ملاحظات عديدة من بينها: ضعف قدرة بعض ضباط المراقبة على إدراك تطور وضع تصادمي بين سفينتين تسيران في اتجاهين متعاكسين، وقلة التوقع المسبق، أو اتخاذ إجراءات غير ضرورية أو غير فعالة لتفادي التصادم².

¹- الترتيب الهرمي لأولوية السفن:

- السفن غير القادرة على المناورة (لأسباب فنية أو عملياتية).
- السفن المقيدة بغاطسها (مثل ناقلات النفط).
- السفن التي تقوم بالصيد.
- السفن الشراعية.
- السفن التي تعمل بالطاقة الآلية.
- السفن القابلة للمناورة بالكامل (بشرط ألا تكون في ظروف خاصة).
- في كل الأحوال، على السفينة التي تتحمل واجب الابتعاد أن تفعل ذلك بفعالية.

²- Voir : - NASSIOS Dimitrios, op. cit, pp 179-180.

3-الملاحة في ظروف انعدام أو ضعف الرؤية

تضمنتها الاتفاقية في الجزء "ب"، القسم "3"، القاعدة 19.

تعد هذه القاعدة من أهم قواعد السلامة البحرية في الحالات التي تكون فيها الرؤية محدودة أو منعدمة، سواء بسبب الضباب، أو العواصف، أو الأمطار الغزيرة، أو غيرها من الظروف الجوية والبحرية التي تحد من قدرة الطاقم على الرؤية الواضحة، تُلزم هذه القاعدة جميع السفن، دون استثناء، باتخاذ تدابير احترازية في مثل هذه الظروف، منها السير بسرعة آمنة، والحفاظ على يقظة مستمرة باستخدام وسائل الرصد كالرادار ونظام التعرف الآلي (AIS)، بالإضافة إلى الإصغاء بدقة للإشارات الصوتية. كما يجب اتخاذ إجراءات مبكرة لتجنب التصادم، لا سيما عند رصد سفن أخرى بالرادار أو سماع إشاراتها دون رؤيتها، بما يعزز من سلامة الملاحة في الحالات التي تنعدم فيها الرؤية البصرية.

ثانيا -تنظيم المرور في المضائق الدولية

1-المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية

تُعدّ المضائق الدولية ممرات بحرية طبيعية ضيقة تصل بين جزئين من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتفصل بين دولتين ساحليتين أو أكثر¹. ونظراً للكثافة المرورية العالية في هذه المضائق، فقد أفرز القانون الدولي مجموعة من الأحكام القانونية التي تهدف إلى ضمان سلامة الملاحة البحرية، وتحديدًا في إطار نظام المرور العابر المعتمد بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982².

¹ - ساهمت بعض الأحكام القضائية (مثل قضية مضيق كورفو أمام محكمة العدل الدولية عام 1949) في ترسيخ مبدأ المرور في المضائق.

- Affaire du détroit de corfou, Arrêt du 15 décembre 1949, C.I.J, Recueil 1949, p 244.

<https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/1/001-19491215-JUD-01-00-BI.pdf>

² - نظمت أحكام المضائق المستخدمة للملاحة الدولية ضمن الجزء الثالث من اتفاقية قانون البحار 1982، المواد

34-45، المرجع السابق، تعليق مفصل على المواد المتعلقة بالمضائق تجده في:

-Nordquist, Myron H., United nations convention on the law of the sea 1982 a commentary, V II, Section 3: Innocent passage, Martinus Nijhoff Publishers.

2-الالتزامات المتعلقة بالسلامة البحرية خلال المرور العابر

تنص المادة 39 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على جملة من الالتزامات التي يجب على السفن احترامها أثناء ممارستها للمرور العابر في المضائق الدولية¹، ومن أهم هذه الالتزامات ما جاء في الفقرة 2 (أ) و(ب) من نفس المادة والمتمثل في الامتثال للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً والمتعلقة بسلامة الملاحة البحرية وتجنب الاصطدام وكذا حماية البيئة البحرية.

بالتالي يتوجب على السفن أثناء ممارستها للمرور العابر² أن تلتزم باتباع قواعد الملاحة الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، لسيما:

- القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر. (COLREGs 1972)
- مدونة السلامة للسفن Code ISM
- استخدام الوسائل التقنية والملاحية الحديثة لضمان سلامة العبور.
- الامتناع عن أي سلوك من شأنه أن يُعرض سلامة السفن الأخرى أو البيئة البحرية للخطر.

https://www.wildy.com/system/media/175/original/UNCLOS_Commentary_ToC_Volume_II.pdf

¹- فصل خاص حول المرور في المضائق الدولية، أنظر:

- Churchill, R. R, and Lowe, A. V. *The Law of the Sea*. 3rd ed., Manchester University Press, 1999.

<https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/02.%20UA%20Observations%20on%20Jurisdiction/02.%20Legal%20Authorities/UAL-62.pdf>

²- مرجع فرنسي متميز في شرح قواعد المضائق الدولية:

- DUPUY René-Jean et VIGNES Daniel. *A Handbook on the New Law of the Sea*, Volume 1, Martinus nijhoff publishers, 1991.

<https://files.pca-cpa.org/pcadocs/2019-28/Ukraine%20-%20Consolidated%20Legal%20authorities/UAL-65.pdf>

تمنح المادة 42 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 للدول المشاطئة صلاحية اعتماد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، رغم أن المرور العابر لا يخضع لترخيص أو إذن مسبق من الدول المشاطئة، تتعلق هذه القوانين بـ:

1. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري.
2. حماية معدات الملاحة ووسائل الاتصالات.
3. الوقاية من الحوادث والتلوث البحري.

لكن يشترط في هذه القوانين:

- أن تكون متوافقة مع قواعد المنظمة البحرية الدولية.(IMO)
- ألا تُقيّد حرية المرور العابر أو تميّز بين السفن الأجنبية.

المبحث الثاني

التحديات الجديدة التي تهدد سلامة عمليات النقل البحري

لا يمكن الحديث عن السلامة البحرية دون التطرق إلى التحديات الجديدة التي تواجه القطاع، مثل المخاطر السيبرانية، وتعقيدات إعادة تدوير السفن، وضغوط السوق التي قد تدفع بعض الشركات إلى تقليص التكاليف على حساب السلامة. وهي تحديات تستوجب مقاربات استباقية وإدماجاً فعالاً للتكنولوجيا الحديثة في إدارة المخاطر البحرية

تُعد التحديات المستجدة التي تهدد سلامة عمليات النقل البحري من القضايا الجوهرية التي تستوجب تحليلاً معمقاً وصياغة استجابات استراتيجية فعّالة. وفي طليعة هذه التحديات، تبرز المخاطر السيبرانية بوصفها تهديداً رئيسياً، نتيجة اعتماد الموانئ وأنظمة التحكم بالسفن والشبكات اللوجستية على البنى الرقمية المتصلة بالإنترنت. إذ إنّ هذه الهجمات المحتملة قد تؤدي إلى اضطرابات خطيرة في سلاسل الإمداد البحري،

وتعرض سلامة السفن للخطر، وتُسفر عن خسائر مالية جسيمة للمشغلين البحريين¹. وتقتضي الوقاية من هذه المخاطر تكريس منظومة متكاملة للأمن السيبراني، تشمل تقنيات الكشف الفوري عن التهديدات، وتشفير الاتصالات، وتقسيم الشبكات الداخلية للمرافق البحرية لضمان الحماية الفعالة. (المطلب الأول)

من جهة أخرى، يبرز تعقيد عمليات تفكيك السفن وإعادة تدويرها كتحدي إضافي لا يقل أهمية. إذ تقتضي هذه العمليات الامتثال الصارم للمعايير البيئية والاجتماعية الدولية، وعلى رأسها الاتفاقيات التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية (IMO)، لا سيما فيما يتعلق بإدارة المواد الخطرة، وضمان تتبع المواد القابلة لإعادة الاستخدام، وتوثيق مساراته. ويتطلب ذلك تبني أدوات تكنولوجية حديثة تساعد في التتبع، والمصادقة على الامتثال، والتقليل من المخاطر الصحية والبيئية الناتجة عن عمليات التفكيك (المطلب الثاني)

كما أن الضغوط الاقتصادية العالمية، التي تحفز المنافسة بين الشركات البحرية، كثيراً ما تدفع هذه الأخيرة إلى تقليص نفقاتها التشغيلية، وهو ما قد ينعكس سلباً على مستويات السلامة والصيانة والتكوين المهني للعاملين، بما يُعرض سلامة العمليات برمتها للخطر. وفي مواجهة هذا الوضع، تبرز أهمية تبني مقاربة استباقية قائمة على استخدام الوسائل التكنولوجية المتقدمة، كأنظمة الذكاء الاصطناعي، والاستشعار عن بُعد، والتشغيل الآلي، لتمكين السلطات والجهات المشغلة من التنبؤ بالمخاطر والتحكم فيها بشكل أكثر كفاءة (المطلب الثالث).

المطلب الأول

أبرز التحديات التي تواجه سلامة عمليات النقل البحري

تواجه سلامة عمليات النقل البحري في العصر الراهن جملة من التحديات المعقدة والمتداخلة، تعود في جزء كبير منها إلى التطور السريع في التقنيات الرقمية، وضغوط

¹ - المنظمة البحرية الدولية، المبادئ التوجيهية لإدارة المخاطر السيبرانية البحرية، منشور MSC-FAL.1/Circ.3، 2017، مع التعديلات اللاحقة؛

السوق العالمية، وتشديد المعايير البيئية. وتُشكل هذه التحديات تهديداً مباشراً ليس فقط على السلامة البحرية في معناها التقني، وإنما كذلك على الاستقرار القانوني والتنظيمي الذي يستند إليه النظام البحري الدولي. ومن أبرز هذه التحديات نُسلط الضوء على المخاطر السيبرانية، وتعقيدات تفكيك السفن، والتأثيرات الاقتصادية على تدابير السلامة.

الفرع الأول

التحديات السيبرانية وتأثيرها على السلامة البحرية

تعتبر التحديات السيبرانية من أكبر التحديات التي تواجه الأمن الدولي في العصر الحديث، تتضمن هذه التحديات العديد من الجوانب المختلفة التي تؤثر على الدول والشركات والأفراد على حد سواء، كما أن التعامل مع هذه التحديات يتطلب جهوداً متكاملة على جميع المستويات¹، بالإضافة إلى تطوير بنية تحتية سيبرانية قوية قادرة على التصدي للهجمات وحماية الأمن الدولي. لهذا سنحاول التطرق لتعريف الأمن السيبراني والهجمات السيبرانية بصفة عامة، ثم نربطه بالخطر السيبراني في المجال البحري وخطورته على سلامة قطاع النقل البحري².

¹ - مثلاً: إصدارات المنظمة البحرية الدولية OMI بشأن إرشادات "إدارة المخاطر السيبرانية البحرية" شهدت عدة إصدارات منذ عام 2016، وكل إصدار يعكس تطورات التهديدات السيبرانية والتكنولوجيا البحرية.

² - هناك عدة مراجع دولية متخصصة في سلاسل الإمداد والموانئ نذكر منها:

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD

(Review of Maritime Transport) إصدارات متعددة يربط بين رقمنة الموانئ، هشاشة سلاسل الإمداد، والمخاطر السيبرانية وتأثيرها الاقتصادي.

-World Economic Forum (WEF) Cybersecurity Risks in the Maritime Sector

-يبرز حجم الخسائر المالية والاضطرابات اللوجستية الناتجة عن الهجمات السيبرانية في القطاع البحري.

-BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships

دليل مشترك يوضح تأثير الهجمات السيبرانية على أنظمة التحكم بالسفن والملاحة.

-International Association of Ports and Harbors (IAPH), Cybersecurity in Ports and Terminals

-يعالج اعتماد الموانئ على الأنظمة الرقمية ومخاطر تعطيل العمليات المينائية.

أولاً- تعريف الخطر السيبراني البحري

قبل أن نتعرض للخطر السيبراني البحري لا بد من تعريف الأمن السيبراني ثم التهديدات السيبرانية:

1. تعريف الأمن السيبراني:

يعتبر الأمن السيبراني من بين التحديات الأمنية المعاصرة التي واجهت إشكالا عويصا في فهمه ومسايرته خاصة بالنسبة للدول، لهذا نجد عدة تعريفات من عدة جهات (فقهاء، وكالة الأمن القومي في الولايات المتحدة الأمريكية، المنظمة الدولية للاتحاد الدولي للاتصالات...إلخ)¹، ويمكن تعريف الأمن السيبراني بأنه إستراتيجية عمل تقوم بها الدول أو بعض الهيئات المختصة في حماية الأنظمة والبرامج من الهجمات الرقمية التي تهدف عادة إلى الوصول إلى المعلومات الحساسة وإعادة تغييرها أو إتلافها أو ابتزاز هذه المؤسسات والدول بمقابل مالي.

2-تعريف التهديدات السيبرانية

اعتمادا على مختلف تعريفات الفقهاء وخبراء القانون...إلخ، يمكن تعريف الهجمات السيبرانية على أنها مجمل الأنشطة والعمليات التي أصبحت تعتمد عليها الفواعل الدولاتية والغير دولاتية (الأفراد بما فيهم القراصنة، أو المجموعات من الجماعات

¹- للاطلاع على التعاريف المختلفة للأمن السيبراني، تهديداته وأهم الإستراتيجيات لمواجهته بالخصوص في الجزائر أنظر:

-عبدالله جعفري، التهديدات السيبرانية وتأثيرها على الأمن القومي الجزائري، "المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية"، المجلد 6، العدد 2، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2022، ص 244. ص ص 241-256.

-سمير قلاع الضروس، الأمن السيبراني الوطني: قراءة في أهم الإستراتيجيات الأمنية و التقنية لمواجهة الجريمة الإلكترونية بالجزائر، "مجلة الرواق للدراسات الاجتماعية والإنسانية"، المجلد 08، العدد:02، جامعة غرداية، الجزائر، 2022، ص ص 251-254 (ص ص 249-267)

-مهدي رضا، الجرائم السيبرانية وآليات مكافحتها في الجزائر، "مجلة إيليزا للبحوث والدراسات"، المجلد 06، العدد 2، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2021، ص ص 111-125.

الإجرامية والمنظمات الارهابية...، أو الشركات متعددة الجنسيات...) في اطار تفاعلاتها داخل الفضاء السيبراني، والتي تتخذ من الأدوات الرقمية والتكنولوجية سلاحا لها بغية استهداف الأنظمة الحاسوبية بطريقة غير شرعية والسيطرة الغير مصرح بها على البيانات الالكترونية الحساسة و المهمة بهدف التدخل في الشؤون الداخلية لدولة معينة، أو تحقيق السيطرة وبسط النفوذ أو غيرها من الغايات السياسية، الاقتصادية، الثقافية..

3- تعريف الخطر السيبراني البحري

يشير مصطلح "الخطر السيبراني البحري" -حسب المنظمة البحرية الدولية- إلى مدى إمكانية تهديد أصل تكنولوجي معين من قبل ظرف أو حادث محتمل، قد يؤدي إلى فشل تشغيلي أو أمني أو سلاماتي في سياق النقل البحري، نتيجة تلف أو فقدان أو اختراق للمعلومات أو للأنظمة¹. والتعريف الذي جاء ضمن إرشادات الأمن السيبراني على متن السفن² يُقصد به حماية الأنظمة المعلوماتية والرقمية والبنى التحتية الإلكترونية للسفن من الهجمات أو الأعطال أو الاستخدام غير المصرح به.

ثانياً - خطورة الهجمات السبيرانية على سلامة قطاع النقل البحري

أضحى الفضاء السيبراني يشكّل أحد أخطر التهديدات التي تواجه قطاع النقل البحري، إذ يعد ساحة جديدة للتهديدات التي تستهدف البنية التحتية للنقل البحري نتيجة الاعتماد المتزايد على الأنظمة الرقمية في إدارة الموانئ، والملاحة، والتحكم في السفن، وسلاسل الإمداد اللوجستية، حيث تعتمد الموانئ الحديثة وأنظمة الملاحة وإدارة الحاويات على شبكات متصلة ومعقدة³. وتتمثل خطورة الهجمات السبيرانية في قدرتها على اختراق

¹ - IMO: Cyber-risque maritime

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx>

² - IMO: The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships, Version 4, Chapter 1: Cyber security and risk management, 2021.

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/2021-Cyber-Security-Guidelines.pdf>

³ - دراسة علمية تؤكد قابلية الأنظمة البحرية للاختراق وآثار ذلك على السلامة البحرية، أنظر:

- Kimberly Tam and Rory Hopcraft, Case Study of a Cyber-Physical Attack Affecting Port and Ship Operational Safety, Journal of Transportation Technologies, Vol.12 No.1, December 6, 2021 .

الأنظمة الحساسة، وتعطيل العمليات، والتلاعب بمسارات السفن، وسرقة البيانات التجارية والأمنية الحساسة¹.

سجلت عدة حالات في السنوات الأخيرة أثرت بشكل مباشر على حركة الموانئ العالمية، مثل الهجوم على ميناء أنتويرب عام 2011 والهجوم الشهير على شركة ميرسك في 2017 والذي خلف خسائر قُدرت بمئات الملايين من الدولارات².

1- حادثة هجوم ببرمجيات الفدية على وكيل السفينة ومالكها

أبلغ أحد مالكي السفن عن تعرض شبكات الشركة التجارية لهجوم ببرنامج فدية (Ransomware)، يُعتقد أنه نُفذ من خلال مرفق خبيث في رسالة تصيّد إلكتروني (Phishing) وقد تبين أن مصدر البرمجية الخبيثة كان اثنين من وكلاء السفن في ميناءين مختلفين، وفي مناسبتين منفصلتين، دون علمهما. كما تأثرت بعض السفن بهذا الهجوم، إلا أن الأضرار اقتصرت على الشبكات التجارية فقط، دون أن تمتد إلى أنظمة الملاحة أو التشغيل البحري، والتي بقيت سليمة. وفي إحدى الحالات، اضطر مالك السفينة إلى دفع الفدية.

وتكمن الأهمية البالغة لهذا الحادث في إبرازه لأمر أساسي، وهو أن تحقيق الأمن السيبراني الفعال لا يمكن أن يتم بمعزل عن التعاون المنسق بين جميع الجهات ذات العلاقة في سلسلة الإمداد، بما في ذلك الشركاء التجاريين الموثوقون والمصنّعون. فالمبادرات الفردية لتعزيز الحماية الإلكترونية، رغم كونها شجاعة ومبنيّة على نوايا سليمة، قد تظل غير كافية إذا لم تُعزز بمقاربات جماعية. لذلك، ينبغي على مختلف الفاعلين في

¹- IMO, "Maritime Cyber Risk Management in Safety Management Systems", MSC-FAL.1/Circ.3, 2017. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx>

²- Voir : - International Chamber of Shipping, THE GUIDELINES ON CYBER SECURITY ON BOARD SHIPS, Version 4, 2021/02, PP 10-11.

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/2021-Cyber-Security-Guidelines.pdf>

سلسلة التوريد العمل معًا، وتبادل المعلومات ذات الصلة، كلما كان ذلك ممكنًا، من أجل التخفيف من المخاطر السيبرانية¹.

2- حادثة فيروس غير معروف في نظام ECDIS يتسبب في تأخير الإبحار

تعرّضت سفينة بضائع سائبة جديدة للتأخير في الإبحار لعدة أيام نتيجة إصابة نظام تحديد المواقع الإلكتروني ECDIS بفيروس، وقد كانت السفينة مصممة للعمل دون خرائط ورقية، حيث تعتمد كليًا على الملاحة الإلكترونية، ولم تكن تحمل أي خرائط ملاحية ورقية بديلة.

في البداية، تم تفسير تعطل نظام ECDIS على أنه خلل تقني عادي، دون إدراك الطاقم (الربان والضباط) لطبيعته كتهديد سيبراني. وقد تطلّب الأمر تدخل فني مختص من الشركة المصنّعة، والذي وبعد عملية مطوّلة من التحقق الفني، اكتشف أن كلا نظامي ECDIS الموجودين على السفينة مصابان بفيروس إلكتروني.

تم عزل الفيروس واستُعيدت وظائف الحواسيب الملاحية المرتبطة بنظام ECDIS إلا أن مصدر العدوى ووسيلة الاختراق لم يتم تحديدها في هذا الحادث، وقد أسفر التأخير في الإبحار، إضافة إلى تكاليف الإصلاح والتدخل الفني، عن خسائر مالية بلغت مئات الآلاف من الدولارات الأمريكية².

¹ - النص الأصلي للحادثة باللغة الإنجليزية:

INCIDENT: Ship agent and shipowner ransomware incident

A shipowner reported that the company's business networks were infected with ransomware, apparently from a phishing email attachment. The source of the ransomware was from two unwitting ship agents, in separate ports, and on separate occasions. Ships were also affected but the damage was limited to the business networks, while navigation and ship operations were unaffected. In one case, the owner paid the ransom. The importance of this incident is that harmonized cyber security across relationships with trusted business partners and manufacturers is critical to all in the supply chain. Individual efforts to fortify one's own business can be valiant and well-intended but could also be insufficient. Parties in the supply chain should work together and share information as appropriate to mitigate cyber risk.

² - النص الأصلي للحادثة باللغة الإنجليزية:

INCIDENT: Unrecognised virus in an ECDIS delays sailing

A newbuild dry bulk ship was delayed from sailing for several days because its ECDIS was infected by a virus. The ship was designed for paperless navigation and was not carrying

الفرع الثاني

تعقيد عمليات تفكيك السفن وإعادة تدويرها وخطرها على السلامة البحرية

تكمن العلاقة الوثيقة بين تفكيك السفن والسلامة البحرية في أن الإهمال في إدارة هذه المرحلة يؤدي إلى تداعيات تؤثر على النظام البحري برمته، بما في ذلك المخاطر البيئية، وتدهور شروط العمل البحري، وانتهاك الالتزامات القانونية المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

تمثل نهاية عمر السفينة تحدياً بيئياً وقانونياً في آن واحد، إذ تتطلب عملية تفكيك السفن التعامل مع مواد خطرة مثل الأسبستوس والزيوت المستعملة والمعادن الثقيلة، والمواد القابلة للاشتعال، وكلها ذات آثار مباشرة على الحياة المائية وآلاف العمال المنخرطين في هذه العمليات¹، ما يفرض التزامات صارمة لحماية البيئة وصحة الإنسان.

من هنا يبرز تعقيد عمليات تفكيك السفن وإعادة تدويرها كتحدي إضافي لا يقل أهمية، إذ تقتضي هذه العمليات الامتثال الصارم للمعايير البيئية والاجتماعية الدولية، وعلى رأسها الاتفاقيات التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية (IMO).

paper charts. The failure of the ECDIS appeared to be a technical disruption and was not recognized as a cyber issue by the ship's Master and officers. A manufacturer technician was required to visit the ship and, after spending a significant time in troubleshooting, discovered that both ECDIS networks were infected with a virus. The virus was quarantined and the ECDIS computers were restored. The source and means of infection in this case are unknown. The delay in sailing and costs in repairs tallied in the hundreds of thousands of dollars (US).

¹ - اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، 1989، المادتين 1 و2، الموقع الإلكتروني:

http://www.vertic.org/wp-content/uploads/2020/03/Basel_Convention_Basel-Protocol.Arabic.pdf

تاريخ زيارة الموقع: 2025/07/18، الساعة 19:20.

أولاً - أثر تفكيك السفن على سلامة البيئة البحرية

تُجرى عمليات إعادة تدوير السفن، في الغالب، على شواطئ الدول النامية، حيث ضعف الرقابة البيئية وغياب البنى التحتية لمعالجة النفايات الخطرة، إذ يتم تفكيك الهياكل المادية للسفن بعد دفعها ببساطة إلى الرمال الساحلية، مما يطرح آثارًا مؤكدة على السلامة البحرية، وبشكل خاص على السلامة البيئية.

ورغم اعتبار إعادة التدوير، مقارنة ببدائل أخرى في مرحلة إنهاء تشغيل السفن، ممارسة بيئية مفضلة، إلا أنها لا تخلو من مخاطر بيئية جسيمة، إذ يكفي الإشارة، في هذا السياق، إلى احتمال تسرب بقايا النفط أو مواد قابلة للاشتعال أو للانفجار، أو تصريف مياه التوازن (Ballast Water) والنفايات والمخلفات الصلبة، أو سقوط أجزاء معدنية أو غيرها من القطع المفككة في المياه، فضلاً عن ارتفاع درجات الحرارة في الموقع، ووجود ملوثات خطيرة، وهي مواد تُعد من النفايات الخطرة بموجب اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1989، والتي تهدف إلى حماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن التخلص غير المشروع من هذه المواد (وثيقة برنامج الأمم المتحدة للبيئة رقم UNEP/IG.80/3 لعام 1989).

يؤدي عدم إدارة مرحلة تفكيك السفينة وفقاً للضوابط القانونية إلى تسرب مواد خطيرة إلى البيئة البحرية، ما يُهدد توازن النظام البيئي الساحلي، ويهدم جهود المجتمع الدولي الرامية إلى تعزيز السلامة البحرية والحد من التلوث الناجم عن الأنشطة البحرية، وهذا يعتبر مخالفة واضحة لأحكام اتفاقية ماربول الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL 73/78)، والتي تُلزم الدول الأطراف باتخاذ تدابير وقائية لمنع التلوث البحري في كافة مراحل تشغيل السفينة، بما فيها الإزالة النهائية¹.

ثانياً - أثر تفكيك السفن على سلامة العمال

لا تقتصر العلاقة بين تفكيك السفن والسلامة البحرية على الجانب البيئي فقط، بل تمتد لتشمل سلامة الأشخاص، لسيما العاملين في موانئ التفكيك الواقعة في الدول النامية

¹ - الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (ماربول) 78/1973، الملاحق من الأول إلى الخامس، المرجع السابق.

(مثل بنغلاديش، الهند، باكستان)، حيث تُنفذ عمليات التفكيك في ظروف تقتصر إلى أدنى معايير السلامة المهنية، مما يؤدي إلى وقوع حوادث قاتلة وتعرض العمال لمواد سامة، وهذا انتهاك صريح لمبادئ اتفاقية العمل البحري لمنظمة العمل الدولية لعام 2006 (MLC)، التي تشترط توفير بيئة عمل آمنة وصحية للبحارة والعمال في القطاع البحري¹.

فيما يتعلق بالعمال، فقد ثبت أن هذه الظروف الخطرة أدت إلى انتشار حالات السرطان، بحيث تؤثر على أكثر من ربعهم في الأمد المتوسط. كما يُسجل غياب شبه تام لمقومات السلامة المهنية، سواء من حيث وسائل الوقاية أو التجهيزات الأساسية، ما أدى إلى وفاة أكثر من 400 عامل في الهند وحدها. هذا فضلاً عن تدني الأجور، التي قد تصل إلى دولار أمريكي واحد فقط في اليوم في بعض المناطق كبنغلاديش².

الفرع الثالث

الضغوط الاقتصادية وأثرها على تدابير السلامة

تعتبر السلامة البحرية في وقتنا الحالي شرطاً أساسياً لضمان حماية الأرواح البشرية، والحفاظ على البيئة البحرية، واستمرار التجارة العالمية، إلا أن التحولات الاقتصادية العالمية، خصوصاً منذ جائحة كوفيد-19، وارتفاع تكاليف الوقود والعمليات، وتفاقم التضخم، دفعت بعض الشركات إلى تقليص الإنفاق على عناصر السلامة، مثل الصيانة الدورية للسفن، وتدريب الأطقم، وتحديث المعدات من أجل الحفاظ على قدرتها التنافسية، هذا قد يؤدي إلى تقليص الاستثمارات في مجالات السلامة والتكوين والصيانة مما يعرض سلامة العمليات للخطر.

¹ - اتفاقية العمل البحري لعام 2006، اللائحة 4.3 بشأن حماية الصحة والسلامة والوقاية من الحوادث، المرجع السابق.

² - Voir : - NASSIOS Dimitrios, op. cit, p182.

أولاً- العوامل الاقتصادية المؤثرة في السلامة البحرية

يمكن أن نشير إلى أبرز الضغوط الاقتصادية المسجلة فيما يلي:

- ارتفاع تكاليف الوقود وتذبذب الأسعار.
- تضائل حجم الشحن العالمي نتيجة الأزمات التجارية.
- تزايد رسوم الموانئ والخدمات اللوجستية.
- نقص التمويل والتسهيلات البنكية لشركات الملاحة الصغيرة والمتوسطة.

ثانياً- أثر الضغوط الاقتصادية على السلامة البحرية

دفعت هذه العوامل المشغلين إلى اتخاذ بعض القرارات التقشفية التي أثرت على جوانب أساسية في السلامة، مثل:

- تقليص عدد أفراد الطاقم أو تمديد فترات الخدمة.
- تأخير برامج الصيانة والإصلاح.
- تخفيض دورات التدريب وإعادة التأهيل.

تمثل هذه القرارات التقشفية، من منظور قانوني، إخلالاً بواجب العناية المفروضة على مشغلي السفن، كما يُعرض السفينة للاحتجاز أو رفض دخول الموانئ تطبيقاً لاتفاقيات رقابة دولة الميناء.

المطلب الثاني

التدابير الوقائية الأساسية لمواجهة هذه المخاطر

أمام هذا التعدد في مصادر التهديد لسلامة عمليات النقل البحري، بات من الضروري تبني مقاربة وقائية متكاملة لإدارة المخاطر في القطاع البحري، تركز هذه المقاربة على ثلاث ركائز أساسية: الوقاية الاستباقية من خلال تقييم شامل لنقاط الضعف

التقنية والتشغيلية، المراقبة المستمرة عبر منصات ذكية تتيح جمع وتحليل البيانات، والابتكار التقني باستخدام الذكاء الاصطناعي، والتشغيل الآلي، وتقنيات الاستشعار عن بعد.

الفرع الأول

إرشادات المنظمة البحرية الدولية بشأن إدارة المخاطر السيبرانية في المجال البحري

حدّرت المنظمة البحرية الدولية (IMO) من تزايد المخاطر السيبرانية في المجال البحري، مؤكدة على ضرورة إدماج إدارة هذه المخاطر ضمن أنظمة السلامة الإلزامية المعتمدة من قبل مشغلي السفن والموانئ¹ وذلك بموجب التعديلات المدخلة على المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM Code) .

أولاً- التعريف بإصدارات IMO بشأن إدارة المخاطر السيبرانية البحرية

أصدرت المنظمة البحرية الدولية توجيهات² بشأن إدارة المخاطر السيبرانية البحرية تحت عنوان MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 تتضمن إرشادات³ إدارة المخاطر السيبرانية البحرية منذ عام 2016، وكل إصدار يعكس تطورات التهديدات السيبرانية والتكنولوجيا البحرية:

الإصدار الأول (2016):

طرح المفهوم العام للتهديدات السيبرانية، وأوصى بإدراجها ضمن نظام إدارة السلامة (ISM Code).

¹ - International Chamber of Shipping, op.cit,

² - تُقدّم هذه الإرشادات توصيات عالية المستوى حول كيفية إدارة المخاطر السيبرانية البحرية، بهدف حماية القطاع من التهديدات والنقاط الضعيفة السيبرانية، سواء كانت حالية أم ناشئة. كما تتضمن عناصر وظيفية تساعد على تعزيز كفاءة إدارة المخاطر، وتُعد هذه التوصيات قابلة للإدماج في أنظمة إدارة المخاطر القائمة، كما تُكمل الإجراءات المعتمدة سابقاً من طرف المنظمة في مجال الأمن والسلامة البحريين.

³ - يقصد بالإرشادات أوراق رسمية صدرت عن IMO ضمن منشورات MSC-FAL.1، وترتكز على معايير وممارسات إدارة مخاطر الأمن السيبراني البحري.

الإصدار الثاني (2017):

ركّز على الأمثلة العملية والهياكل التنظيمية، وأضاف إطارًا أوليًا لإدارة الحوادث السيرانية¹.

الإصدار الثالث (2018):

دمج أفضل الممارسات الصناعية، ووسّع التحليل ليشمل الحوسبة السحابية وأتمتة السفن.

الإصدار الرابع (2021):

النسخة الرابعة² من إرشادات الأمن السيراني على متن السفن (2021) توفّر إطارًا شاملاً لإدارة مخاطر الهجمات السيرانية التي قد تهدد سلامة الملاحة البحرية. تركّز على إدماج الحماية الرقمية ضمن نظام إدارة السلامة (ISM Code) ، وتوصي بتقييم الأصول الحساسة، وتحليل التهديدات، ووضع آليات للوقاية، الاكتشاف، والاستجابة. تؤكد الوثيقة على ضرورة التوعية والتدريب وتحمل الإدارة العليا المسؤولية.

الإصدار الخامس (2025):

صدر في 4 أبريل 2025، يحدّث ويوسّع الإطار السابق ليوأكب التحديات المتجددة في الأمن السيراني البحري، يشمل هذا الإصدار مفاهيم جديدة مثل الصمود

¹ - اعتمدت لجنة السلامة البحرية، في دورتها الثامنة والتسعين المنعقدة في يونيو 2017، القرار (MSC.428(98) بشأن "إدارة المخاطر السيرانية في أنظمة إدارة السلامة". وقد حدّث هذا القرار السلطات البحرية الوطنية على التأكد من إدراج المخاطر السيرانية بشكل مناسب ضمن أنظمة إدارة السلامة المعتمدة، كما هو منصوص عليه في مدونة الإدارة الآمنة (ISM Code) ، وذلك في موعد أقصاه أول مراجعة سنوية لشهادة مطابقة الشركة بعد تاريخ 1 يناير 2021 المصدر الرسمي للإصدار الثاني:

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428\(98\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428(98).pdf)

² - المصدر الرسمي للإصدار الرابع:

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/2021-Cyber-Security-Guidelines.pdf>

السيبراني (cyber resilience) ، يوفر مراجع تقنية ومعايير دولية إضافية، كما يعزز الدمج العملي مع نظم السلامة والسلامة البحرية في المؤسسات والشركات¹.

ثانياً - التدابير الأساسية المقترحة للوقاية السيبرانية ضمن إصدارات IMO

تؤكد IMO على أنه أضحى لزاماً على مشغلي السفن والموانئ اعتماد تدابير تقنية وتشغيلية للحماية من هذه التهديدات، تشمل هذه التدابير: تطوير أنظمة للكشف الفوري عن التسلات، وتشفير الاتصالات الرقمية، وتقسيم الشبكات الداخلية لمنع الانتشار الأفقي للهجمات.

1- الكشف المبكر عن الحوادث السيبرانية

تولي الإرشادات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) في نسختها المحدثة لعام 2025، الموسومة بالمرجع MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 أهمية خاصة لوظيفة الكشف المبكر عن الحوادث السيبرانية كأحد العناصر الأساسية لنظام إدارة هذه المخاطر².

تأتي هذه الوظيفة ضمن الهيكل الخماسي لإدارة الخطر: التعريف، الحماية، الكشف³ (Detect)، الاستجابة والاسترجاع، يقوم الكشف بتطوير وتنفيذ آليات وتقنيات فعالة تُمكن من رصد الأنشطة الخبيثة أو غير القانونية ضمن البنى المعلوماتية للسفينة في الوقت المناسب، من بين هذه الآليات:

¹ - المصدر الرسمي للإصدار الخامس:

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS-C-FAL.1-Circ.3-Rev.3.pdf>

² - الإرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3) ، الباب 3 (Functional Elements)، بند 3.5.3 "Detect" ، المرجع السابق.

³ - « Detect » وضع وتنفيذ الإجراءات الضرورية للكشف عن الحادث السيبراني بشكل فوري.

- نشر أنظمة رصد الشبكة الداخلية بهدف تتبع أي سلوك غير طبيعي أو محاولات اختراق
- اعتماد أنظمة متخصصة للكشف عن التسلات (IDS/IPS)¹ ، قادرة على تحليل تدفقات البيانات وتحديد أنماط الهجمات.
- إجراء مراجعة دورية لسجلات النظام (logs)² لاكتشاف محاولات الدخول غير المرخص بها.
- استعمال أدوات لمراقبة التطبيقات التشغيلية الحساسة من أجل رصد التعديلات غير المتوقعة أو محاولات التلاعب بأنظمة الملاحة والتحكم.
- تهدف هذه الإجراءات في مجموعها إلى:
 - تعزيز الصمود التشغيلي للسفينة ضد الحوادث السيبرانية.
 - تمكين الطاقم والإدارة الفنية من التعرف المبكر على الاختراقات ومنع تفاقم الأضرار.
 - ضمان استمرارية العمليات الملاحية والسلامة البحرية عبر رصد أي أنماط تهديد قبل وقوعها.

¹- نظام كشف التسلسل (IDS) : هو نظام يراقب حركة البيانات داخل الشبكة ويحللها بهدف اكتشاف الأنشطة غير العادية أو المشبوهة، مثل محاولات الاختراق أو البرمجيات الخبيثة، دون أن يتخذ إجراءً مباشرًا، وظيفته الأساسية هي الرصد والتنبيه فقط.

- أما نظام منع التسلسل (IPS): هو أكثر تطورًا من IDS ، حيث لا يكتفي بالكشف، بل يقوم أيضًا باتخاذ إجراءات تلقائية لمنع التهديدات.

²- سجلات النظام (logs) : هي ملفات رقمية تُسجل فيها الأنظمة الحاسوبية بشكل تلقائي كل الأنشطة والعمليات التي تتم على مستوى النظام أو الشبكة أو التطبيقات، وذلك لأغراض التتبع والمراقبة والتحقيق في حال وقوع خرق أمني أو عطل.

2- التشديد على حماية الاتصالات الرقمية المشفرة

تبنت الإرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3) نهجًا وقائيًا استباقيًا ضمن العناصر الفنية لنظام إدارة مخاطر الأمن السيبراني، وخاصة في قسم¹ Protect.

يدعو الإصدار Rev.3 من الإرشادات البحرية إلى ضرورة اعتماد آليات تشفير قوية ومستندة إلى معايير دولية لضمان سرية وسلامة البيانات المرسله بين الكيانات البحرية والبرية. ويشمل ذلك تفعيل بروتوكولات موثوقة مثل TLS/SSL للاتصالات بالإنترنت، وتشفير الروابط بين الأجهزة الحساسة والأنظمة التحكمية داخل السفينة وذلك بهدف:

- حماية أسرار السفينة (كالخرائط الإلكترونية، أوبيئة التشغيل) من التنصت أو التعديل غير المشروع.
- منع الهجمات المعقدة التي قد تسعى إلى اقتحام شبكات السفينة عبر قنوات الاتصال.
- الامتثال لمعايير أممية وصناعية مثل ISO/IEC 27001 و NIST، والتي تُعدّ قواعد أساسية لضمان الشفافية والمصادقة وحماية البيانات.

3- تقسيم الشبكات الداخلية لمنع الانتشار الأفقي للهجمات

نص الإصدار Rev.3 من الإرشادات بشأن إدارة مخاطر الأمن السيبراني البحري (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3) على ضرورة: "تقسيم الشبكات الداخلية وتقسيم

¹- IMO, *Guidelines on Maritime Cyber Risk Management*, MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 (4 April 2025), Annex, functional element "Protect": Communication systems with encryption should be considered.

البيئات التشغيلية عن بعضها البعض " لحماية البنى الإلكترونية للسفينة وتقليل فرص الانتشار الجانبي للهجمات داخل الشبكة عند اختراق أحد مكوناتها¹.

يعتمد هذا الإجراء على مبدأ التقسيم (zoning أو micro-segmentation)، وهو تقسيم شبكة السفينة إلى قطاعات متعددة (subnets) مفصولة جدرانياً (firewalls أو VLANs)، بحيث عند اختراق جزء معين من الشبكة لا يمتد التهديد إلى بقية الأنظمة الحساسة، يهدف هذا الإجراء إلى²:

- منع الانتشار الأفقي للهجمات داخل بيئة السفينة الإلكترونية، مما يقلل من تأثير الاختراق في حال حدوثه.
- رفع فعالية إجراءات الكشف والاستجابة عبر القدرة على تحديد الموقع الدقيق للهجوم داخل الشبكة.
- الحفاظ على استقلال وعزل الأنظمة الحرجة من التأثير والعيوب الأمنية المرتبطة بالطرف الخارجي أو الداخلي.

إرشادات ومعايير إضافية

تجدر الإشارة إلى وجود مجموعة من الإرشادات والمعايير الدولية الصادرة عن جهات مختلفة، والتي لا تتحمل المنظمة البحرية الدولية مسؤولية محتواها، لكنها تشكل مصادر مرجعية مهمة، منها³:

- التوصية المجمعّة رقم 166 حول الصمود السيبراني الصادرة عن اللجنة الدولية لمراقبة السفن (IACS)

¹- IMO, *Guidelines on Maritime Cyber Risk Management*, MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3 (4 April 2025), functional element "Protect" (Network segmentation).

²- Ibid.

³- Voir : IMO, [Sûreté maritime](https://www.imo.org/fr/ourwork/security/pages/cyber-security.aspx), Risque cybernétique maritime.

<https://www.imo.org/fr/ourwork/security/pages/cyber-security.aspx>

• تقرير الاتحاد الدولي للموانئ والمرافئ (IAPH) حول الأمن السيبراني لمجتمعات الموانئ¹.

• الأمن السيبراني في مؤسسات منظومة الأمم المتحدة².

• المعيار الدولي ISO/IEC 27001 بشأن تكنولوجيا المعلومات - تقنيات الأمن - أنظمة إدارة أمن المعلومات - المتطلبات، والذي صدر بالتعاون بين المنظمة الدولية للتقييس (ISO) واللجنة الكهروتقنية الدولية (IEC)³

• الإطار الوطني الأمريكي لتحسين الأمن السيبراني للبنى التحتية الحيوية، والمعروف باسم NIST Framework، الصادر عن المعهد الوطني الأمريكي للمعايير والتكنولوجيا⁴.

الفرع الثاني

الإطار القانوني الدولي المنظم لإعادة تدوير السفن تعزيزاً للسلامة البحرية

كما سبق وأن تعرضنا إليه سابقاً، فإن عملية تفكيك السفن وإعادة تدويرها تعد من أكثر مراحل دورة حياة السفينة تعقيداً من الناحية القانونية والبيئية، لما تنطوي عليه من

¹- IAPH Cybersecurity Guidelines for Ports and Port Facilities, Version 1.0, Published 2 July 2021.

https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-Cybersecurity-Guidelines-version-1_0.pdf

²- خورخي فلوريس كايخاس، وعائشة عفيفي، ونيكولاي لوزينسكي، الأمن السيبراني في مؤسسات منظومة الأمم المتحدة، تقرير وحدة التفتيش المشتركة، JIU/REP/2021/3، الأمم المتحدة، جنيف، 2021.

https://www.unjiu.org/sites/www.unjiu.org/files/jiu_rep_2021_3_arabic.pdf

³ - Sécurité de l'information, cybersécurité et protection de la vie privée — Systèmes de gestion de la sécurité de l'information — Exigences, publié (édition3, 2022).

<https://www.iso.org/standard/27001#lifecycle>

⁴- إطار عمل لتحسين الأمن السيبراني للبنية التحتية الحساسة، النسخة 1.1، النسخة المعهد الوطني للمعايير والتكنولوجيا (NIST)، 16 أبريل، 2018، النسخة العربية عبر الرابط:

<https://nvlpubs.nist.gov/nistpubs/CSWP/NIST.CSWP.04162018ar.pdf>

النسخة الأصلية بالإنجليزية عبر الرابط:

<https://doi.org/10.6028/NIST.CSWP.04162018ar>

تحديات تمس مباشرة السلامة البحرية، سواء من حيث حماية البيئة البحرية من التلوث، أو من حيث تأمين سلامة الأشخاص العاملين في هذا القطاع.

رغم جسامه الأضرار التي تسببها عملية إعادة تدوير السفن، إلا أن الإطار القانوني الدولي المنظم لهذه العملية ما يزال قاصراً، سواء من حيث تغطية الوقائع أو من حيث آليات المساءلة. ويعود ذلك جزئياً إلى اعتبار هذا النشاط مندرجاً ضمن الولاية الوطنية للدول الساحلية، وهو ما دفع بالمنظمة البحرية الدولية (IMO) إلى تبني موقف متحفظ تجاه التدخل، استناداً إلى أن السفينة، متى تم شطبها من السجلات وانتهت عملياتها البحرية، لم تعد تخضع للنظام القانوني الدولي للسفن¹.

وفي محاولة لسد هذا الفراغ التنظيمي، سعى بعض الفاعلين الدوليين إلى محاولة توسيع نطاق تطبيق اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1989 على قطاع السفن المقرر تفكيكها، خصوصاً فيما يتعلق بحظر تصدير النفايات من الدول المتقدمة (أعضاء منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية OCDE) إلى الدول النامية. وفي عام 2009 تم إبرام اتفاقية هونغ كونغ الدولية بشأن إعادة التدوير الآمن بيئياً للسفن.

أولاً- توسيع نطاق تطبيق اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1989 على قطاع السفن المقرر تفكيكها.

يبقى تطبيق هذه الاتفاقية على قطاع السفن محل جدل قانوني، إذ يتجاوز على ما يبدو مقاصدها الأصلية²، بل قد يتم التحايل عليه بسهولة من خلال تصنيف العملية

¹ - Rolando D. LEGASPI, Ship recycling : analysis of the shipbreaking countries in Asia, master of science in maritime safety and environmental protection, World Maritime University, Malmö, Sweden, 2000, pp 55-58. Site internet:

https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1383&context=all_dissertations
visité le 18/07/2025 à 20:36.

² - يابسي لمية، نوبس نبيل، "دور اتفاقية بازل في تنظيم حركة النفايات الخطرة"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السادس العدد الثاني، 2022، ص ص : 498 - 511. <https://asjp.cerist.dz/en/article/204805>

باعتبارها متعلقة "بسفينة" وليس "بمنتجات سامة"¹، فقد بذلت جهود داخل اللجان الفنية للاتفاقية لتحديثها وتشيدها، شملت إصدار توجيهات طوعية. تنص هذه التوجيهات على ضرورة تحسين شروط السلامة في مواقع العمل لدى الدول المعنية بإعادة التدوير، وإنشاء برامج تدريب، ووضع نظم فعالة لإدارة النفايات البيئية، فضلاً عن اعتماد نظام لشهادات الاعتماد لمواقع إعادة التدوير، مع تجهيزات أفضل لاستقبال النفايات السامة. كما تُشجّع هذه التوجيهات على إدخال تحسينات ابتداءً من مرحلة تصميم السفن، ما يستدعي إشراك المعمارين البحريين، وأحواض بناء السفن، والجهات الفاعلة الأخرى في هذا القطاع².

ثانياً - اتفاقية هونغ كونغ الدولية لعام 2009 بشأن إعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن

تم اعتماد اتفاقية هونغ كونغ الدولية لعام 2009 بشأن إعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن خلال مؤتمر دبلوماسي عُقد في هونغ كونغ (الصين) في شهر 15 ماي 2009، بعد عدة مفاوضات شارك فيها أعضاء المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والمنظمات غير الحكومية، بالتعاون مع منظمة العمل الدولية (OIT)، وكذلك أعضاء اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود. رغم أهمية هذه الاتفاقية، إلا أنها لم تدخل حيز التنفيذ إلا بتاريخ 26 جوان 2025، بعد أن استوفت شرط عدد الدول وحجم الحمولة الإجمالي للسفن الخاضعة لها³.

تسعى هذه الاتفاقية إلى معالجة كافة الجوانب المرتبطة بتفكيك السفن، لسيما أن السفن التي تباع بغرض التفكيك قد تحتوي على مواد خطرة بيئياً، مثل: الأسبستوس والمعادن الثقيلة والهيدروكربونات والمواد المستنفدة لطبقة الأوزون. كما تأخذ الاتفاقية في

¹- NASSIOS Dimitrios, op. cit, p183.

²- Ibid, p184.

³- IMO, Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, Adoption : 15 mai 2009, Entrée en vigueur : 26 juin 2025.

<https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx> visité le: 19/07/2025 à 19:00.

اعتبارها المخاوف المتعلقة بظروف العمل والبيئة في العديد من مرافق إعادة تدوير السفن حول العالم.

تعالج اتفاقية هونغ كونغ جميع الجوانب البيئية والسلامة المتعلقة بإعادة تدوير السفن من خلال وضع المسؤوليات والالتزامات على عاتق جميع الأطراف المعنية¹:

1. التزامات ساحات إعادة تدوير السفن بموجب اتفاقية هونغ كونغ لعام 2009

تلتزم أحكام اتفاقية هونغ كونغ الدولية لعام 2009 بشأن إعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن، ساحات إعادة تدوير السفن، التزامات صارمة تهدف إلى ضمان الامتثال لمتطلبات السلامة وحماية البيئة، ومن بين هذه الالتزامات²:

- ضرورة حصول هذه المرافق على ترخيص رسمي يخولها مزاولة نشاطها.
- وإعداد "خطة تشغيل مرفق إعادة تدوير السفن" تتضمن عناصر أساسية، منها: التدابير الكفيلة بضمان سلامة العمال وتدريبهم، وحماية الصحة العامة والبيئة.
- تحديد الأدوار والمسؤوليات الوظيفية للعاملين.
- اعتماد آليات فعالة للتأهب والاستجابة لحالات الطوارئ.
- فضلاً عن وضع نظم رقابية لتتبع العمليات والإبلاغ عنها وحفظ السجلات ذات الصلة، وفقاً للمبادئ التوجيهية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO).
- يجب على المرفق المعني تقديم خطة إعادة تدوير مخصصة لكل سفينة على حدة، قبل الشروع في عمليات تفكيك أي سفينة، تُبين الأسلوب الذي ستُنفذ به العملية،

¹ - OMI, Le recyclage des navires et la convention de Hong Kong : Comment la convention de Hong Kong garantira-t-elle un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires à la fin de leur vie opérationnelle ?

Site internet : <https://www.imo.org/fr/mediacentre/hottopics/pages/recycling-of-ships-and-hong-kong-convention.aspx>, visité le 19/07/2025 à 19:36

2- OMI, Le recyclage des navires et la convention de Hong Kong : Que doivent faire les chantiers de recyclage de navires pour se conformer à la Convention de Hong Kong?, op.cit.

وذلك استنادًا إلى الخصائص التقنية للسفينة ومحتويات "جرد المواد الخطرة" المتوفرة على متنها.

في الأخير تتحمّل الدول الأطراف في الاتفاقية مسؤولية رقابية مباشرة، إذ يُطلب منها ضمان خضوع جميع مرافق إعادة التدوير الواقعة ضمن ولايتها القضائية للامتثال التام لأحكام الاتفاقية، من حيث البنية التحتية، والإجراءات، والمراقبة البيئية والسلامة المهنية.

2. التزامات السفن بموجب اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمن والسليم بيئيًا للسفن (2009)

تفرض اتفاقية هونغ كونغ الدولية لعام 2009 على السفن الخاضعة لأحكامها¹ إعداد "جرد للمواد الخطرة" خاص بكل سفينة، يتضمن تحديدًا دقيقًا للمواد الخطرة الموجودة على متنها، سواء في بنيتها أو في معداتها أو مخزونها التشغيلي. ويجب أن يتم إعداد هذا الجرد والتحقق من صحته وفقًا للمبادئ التوجيهية التقنية المعتمدة من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) ، بما يضمن مطابقة السفينة للمعايير الدولية المعنية بالسلامة البيئية والصحة المهنية في سياق إعادة التدوير.

وبعد إجراء المسح الأولي للتحقق من الجرد، تلتزم السفن بإجراء مسوحات دورية طوال فترة خدمتها، وذلك للتأكد من استمرار امتثالها للمتطلبات التقنية المتعلقة بالمواد الخطرة. كما يُلزم المشرّع الدولي السفن المعنية بإجراء "مسح نهائي" قبل شروعها في عملية إعادة التدوير، يُقيّم فيه وضع السفينة وجاهزيتها للتفكيك بطريقة تتوافق مع مقتضيات السلامة والوقاية البيئية المنصوص عليها في الاتفاقية.

1- OMI, Le recyclage des navires et la convention de Hong Kong : Que doivent faire les navires pour se conformer à la convention?, op.cit.

3. دور المنظمة البحرية الدولية في دعم التنفيذ الفعّال لاتفاقية هونغ كونغ لعام 2009

منذ اعتماد اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن لعام 2009، اضطلعت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO)¹ بدور محوري في تهيئة البيئة القانونية والتقنية الملائمة لتنفيذ أحكام الاتفاقية، وذلك من خلال إعداد واعتماد مجموعة شاملة من المبادئ التوجيهية الفنية، التي تمثل أدوات أساسية لضمان الامتثال المسبق والفعّال لأحكام الاتفاقية، سواء قبل دخولها حيز النفاذ أو أثناء تطبيقها.

وتغطي هذه المبادئ التوجيهية عدّة مجالات مركزية، تشمل على وجه الخصوص:

- إعداد وتطوير خطة إعادة تدوير السفن².
- وضع وإدارة جرد المواد الخطرة على متن السفن³.
- ضمان تنفيذ عمليات إعادة التدوير بطريقة آمنة وسليمة بيئياً⁴.
- تنظيم إجراءات المسوحات الفنية والمصادقة على السفن⁵.
- تنظيم عمليات التفتيش على السفن⁶.

¹- OMI, Le recyclage des navires et la convention de Hong Kong : Que fait l'OMI pour soutenir la mise en œuvre effective de la convention de Hong Kong?, op.cit.

²- المبادئ التوجيهية لعام 2011 لوضع خطة إعادة تدوير السفن، المعتمدة بموجب [القرار \(62\) MEPC.196](#)

³- المبادئ التوجيهية لعام 2023 لوضع قائمة جرد المواد الخطرة، اعتمدت بموجب [القرار \(80\) MEPC.379](#)

⁴- المبادئ التوجيهية لعام 2012 لإعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن، المعتمدة بموجب [القرار](#)

[MEPC.210\(63\)](#)

⁴- المبادئ التوجيهية لعام 2012 لمسح وإصدار الشهادات للسفن بموجب اتفاقية هونغ كونغ، المعتمدة بموجب [القرار](#)

[MEPC.222\(64\)](#)

⁶- المبادئ التوجيهية لعام 2012 الخاصة بتفتيش السفن بموجب اتفاقية هونغ كونغ، المعتمدة بموجب [القرار](#)

[MEPC.223\(64\)](#)

- اعتماد نظام ترخيص مرافق إعادة التدوير، وفق ضوابط ومعايير تقنية موحدة¹.
- توجيه إرشادات مؤقتة بشأن تنفيذ اتفاقيتي هونغ كونغ وبازل فيما يتعلق بحركة السفن المخصصة لإعادة التدوير عبر الحدود عام 2024².

تكتسي هذه التوجيهات طابعاً بالغ الأهمية، إذ تُعدّ بمثابة الإطار العملي الذي يتيح للدول الأطراف والمشغلين البحريين تطبيق الاتفاقية على نحو استباقي وطوعي، في مرحلة ما قبل دخولها الرسمي حيز التنفيذ، بما يسهم في تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة من الأضرار الناجمة عن تفكيك السفن.

الفرع الثالث

الآليات القانونية لتعزيز السلامة البحرية في ظل الأزمات الاقتصادية

يعد تراجع الاستثمار في السلامة البحرية بسبب الضغوط الاقتصادية انتهاكاً صريحاً للمعايير القانونية الدولية والوطنية، ويضع المؤسسات البحرية أمام مسؤوليات قانونية متشابكة. ومن ثم، فإن مقارنة هذه المسألة تستدعي حلولاً متعددة المستويات، تبدأ بتعزيز الالتزام التشريعي والرقابي، وتمر بتفعيل الآليات الدولية، وتنتهي بخلق بيئة تمويلية داعمة للاستثمار في السلامة رغم الأزمات.

أولاً- تعزيز الالتزام التشريعي والتنظيمي

ينبغي سنّ تشريعات تُلزم شركات الملاحة بتخصيص حد أدنى من الميزانية للسلامة، وتقييد صلاحية تخفيضها دون موافقة الجهات الرقابية البحرية

¹ المبادئ التوجيهية لعام 2012 لترخيص مرافق إعادة تدوير السفن، المعتمدة بموجب القرار [MEPC.211\(63\)](#)

² إرشادات مؤقتة بشأن تنفيذ اتفاقيتي هونغ كونغ وبازل فيما يتعلق بحركة السفن المخصصة لإعادة التدوير عبر الحدود عام 2024، [HKSRC.2/Circ.1](#).

ثانياً- تفعيل الآليات الدولية لتعزيز رقابة دولة الميناء

تمثل أنظمة رقابة دولة الميناء أداة فعالة لرصد تراجع الاستثمار في السلامة، من خلال زيارات مفاجئة وتسجيل السفن المخالفة في "القوائم السوداء". وأوصت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في دوراتها الأخيرة بزيادة التنسيق بين الدول لتبادل بيانات السفن "عالية الخطورة".

ثالثاً- دعم الاستثمار الأخضر في السلامة البحرية

تشجع المبادرات الأوروبية مثل "Fit for 55" وصندوق التحول البحري الأوروبي على الاستثمار في السلامة البيئية والابتكار التقني مثل: الوقود البديل، مراقبة الانبعاثات، أنظمة الدفع الكهربائية، في التقنيات النظيفة والسلامة المتقدمة من خلال منح وحوافز ضريبية.

وبناء على كل ما سبق، يمكن أن نتوصل إلى أن إدارة المخاطر في القطاع البحري يجب أن تتطور نحو نموذج متكامل واستباقي ومتطور تكنولوجياً. ويعتمد الإطار الشامل لإدارة المخاطر على الوقاية، والمراقبة المستمرة، والابتكار التكنولوجي، كما يعد أمراً ضرورياً لضمان سلامة العمليات البحرية، وامتثالها التنظيمي، واستدامتها في مواجهة هذه التحديات المعقدة.

في الأخير يمكن القول أن تحقيق سلامة عمليات النقل البحري يتطلب إرادة سياسية وتشريعية قوية، وتنسيقاً مؤسسياً فاعلاً، وتحديثاً دائماً للمنظومة القانونية، بما يستجيب للتحولات المتسارعة التي يعرفها هذا القطاع الحيوي. فالسلامة البحرية ليست خياراً تقنياً، بل التزاماً قانونياً وأخلاقياً لحماية الأرواح والبيئة ومصالح التجارة الدولية.

خاتمة

خاتمة:

يبرز موضوع رقابة الدولة على السفن التجارية كأحدى القضايا المركزية في الفكر القانوني والاقتصادي المعاصر، نظراً لما يشكله النقل البحري من ركيزة أساسية في الاقتصاد العالمي، وما يرتبط به من رهانات تتعلق بالسيادة البحرية، حماية البيئة، وضمان سلامة الأرواح والممتلكات. لقد أظهر البحث أن الرقابة البحرية لم تعد مجرد أداة إدارية أو إجراء روتيني، بل تحولت إلى منظومة متكاملة تتطلب تفاعلاً دائماً بين التشريع والممارسة، وبين التقنية والإدارة، وبين المحلي والدولي.

لقد اتضح من خلال التحليل أن فعالية الرقابة على السفن التجارية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى قدرة الدول على بناء منظومات تشريعية وتنظيمية مرنة، قادرة على مواكبة التطورات التقنية المتسارعة، وعلى استيعاب التغيرات العميقة التي يعرفها قطاع النقل البحري. فالسفن الحديثة باتت تعتمد على تكنولوجيا متقدمة في أنظمة الملاحة، الاتصالات، وإدارة المخاطر، مما يفرض على أجهزة الرقابة تطوير أدواتها باستمرار، وتبني مقاربات جديدة تعتمد على الذكاء الاصطناعي، تحليل البيانات الضخمة، وأنظمة الإنذار المبكر، بما يسمح برصد المخاطر والتدخل الاستباقي قبل وقوع الحوادث.

كما أن تعدد الجهات الفاعلة في الرقابة، من دولة العلم إلى دولة الميناء، مروراً بشركات التصنيف والمنظمات الدولية، أفرز واقعاً معقداً يتطلب تنسيقاً عالياً وتكاملاً في الأدوار. وقد بين البحث أن غياب قاعدة بيانات موحدة، أو ضعف تبادل المعلومات بين هذه الجهات، يؤدي إلى تكرار الإجراءات أو تغطية ثغرات خطيرة في الرقابة، وهو ما ينعكس سلباً على مستوى السلامة البحرية ككل. وفي هذا السياق، تبرز أهمية التحول نحو الرقمنة الكاملة للعمليات الرقابية، وتطوير منصات إلكترونية مشتركة تتيح تبادل المعلومات في الوقت الحقيقي، وتدعم اتخاذ القرار الفوري والفعال.

من جهة أخرى، لم يعد بالإمكان فصل الرقابة البحرية عن البعد البيئي، حيث أثبتت التجارب الحديثة أن التلوث البحري الناتج عن السفن، أو سوء إدارة النفايات، أو الإهمال في صيانة المعدات، كلها عوامل تؤدي إلى كوارث بيئية عابرة للحدود، تهدد ليس فقط الدول الساحلية بل النظام البيئي العالمي بأسره. لذا، فإن بناء منظومة رقابية فعالة يجب أن يدمج البعد البيئي ضمن أولوياته، من خلال تفعيل آليات التفتيش البيئي، وتبني معايير صارمة في مراقبة الانبعاثات والتسربات، وتطوير برامج تدريبية متخصصة في السلامة البيئية البحرية.

ولا يمكن إغفال التحديات الاقتصادية التي تواجه قطاع النقل البحري، حيث تدفع المنافسة الشرسة والضغوط المالية بعض الفاعلين إلى البحث عن حلول سريعة عبر التسجيل في دول المجاملة، أو التهاون في تطبيق معايير السلامة لتقليل التكاليف، ما يخلق بيئة بحرية هشة ويعرض المصالح الوطنية والدولية للخطر. من هنا، تظهر الحاجة إلى تفعيل الرقابة على مستوى السياسات الاقتصادية، وربط الامتيازات الممنوحة للسفن والشركات بمدى التزامها بمعايير السلامة والبيئة، مع تشجيع الاستثمار في التقنيات الحديثة والبنى التحتية الذكية.

لقد برز أيضاً من خلال هذه الدراسة أن التهديدات السيبرانية تمثل تحدياً حديثاً وحساساً، إذ لم تعد السفن والموانئ في منأى عن الهجمات الإلكترونية التي قد تعطل أنظمة الملاحة أو تتسبب في كوارث ملاحية أو بيئية. وهذا يفرض إدماج الأمن السيبراني ضمن منظومة الرقابة البحرية، وتطوير استراتيجيات دفاعية وهجومية في آن واحد، مع تحديث التشريعات الوطنية والدولية لمواكبة هذا النوع الجديد من المخاطر.

وفي ضوء كل ما سبق، يتضح أن مستقبل الرقابة البحرية لن يتحقق إلا من خلال رؤية استراتيجية شاملة، تدمج بين التشريع المتجدد، والابتكار التقني، والتكامل المؤسسي،

والانفتاح على التجارب الدولية الرائدة. كما أن الرهان الحقيقي يكمن في الانتقال من الرقابة التقليدية القائمة على رد الفعل، إلى رقابة استباقية تعتمد على التحليل الذكي للمخاطر، وتستثمر في العنصر البشري من خلال برامج تدريبية متقدمة، وتدعم البحث العلمي والتطوير في مجالات السلامة البحرية.

من خلال ما سبق، خلصت الدراسة إلى مجموعة من النتائج:

- تراجع فعالية الرقابة التقليدية: تبين من خلال التحليل أن الاعتماد على التفريشات الشكلية والإجراءات الروتينية لم يعد كافياً لمواجهة تعقيد السفن الحديثة، التي باتت تعتمد على أنظمة إلكترونية متطورة وتكنولوجيا متقدمة في التشغيل والملاحة. وقد أظهرت الدراسة أن هذه الرقابة التقليدية غالباً ما تتجاوز المخاطر الحقيقية الكامنة في الأنظمة الرقمية أو في إجراءات الصيانة غير المعلنة، ما يفسر استمرار وقوع حوادث جسيمة رغم كثافة عمليات التفريش.

- أثر التحول الرقمي في سرعة الاستجابة: حيث أن الجهات الرقابية التي اعتمدت أنظمة رقمية موحدة وقواعد بيانات متكاملة استطاعت تقليص زمن الاستجابة للحوادث البحرية بشكل ملحوظ، حيث أصبح بالإمكان تتبع السفن وتاريخها الفني والتشغيلي بشكل لحظي، ما ساهم في تحسين دقة التدخل واتخاذ قرارات أكثر فعالية في إدارة الأزمات البحرية.

- ثغرات التعاون الدولي وتبادل المعلومات: إن استمرار ظاهرة أعلام المجاملة لا يعود فقط إلى ضعف التشريعات، بل يرتبط أيضاً بغياب آليات فعالة لتبادل المعلومات بين الدول والجهات الرقابية، ما يسمح للسفن المخالفة بالانتقال بين الأنظمة دون رصد أو متابعة حقيقية، ويخلق بيئة بحرية غير آمنة على المستوى الدولي.

- أهمية استقلالية شركات التصنيف: فشركات التصنيف التي تتمتع باستقلالية عن الجهات الحكومية أو المصالح التجارية تحقق نتائج أفضل في ضمان السلامة البحرية، حيث تتسم عملياتها بقدر أكبر من الشفافية والموضوعية، وتكون أقل عرضة للضغوط أو التلاعب، ما ينعكس إيجاباً على جودة الشهادات الفنية الممنوحة للسفن.

- ضعف الرقابة البيئية بسبب غياب قواعد بيانات موحدة: إن غياب قاعدة بيانات بيئية للسفن التجارية يعرقل عمليات الرقابة البيئية، ويجعل من الصعب تتبع السفن الملوثة أو رصد الانبعاثات الضارة بشكل منهجي، ما يؤدي إلى استمرار بعض الممارسات الضارة دون رصد أو محاسبة فعالة.

- دور العنصر البشري في نجاح الرقابة البحرية: إذ أن الاستثمار في تدريب وتأهيل الكوادر البشرية يحقق نتائج ملموسة في مؤشرات السلامة البحرية، حتى في الدول ذات الإمكانيات التقنية المحدودة، إذ أن الكفاءة البشرية تظل عنصراً حاسماً في كشف المخاطر والتعامل مع الطوارئ واتخاذ القرارات السليمة.

- تفاوت تطبيق المعايير الدولية وتأثير ثقافة السلامة: إن تفاوت تطبيق المعايير لا يعود فقط للفوارق الاقتصادية أو التقنية، بل يرتبط أيضاً بثقافة السلامة البحرية ومدى اقتناع الأطراف الفاعلة بأهمية الرقابة، حيث تبرز المجتمعات البحرية التي ترسخ قيم السلامة في سلوكياتها نتائج أفضل في الامتثال والمعايير.

- فعالية الرقابة المشتركة: اتضح أن السفن التي تخضع لرقابة مشتركة بين دولة العلم ودولة الميناء وشركات التصنيف تحقق معدلات امتثال أعلى للمعايير الدولية، إذ يؤدي هذا التكامل في الرقابة إلى سد الثغرات وتقليل فرص التلاعب أو التحايل على الأنظمة.

- التهديدات السيبرانية كعامل واقعي في السلامة البحرية: باتت الهجمات السيبرانية تسجل وقائع فعلية في قطاع النقل البحري، وظهر بأن السفن والموانئ التي استثمرت في

أنظمة حماية إلكترونية متقدمة نجحت في تقليل معدلات الحوادث المرتبطة بالاختراقات الرقمية، ما يبرز ضرورة اعتبار الأمن السيبراني جزءاً أساسياً من منظومة الرقابة البحرية.

- قصور مؤشرات الأداء التقليدية: أوضحت الدراسة أن الاقتصار على مؤشرات كمية مثل عدد التفتيشات أو الشهادات لا يعكس بالضرورة فعالية الرقابة، بل قد يخفي أحياناً تراجعاً في جودة الأداء الرقابي، ما يستدعي تطوير مؤشرات أداء نوعية تركز على النتائج الفعلية مثل انخفاض الحوادث وتحسن الاستجابة للطوارئ.

استناداً إلى النتائج التي توصلت إليها الدراسة، يمكن اقتراح جملة من التوصيات التي تتوافق مع طبيعة الإشكاليات المطروحة وتستجيب للتحويلات التقنية والتنظيمية في قطاع الرقابة البحرية:

❖ إعادة هيكلة منظومة الرقابة التقليدية وتحديثها رقمياً: ضرورة الانتقال من الاعتماد على التفتيشات الشكلية والإجراءات الروتينية إلى اعتماد أنظمة رقمية متكاملة، تتيح تتبع السفن وتاريخها الفني والتشغيلي بشكل لحظي، مع ربط جميع الجهات الرقابية الوطنية والدولية بمنصة إلكترونية موحدة لتبادل المعلومات الفوري.

❖ تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات البحرية: إرساء آليات فعالة لتبادل البيانات والمعلومات حول السفن المخالفة أو الحوادث البحرية بين الدول، من خلال اتفاقيات ثنائية أو إقليمية، وإنشاء قواعد بيانات مشتركة تُمكن من رصد السفن عالية الخطورة وتمنع تنقلها بحرية بين الأنظمة دون رقابة.

❖ دعم استقلالية وشفافية شركات التصنيف: وضع معايير دولية صارمة لاعتماد شركات التصنيف، وضمان استقلاليتها المالية والإدارية عن سلطات دولة العلم أو المصالح التجارية، مع إخضاعها لتقييم دوري من جهات دولية محايدة لضمان جودة الشهادات الفنية وموضوعية عمليات التفتيش.

❖ دمج الأمن السيبراني في معايير السلامة البحرية: إدراج متطلبات الحماية الإلكترونية ضمن شروط منح الشهادات الفنية للسفن والموانئ، وتطوير بروتوكولات استجابة سريعة للهجمات السيبرانية، مع إلزام جميع السفن التجارية بأنظمة حماية إلكترونية حديثة.

❖ تطوير قاعدة بيانات بيئية موحدة للسفن التجارية: إنشاء نظام رقمي بيئي متكامل يربط بين الجهات الرقابية، يتيح تتبع الانبعاثات والتسربات والتجاوزات البيئية لكل سفينة، ويعزز الرقابة البيئية الذكية القائمة على التحليل الفوري للبيانات والاستجابة السريعة للمخاطر.

❖ الاستثمار في العنصر البشري وبرامج التدريب المتخصص: إطلاق برامج تدريبية متقدمة للعاملين في الرقابة البحرية، تركز على الجوانب التقنية الحديثة، إدارة المخاطر، الأمن السيبراني، والتفتيش الذكي، مع تحفيز الكفاءات الوطنية على الانخراط في مشاريع الابتكار البحري.

❖ تعزيز ثقافة السلامة البحرية في المجتمع المهني: تنظيم حملات توعوية وبرامج تحفيزية لترسيخ قيم السلامة البحرية لدى الطواقم والإدارات والشركات، وربط الامتيازات المهنية والمادية بمستوى الامتثال الفعلي لمعايير الرقابة.

❖ تفعيل الرقابة المشتركة وتكامل الأدوار: تشجيع الرقابة المشتركة بين دولة العلم ودولة الميناء وشركات التصنيف، مع وضع آليات واضحة لتوزيع المسؤوليات وتبادل نتائج التفتيش، بما يسد الثغرات ويقلل فرص التلاعب.

❖ تطوير مؤشرات أداء نوعية لقياس فعالية الرقابة: الانتقال من مؤشرات الأداء الكمية إلى مؤشرات نوعية تركز على النتائج الفعلية، مثل انخفاض الحوادث وتحسن الاستجابة للطوارئ، مع نشر تقارير تقييم سنوية شفافة حول أداء المنظومة الرقابية.

❖ تشجيع البحث العلمي والابتكار في مجال الرقابة البحرية: دعم الشراكة مع الجامعات ومراكز البحث لتطوير حلول تقنية متقدمة، وحاضنات ابتكار متخصصة في السلامة البحرية، بما يضمن مواكبة التطورات العالمية وتكييفها مع خصوصيات البيئة الوطنية والإقليمية.

ختاماً، فإن تطوير منظومة رقابة الدولة على السفن التجارية لم يعد خياراً بل ضرورة تفرضها تعقيدات الواقع البحري الحديث وتحدياته المتسارعة، فحماية الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية، وضمان استدامة النقل البحري، هي مسؤولية جماعية تتطلب جهداً متواصلاً، وإرادة سياسية وتشريعية متجددة، ورؤية مستقبلية تستشرف المخاطر وتستبق الحلول.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

1- الكتب:

1. إيمان فتحي حسن الجميل، النظام القانوني للسفينة، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، 2010
2. أيمن النحراوي، صناعة بناء السفن، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2017.
3. بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، مطبعة دار التأليف، الكويت، 1976-1977.
4. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
5. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
6. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
7. السيد حسين جلال، السفينة وصناعة النقل البحري، دار المعارف.
8. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
9. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004.

10. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
11. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
12. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
13. عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن.
14. علي البارودي - محمد فريد العريني - محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
15. علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
16. فاروق عبد اللطيف، تصميم وصناعة وبناء السفن، دار الكتب العلمية للنشر والتوزيع، 2006.
17. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
18. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
19. محمد السيد الفقي، المسؤولية والتعويض عن أضرار التلوث البحري بالمرحوقات، منشورات الحلبي الحقوقية، الإسكندرية، 2002.

20. محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن.
21. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف الإسكندرية، د.ت.ن.
22. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
23. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
24. محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
25. مدحت حافظ ابراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، القاهرة، 1991.
26. مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهازي للطباعة والنشر، مصر، 1993.
27. مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، مكتبة الكتب العربية، 2001
28. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.
29. نصر الدين هنوني، الحماية الراشدة للساحل في القانون الجزائري، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، 2013
30. هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.

31. وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

II - الأطروحات والمذكرات الجامعية:

➤ الأطروحات:

1. بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية والسفن في ظل القانون الجزائري والمعاهدات الدولية، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، 2015.
2. تيزة خديجة، أجرة الحمولة البحرية، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه علوم في القانون، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2025.
3. دحماني محمد الصغير، النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري والمقارن، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2018.
4. غريبي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون البحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر، 2017.
5. منصوري محمد، المصالح المشتركة للدول في المناطق البحرية على ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2020.

➤ مذكرات الماجستير:

1. بن سالم رضا، حماية البيئة البحرية أثناء النزاعات المسلحة في البحار، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2004.

2. بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة دراسة في اطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع العقود والمسؤولية، كلية الحقوق، بن عكنون، الجزائر، 2002-2003.
3. جدي وناسة، الحماية القانونية للبيئة البحرية من التلوث في التشريع الجزائري، مذكرة لنيل درجة الماجستير في القانون تخصص قانون أعمال، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة محمد لخضر، بسكرة، 2008.
4. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفينة في المناطق البحرية المختلفة دراسة في ضوء القانون الدولي الجديد للبحار، مذكرة ماجستير مقدمة لفرع القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، 1999.
5. زيتوني زهور، الجزائر ومدى إدماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، بن عكنون، الجزائر، 2003.
6. سامي إبراهيم عبد الرازق الشلماني، أثر التعليم والتدريب البحري في الحد من الحوادث البحرية، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2006.
7. فريزة عودية، الجوانب القانونية لتنظيم أمن المطارات والموانئ، رسالة من أجل الحصول على شهادة ماجستير في القانون، جامعة الجزائر - بن يوسف بن خدة -، كلية الحقوق، 2008.
8. كرواط مونية، المسؤولية البيئية عن التلوث النفطي الناتج عن السفن، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الحقوق، فرع قانون البيئة والعمران، جامعة الجزائر 1، كلية الحقوق، 2016.
9. مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2015.

10. **مروك جميلة**، الاستغلال المينائي في الموانئ ومسؤولية الناقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، فرع عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة الجزائر، 2002.
11. **ميراد ابراهيم**، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012.

III- المقالات:

1. **أربوط وسيلة**، "النظام القانوني للسفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، منشورات مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، ص 360.
2. **بليل زينب**، "البيئة البحرية في المتوسط واقع وتحديات"، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، المجلد 15، العدد 1، جامعة مصطفى اسطمبولي، معسكر، الجزائر، 2022، ص ص 2135-2158.
3. **بن عمار محمد**، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية والسياسية، العدد 1، 1993، ص ص 102-108.
4. **بشرى عمايدية، وريدة جندل**، "المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالنفط طبقا لاتفاقية 1969 المعدلة ببروتوكول 1992"، مجلة الحقوق والحريات، المجلد 11، العدد 2، 2023، ص ص 575-607.
5. **خالد محمد حسن اسماعيل**، "مدي مسؤولية دولة العلم عن أعلام المجاملة في ظل احكام اتفاقية مونتيغيوباي لعام 1982"، مجلة الدراسات القانونية، المجلد 48، العدد 1، جامعة أسيوط، كلية الحقوق، 2020، ص ص 321-361.

https://maal.journals.ekb.eg/article_149889_97e30e9430a70ca621a7d2cdfb4be693.pdf

6. **دحماني محمد الصغير**، "فعالية القواعد الخاصة بالسلامة البحرية"، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2021، ص ص 31-73.
7. **سامح عبد القوي السيد عبد القوي**، "التدخلات الدولية لحماية البيئة والدفاع عن الإنسانية"، مركز الدراسات العربية للنشر والتوزيع، الجيزة، مصر، 2015، ص ص 302، 304.
8. **سمير قلاع الضروس**، "الأمن السيبراني الوطني: قراءة في أهم الإستراتيجيات الأمنية و التقنية لمواجهة الجريمة الإلكترونية بالجزائر"، مجلة الرواق للدراسات الاجتماعية والإنسانية، المجلد 08، العدد: 02، جامعة غرداية، الجزائر، 2022، ص ص 249-267.
9. **شتوي حسين، حمداني هجيرة**، "تنسيق التشريعات بين الأنظمة الدولية والجزائرية لحماية البيئة البحرية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 11، العدد 02، 2024، ص ص 677-696.
- <https://asjp.cerist.dz/en/downArticle/86/11/2/251933>
10. **عبدالله جعفري**، "التحديات السيبرانية وتأثيرها على الأمن القومي الجزائري"، المجلة الإفريقية للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 6، العدد 2، جامعة أحمد دراية، أدرار، الجزائر، 2022، ص ص 241-256.
11. **عوايل عبد الصمد**، "خصوصية عقد العمل الذي يربط مجهزة السفينة بأفراد طاقمه"، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، السنة 2017، ص ص 66-80.

12. غريبي عطاء الله، "الاختلاف القانوني بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية وأثرهما التطبيقي"، السلامة والأمن البحريين في الجزائر، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، 2021، ص ص 13-31.
13. محمد التويجري، السفينة وإجراءات تسجيلها وبيعها، مجموعة التويجري وشركاه للمحاماة والاستشارات القانونية، ص ص 1-17.
14. محمد الشريف فاطمة الزهراء ورميني فوزية، "الموانئ الجزائرية، تحول صعب في تسييرها"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، الشلف، د.ت.ن. ص ص 165-180.
15. مختار أحمد دوشان محمد ومحمد علي محمد ابوشامة، "تحدي سلامة السفن في ظل الحوادث البحرية (دراسة تحليلية لغرق السفينة تايبتك 1912م - غرق السفينة السلام 2006م)"، مجلة العلوم الإنسانية، مجلد رقم 19، عدد 1 مارس 2018.
16. مخلوف سامية، "التعاون الدولي لمحاربة أعلام المجاملة"، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، 2018، ص ص 291-298.
- <https://asjp.cerist.dz/en/article/85088>
17. مجد منير إسماعيل، "سفن الملائمة ووسائل مواجهتها في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982"، مجلة سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 38، العدد 04، جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سوريا، 2016، ص ص 275-291.
18. مهدي رضا، "الجرائم السيبرانية وآليات مكافحتها في الجزائر"، مجلة إيليزا للبحوث والدراسات، المجلد 06، العدد 2، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، 2021، ص ص 111-125.

19. ياسي لمية، "دور اتفاقية بازل في تنظيم حركة النفايات الخطرة"، مجلة الفكر القانوني والسياسي، المجلد السادس العدد الثاني، 2022، ص ص : 498 - 511.
<https://asjp.cerist.dz/en/article/204805>

IV - الوثائق والتقارير

- مقدمة Class NK، هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK)، فيفري 2012. www.classnk.or.jp
- نشرة البحارة "الاتحاد الدولي لعمال النقل (IFT)", العدد 26، لندن، 2012،
www.itfseafarers.org
- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 من القائمة الأولية A/56/58، 9 مارس 2001
www.un.org/convention_agreements.2001
- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة الخامسة والخمسون، البند 34 من القائمة الأولية A/56/61، 20 مارس 2000
www.un.org/convention_agreements.2000
- تقرير ITOPF عن حادثة ناقلة النفط "برستيج (PRESTIGE)" في 13 نوفمبر 2002،
https://www.itopf.org/in-action/case-studies/prestige-spain-france-2002/?utm_source
- تقرير اللجنة الدولية للشحن (ICONS) حول التحقيق في سلامة السفن، منشور في مارس 2001، التقرير منشور في موقع اللجنة: www.icons.org.au

- تقرير الامين العام للأمم المتحدة، المحيطات وقانون البحار، الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة السادسة والخمسون، البند 42 من القائمة الأولية A/56/58، 9 مارس 2001. www.un.org/convention_agreements.

V- النصوص القانونية

- المرسوم الرئاسي رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981، المتضمن المصادقة على بروتوكول برشلونة لعام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، ج.ر.ج.ج. الصادرة سنة 1981، ع 01.

- المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988 ، المتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن سنة 1973 (MARPOL) ، ج.ر.ج.ج.ج. الصادرة بتاريخ 01 جوان 1988 ، ع 2 .

- المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر.ج.ج.ج. الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996، ع 6. (لم ينشر مضمون الاتفاقية).

- المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 أبريل 1966، ج.ر.ج.ج.ج. الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001، ع 03.

- المرسوم الرئاسي رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية

- لسلامة الأرواح في البحار المبرمة بلندن في أول نوفمبر، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001، ع. 03.
- المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 مؤرخ في 13 مارس 2000 يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 15 مارس 2000، ع. 13.
- المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010، ع. 69.
- المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين، بجنيف في 23 فيفري سنة 2006، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 31 جانفي سنة 2016، ع 05
- الأمر رقم 76-85 المؤرخ في 28 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، ع. 29.
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25/06/1998، يعدل ويتم الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998، ع. 47.
- المرسوم التنفيذي رقم 108/16 الصادر بتاريخ 21 مارس 2016، يحدد شروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة، ج.ر.ج.ج، بتاريخ 03 أبريل 2016، ع 21

- المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002، ع. 01.
- المرسوم التنفيذي رقم 02/02، المؤرخ في 06 يناير 2002، يحدد القواعد المتعلقة بالاحتفاظ على متن السفن التجارية التي تفوق حمولتها 500 طن بعدد أدنى من البحارة لضمان أمنها، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 06 جانفي 2002، العدد 01.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 12/05/2002، ع. 33.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 22/12/2004، ع. 82.
- المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09 جانفي 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 15 جانفي 2006، ع. 02.
- القرار المؤرخ في 18/12/2001 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 30/04/1986 والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 23/01/2002، ع. 06.
- القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 08 جويلية 2003، ع. 36.
- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحه سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتنائها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 14 أبريل 2004، ع. 23.

- الاتفاقية رقم 57 لعام 1936 بشأن مدة العمل على متن السفن والحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم،
- الاتفاقية رقم 76 لعام 1946 بشأن الأجور، مدة العمل على متن السفن، والحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم،
- الاتفاقيتان رقم 93 لعام 1949 ورقم 109 لعام 1958 بشأن الأجور، مدة العمل على متن السفن، والحد الأدنى لعدد أفراد الطاقم (المعدلة)،
- الاتفاقية رقم 180 لعام 1996 بشأن مدة عمل البحارة والحد الأدنى لعدد أفراد طاقم السفن.
- اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، برنامج الأمم المتحدة للبيئة، 1989، المادتين 1 و2، الموقع الإلكتروني:

http://www.vertic.org/wp-content/uploads/2020/03/Basel_Convention_Basel-Protocol.Arabic.pdf

تاريخ زيارة الموقع: 2025/07/18، الساعة 19:20

- المدونة الدولية لإدارة السلامة Code ISM، اعتمدها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار (41) A 741 في صيغتها المعدلة. <http://www.supmaritime.fr/code>
- أعمال الدورة التاسعة والعشرين للجنة البحرية المشتركة التي عُقدت في عام 2001. هذه الوثائق متاحة على الموقع الإلكتروني لمنظمة العمل الدولية على العنوان التالي: <http://www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/sectors/mariti.htm>
- القرار (46) 94. MECP، مخطط تقييم حالة السفينة، المعتمد في 27 نيسان/أفريل 2001
- دورية "أضواء على أهم إصدارات المنظمة البحرية الدولية" عدد مارس 2007، ص 16. <http://www.imo.org>
- القرار رقم (30) A.1120 الصادر في 2017 الذي جاء عوضاً عن القرار رقم (29) A.1104 الصادر في 2015

- مكتب العمل الدولي (B.I.T.) ، السلامة والصحة في صناعة صيد الأسماك، -13
17 ديسمبر 1999؛ العمل في الموانئ: الانعكاسات الاجتماعية لأساليب المناولة
الجديدة، 2002

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) ، دراسة حول النقل البحري لعام
2001، تقرير أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية،
www.unctad.org/fr/docs/rmt2001.ft.pdf

- خورخي فلوريس كايخاس، وعائشة عفيفي، ونيكولاي لوزينسكي، الأمن السيبراني في
مؤسسات منظومة الأمم المتحدة، تقرير وحدة التفتيش المشتركة، JIU/REP/2021/3،
الأمم المتحدة، جنيف، 2021.

- الجمعية الدولية لجمعيات التصنيف (IACS) ، دليل إدارة الصيانة، التوصية رقم 74،
أبريل 2001؛ البيان الصحفي: الجمعية الدولية لجمعيات التصنيف تعتمد تدابير جديدة
بشأن نقل التصنيف، 26 جويلية 2001؛ www.iacs.org.uk ، القائمة البيضاء،
www.iacs.org.uk/whitelist/wlindex.htm

VII - الملتقيات والمؤتمرات:

- محمود مروان السيد، " تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية
Code ISPS وأثرها على صناعة النقل البحري"، الملتقى العلمي قضايا الملاحة البحرية
وتأثيرها على الأمن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مراكش، 6-8 مارس 2012.

- ممدوح محمد مليجي، "تأثير الوضع البيئي على إدارة الموانئ البحرية"، التكامل من
أجل مستقبل أفضل، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ والنقل البحري، 7-9
فيفري 2010

- محمد محرم، "دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية في منظومة النقل البحري
المصري"، التكامل من أجل مستقبل أفضل، المؤتمر الدولي السادس والعشرون للموانئ
والنقل البحري، 7-9 فيفري 2010

https://www.unjiu.org/sites/www.unjiu.org/files/jiu_rep_2021_3_arabic.pdf

VIII - الجرائد اليومية:

- سفينة شحن تصطدم بميناء في قناة السويس و "الهيئة" تسيطر على الموقف خلال ساعة، نشر في صحيفة الشرق الأوسط، بتاريخ 26 جوان 2025 على الساعة 14:16. على الموقع الإلكتروني: <https://aawsat.com> تم الإطلاع عليه بتاريخ: 5 جويلية 2025 على الساعة 14:30.

- أسامة ربيع رئيس، هيئة قناة السويس المصرية، "مصر: الصندوق الأسود يحسم جدل السفينة الجانحة"، صحيفة الإتحاد، بتاريخ 06 أفريل 2021، الساعة 15:00.

<https://www.alittihad.ae/news>, consulté le 06/04/2022 à 15:00.

ثانيا: باللغة الفرنسية والإنجليزية

I- OUVRAGES

1. **BONASSIS Pierre et SCAPEL Christian**, droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 2006.
2. **CHURCHILL, R. R, and LOWE, A. V.** The Law of the Sea. 3rd ed., Manchester University Press, 1999. <https://files.pca-cpa.org/pcadocs/ua-ru/02.%20UA%20Observations%20on%20Jurisdiction/02.%20Legal%20Authorities/UAL-62.pdf>
3. **DE LANGAVANT Emmanuel**, droit de la mer –les moyens de la relation maritime-, 1^{re} éd., éd. cujas, Paris, 1983.
4. **DENIZOT Philippe**, Le scandale des pavillons de complaisance, édition maritime et d'outre mer, Paris, 1978.
5. **DOUMBIA-HENRY Cléopatra**, directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port, 1^{ere} éd, BIT, Genève, 2009, www.ilo.org/publns.
6. **DUPUY René-Jean et VIGNES Daniel**, Traité du nouveau droit de la mer, éd. economica, Paris, 1985.
7. **DUPUY René-Jean et VIGNES Daniel**. A Handbook on the New Law of the Sea, Volume 1, Martinus nijhoff publishers, 1991.

<https://files.pca-cpa.org/pcadocs/2019-28/Ukraine%20%20Consolidated%20Legal%20authorities/UAL-65.pdf>

8. **JAMBU Merlin**, Les gens de mer, éd. dalloz, Paris, 1978.
9. **LE COUVIOUR Karine**, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, presses universitaires d'aix-marseille, 2007.
10. **MONTAS Arnaud**, droit maritime, Magnard-Vuibert, Paris, Février 2012.
11. **NORDQUIST, MYRON H.**, United nations convention on the law of the sea 1982 a commentary, V II, Section 3: Innocent passage, Martinus Nijhoff Publishers.
https://www.wildy.com/system/media/175/original/UNCLOS_Commentary_ToC_Volume_II.pdf
12. **PANCRACIO Jean-Paul**, droit de la mer, éd. dalloz, Paris, 2010.
13. **REMOND-GOUILLOUD Martine**, Droit maritime, 2^e éd., éd. A. pédone, Paris.
14. **RODIERE René- DU PONTAVICE Emmanuel**, droit maritime, 12^e éd., dalloz, 1997.
15. **STOPFORD M.**, *Maritime Economics*, 3rd ed., Routledge, 2009, p. 256.
https://www.academia.edu/29939623/Maritime_Economics_by_Martin_Stopford
16. **VALTICOS Nicolas**, droit international du travail, éd. dalloz, Paris, 1970.
17. **VIALARD Antoine**, droit maritime, 1^{ère} éd., presses universitaires de France, Paris, 1997.
18. **VINCENT Philippe**, droit de la mer, éd. larcier, Belgique, 2008.

II- THÈSES et MEMOIRES

➤ THESES:

1. **ANGELELLI Pierre**, La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? : Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe, thèse pour l'obtention du titre de docteur en sciences économiques, faculté économies et finances, Université des Antilles-Guyane, 2012.

2. **APOLLIS Gilbert**, L'entreprise maritime de l'Etat côtier en droit international public « Problématique des zones maritime sous juridiction nationale », T. 1, thèse de doctorat, Montpellier, Juin 1978.
3. **BOUTOUCHENT Abdenour**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, thèse de doctorat, Montpellier I, juin 1991.
4. **KOFFI ERIC KONAN**, Les Risques Liés au Transport Maritime : étude sur la sécurité et la sûreté maritimes, thèse de doctorat de droit, université Paris 1, panthéon-sorbonne, 2017
5. **ROUX Jean- Marc**, Les pavillon de complaisance, thèse pour le doctorat en droit, Paris, le 25/06/ 1959.

➤ **MEMOIRES**

1. - **COMMARET Jean-François**, La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire Master II de Droit Maritime et des Transports, Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille Faculté de Droit et de Science Politique d'Aix-Marseille, University, Malmö, Sweden, 2000, pp 55–58.
2. -**LEFEVRE Hélène et COURDE Pierre-Antoine**, La Sécurité Maritime et la protection de l'Environnement : Quelles contradictions ?, DEA de Droit Maritime et Océanique, p 12, site internet : consulté le 27/09/2022.
3. - **ROLANDO D. LEGASPI**, Ship recycling : analysis of the shipbreaking countries in Asia, master of science in maritime safety and environmental protection, World Maritime.

https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1383&context=all_dissertations visité le 18/07/2025 à 20:36.

4. **KHOLLE Fatou**, Navires doubles coques : quelles sont les conséquences de cette convention internationale en terme de normes de sécurité, et l'impact sur la flotte maritime mondiale ?, Mémoire de fin d'études, école supérieure des transports, 59^{ème} promotion 2006
5. **NASSIOS Dimitrios**, La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du

grade de Maître en droit (LLM.) Université de Montréal, Faculté de droit, Université de Montréal, août 2002.

III- ARTICLES

1. **-BEER-GABEL Josette**, «Environnement et pavillon», in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 111-120.

2. **-BLANCO-BAZAN Agustin**, «L'organisation maritime internationale et le renforcement de l'application par l'Etat du pavillon de traites en matière de sécurité de la navigation et de prévention du milieu marin», in le pavillon, , éd. A. pédone, 2008, pp 227- 232.

3. **BLAVEC André**, «La formation aux métiers de la mer : Les conventions STCW et STCW-F», la revue maritime, institut français de la mer, N°467, janvier 2004, www.ilo.org/publns.

4. **BOISSON Phillipe**, «Etat du pavillon/ Sociétés de classification», in Le Pavillon, , éd. A. pédone, 2008, pp 39- 53.

5. **BOUTOUCHENT Abdenour**, «Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port», revue critique de droit et sciences politiques, faculté de droit, Université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, N°1/2008, pp 43-58.

6. **CHAUMETTE Patrick**, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », les Cahiers Scientifiques du Transport, N° 35,1999, pp 55-72.

7. **CHURCHILL, R. R, and LOWE, A. V.** The Law of the Sea. 3rd ed., Manchester University Press, 1999.

<https://files.pca-cpa.org/pcadocs/uaru/02.%20UA%20Observations%20on%20Jurisdiction/02.%20Legal%20Authorities/UAL-62.pdf>

8. **DELEBECQUE Philippe**, « Navire », répertoire de droit commercial, février 2005 (dernière mise à jour : janvier 2012).

9. **DOUAY Claude**, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », in le nouveau droit international de la mer, R.G.D.I.P. éd. A. pédone, Paris, 1983, pp 231-267.

- 10. DOUMBIA-HENRY Cléopatra**, CTM 2006 « directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port », 1ere édition, BIT, Genève, 2009, www.ilo.org/publns.
- 11. DU PONTAVICE Emmanuel**, « Les pavillons de complaisances », le droit maritime français, N°345, journal de la marine marchande, Paris, 1977, pp 503-512.
- 12. DU PONTAVICE Emmanuel**, « Les pavillons de complaisances », le droit maritime français, N°346, journal de la marine marchande, Paris, 1977, pp 567-582.
- 13. FAY François-Michel**, «La nationalité des navires en temps de paix», revue générale de droit international public, Tome 77, éd. A. pédone, Paris, Octobre-Novembre 1973, 1000-1080.
- 14. GIZIAKIS Konstantinos; BARDI-GIZIAKI Ernestini**, Assessing the risk of pollution from ship accidents, Disaster Prevention and Management: An International Journal, Volume 11, Issue 2, 2002, pp 102-147. <https://doi.org/10.1108/09653560210426786>. Revisité le 24/08/2025.
- 15. GOY Raymond**, « La convention du travail maritime », annuaire du droit de la mer, Pédone, Monaco, 2005, pp 277-290.
- 16. HABIB Slim**, «Les pavillons de complaisance», in Le pavillon, éd. A. pédone, 2008, pp 81-104.
- 17. HADDOUM Kamel**, «Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien», revue de la cour suprême, N°01, Algérie, 2007, pp 128-146.
- 18. HADDOUM Kamel**, «Le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports», annuaire du droit maritime et océanique, T. XVII, de Nantes, 1999, pp117-138.
- 19. HADDOUM Kamel**, «La mise en application du nouveau statut des ports algériens : une mesure attendue !», annuaire du droit maritime et océanique, T. XX, de Nantes, 2002, pp 149-159.
- 20. HADDOUM Kamel**, LA POLLUTION DANS LES PORTS DE COMMERCE ALGERIENS, Revue droit des transports et des activités portuaires - Volume II/N°01, année 2015, PP 21-45. http://www.persee.fr/doc/afdi_0066-3085_1968_num_14_1_1515

- 21. Kimberly TAM and Kevin JONES** , Case Study of a Cyber-Physical Attack Affecting Port and Ship Operational Safety, Journal of Transportation Technologies, Vol.12 No.1, December 6, 2021.
- 22. LUCCHINI Laurent**, «Rapport introductif général», in le pavillon, éd. A. pédone, 2008, pp 7-20.
- 23. MOMTAZ Djamchid**, « La convention des nations unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », annuaire français de droit international, volume 32, 1986. pp. 715-735. (<http://www.persee.fr>).
- 24. MOUSSAT Alain**, «La Convention du Travail Maritime de 2006», in le pavillon, éd. A. pédone, 2008, pp 220-226.
- 25. -PINIELLA F. SILOS J.M. et BERNAL F.**, « Qui donnera effet à la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 », revue internationale du travail, Vol 152, BIT, mars 2013/1, p 65.
- 26. QUENEUDEC Jean-Pierre** ,L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer, In: Annuaire Français de Droit International , volume 14, 1968. pp. 701-718.
- 27. QUENEUDEC Jean-Pierre**, L'incidence de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer, In Annuaire français de droit international, volume 14, 1968. pp. 701-718. doi : 10.3406/afdi.1968.1515. Document généré le 15/10/2015.
- 28. SAVADOGO Louis**, «Les navires battant pavillon d'une organisation internationale», annuaire français de droit international, LIII – 2007 – CNRS éditions, Paris, pp. 640- 671. (<http://www.persee.fr>.)
- 29. VOELCKEL Michel**, «La convention des nations unies sur l'immatriculation des navires», in le pavillon, édition A. pédone, 2008, pp 21-28.

IV- CONVENTIONS

- Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe 1958, nations unies, recueil des traités, Vol. 516, p. 205.
- Convention sur le plateau continental 1958, nations unies, recueil des traités, Vol. 499, p. 311.

- Convention sur la haute mer 1958, nations unies, recueil des traites, Vol. 450, p. 82.
- Convention des Nations unies sur le droit de la mer dite de Montego bay (1982), in www.un.org/convention_agreements
- Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, Adoption : 15 mai 2009, Entrée en vigueur : 26 juin 2025.

<https://www.imo.org/en/about/conventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx> visité le: 19/07/2025 à 19:00.

- Organisation Internationale du Travail (O.I.T.), Conséquences des changements structurels survenus dans le secteur maritime sur les conditions de vie et de travail des gens de mer, 2001. www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmcOl/jmcr3.htm.

V- RAPPORTS

- Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipages, Rapport public thématique, Paris, novembre 2012, www.ccomptes.fr
- Bureau International du Travail ('B.I.T.'), Travail dans les ports. Répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention, Rapport 90 III (Partie 1B), 4 mars 2002.
- IMO, Guidance on Near-Miss Reporting, MSC-MEPC.7/Circ.7 (2008)
- EMSA, Annual Overview of Marine Casualties and Incidents (2019–2023);
- USCG & MAIB, Human Factors in Maritime Accidents: HFACS Analysis (2010);
- DMA, Human Error at Sea (2002).
- OCDE, Sécurité et sûreté dans les ports, Rapport technique, 2003, p 12. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/fr/publications/reports/2003/04/oecd-annual-report-2003_g1gh2e87/annrep-2003-fr.pdf

VI- DIRECTIVES :

- Directive 94/57 du 20 novembre 1994, JOCE L.319, 12 décembre 1994.
- Directive 2001/105 du 19 décembre 2001, JOCE L. 19 du 22 janvier 2002
- Directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port, J.O.U.E. L 131 du 28.05.2009.
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000020685995>
- Paul Tourret, ISEMAR, Les sociétés de classification : Acteurs de l'ombre? Acteurs de premier plan!, Note de Synthèse n°142, Février 2012, Nante.
www.isemar.fr

VII- DOCUMENTS

- Lloyd's List, « Human factors engineering can reduce crew fatigue », 4 octobre, 2001.
- La sécurité à bord du navire, brochure préparée par la garde côtière canadienne, division de la sécurité nautique, TP 5021.
- Helen HILL, « Improving image to lure young is a top priority », Lloyd's List, 30 octobre 2001.
- O.I.T., « L'industrie des transports maritimes internationaux adopte 'l'Accord de Genève'. Les représentants des armateurs et des gens de mer signent aujourd'hui un accord historique relatif au développement des normes du travail dans ce secteur », Communiqué de presse, 26 janvier 2001.
- O.I.T., « Mise à jour du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés », 2001,
www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmcOI/jmc-r2.pdf
- Recommandation no. 187 de 1996 sur les salaires et la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires,
www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmcOI/jmc-r2.htm.
- IMO, “Double Hull Tankers: Phase-out and the Phase-in of Double Hull Tankers”, International Maritime Organization, 2001,

<https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/constructionrequirements.aspx>

– Affaire du détroit de corfou, Arrêt du 15 décembre 1949, C.I.J, Recueil 1949, p 244. <https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/1/001-19491215-JUD-01-00-BI.pdf>

VIII- SITES INTERNET

– IMO: Cyber-risque maritime

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx>

– IMO: The Guidelines on Cyber Security Onboard Ships, Version 4, Chapter 1: Cyber security and risk management, 2021.

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/2021-Cyber-Security-Guidelines.pdf>

– IMO, "Maritime Cyber Risk Management in Safety Management Systems", MSC-FAL.1/Circ.3, 2017.

<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx>

– International Chamber of Shipping, THE GUIDELINES ON CYBER SECURITY ON BOARD SHIPS, Version 4, 2021/02, PP 10-11.

<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2021/02/2021-Cyber-Security-Guidelines.pdf>

– IMO, [Sûreté maritime](#), Risque cybernétique maritime.

<https://www.imo.org/fr/ourwork/security/pages/cyber-security.aspx>

– IAPH Cyber security Guidelines for Ports and Port Facilities, Version 1.0, Published 2 July 2021.

https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/IAPH-Cybersecurity-Guidelines-version-1_0.pdf

– Sécurité de l'information, cybersécurité et protection de la vie privée — Systèmes de gestion de la sécurité de l'information — Exigences, publié (édition3, 2022).

<https://www.iso.org/standard/27001#lifecycle>

– OMI, Le recyclage des navires et la convention de Hong Kong : Comment la convention de Hong Kong garantira-t-elle un recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires à la fin de leur vie opérationnelle ?

Site internet : <https://www.imo.org/fr/mediacentre/hottopics/pages/recycling-of-ships-and-hong-kong-convention.aspx>, visité le 19/07/2025 à 19:36

– IMO, *Guidelines for Port State Control Officers*, International Maritime Organization 2022), www.imo.org

– <https://www.iala-aism.org>

– [https://www.cdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1120\(30\)](https://www.cdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1120(30)), consulté le 24/12/2022.

– O.I.T., « Mise à jour du salaire minimum de base prévu par l'OIT pour les matelots qualifiés », 2001,

www.ilo.org/public/french/dialogue/sector/techmeet/jmc01/jmc-r2.pdf

– [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)

– <https://www.ilo.org/fr/normes-internationales-du-travail/conventions-protocoles-et-recommandations>

– IMO, Resolution A. 1186(33): Survey guidelines under the harmonized system survey and certification (HSSC) (Adopted on 6 December 2023, Agenda items 11 and 13, A 33/Res.1186).

[https://www.imo.org/fr/ourwork/iis/pages/harmonized%20system%20of%20survey%20and%20certification%20\(hssc\).aspx](https://www.imo.org/fr/ourwork/iis/pages/harmonized%20system%20of%20survey%20and%20certification%20(hssc).aspx), consulté le 13/08/2025.

– https://www.researchgate.net/publication/351372348_THE_EXXON_VALDEZ_OIL_SPILL_A_review. Consulté le 22/08/2025.

– <https://parismou.org/system/files/202306/Paris%20MOU%20Annual%20Report%202022.pdf> Consulté le : 23/08/2025.

– <http://cdmo.univ-nantes.fr>

فهرس الموضوعات

01	مقدمة
12	الباب الأول رقابة سلامة السفن وسيلة للوقاية من المخاطر البحرية
15	الفصل الأول الإطار الفني والقانوني لبناء السفن واكتسابها للوصف الملاحي
17	المبحث الأول المعايير المتبعة في تصميم وبناء السفن
19	المطلب الأول: معايير تصميم السفن بما يتماشى مع سلامتها
20	الفرع الأول: بناء هيكل السفينة بمواصفات توفر القوة والمتانة
21	أولاً- كمية ونوعية الصلب الذي يجب استخدامه في بناء السفن.
22	ثانياً- أهم خصائص الحديد الصلب المستخدم في بناء السفن
23	الفرع الثاني: استعمال أنظمة دهان السفن تمنع صدأ وتآكل بدنها
23	أولاً- دهان المنطقة المغمورة من السفينة
23	ثانياً- طلاء مقاوم للصدأ في منطقة الحزام
24	ثالثاً- منطقة أعلى الحزام أو الإنشاءات العلوية
24	الفرع الثالث: السحب التدريجي للسفن ذات الهيكل المفرد وإدخال السفن بهيكل مزدوج من أجل تقادي الحوادث البحرية
24	أولاً- خلفية إدخال ناقلات النفط ذات الهيكل المزدوج

28	ثانيا- مزايا الهيكل المزدوج للسفن
29	ثالثا- الانتقادات الموجهة بشأن السفن ذات الهيكل المزدوج
30	الفرع الرابع: إلزامية تزويد السفن بالآلات والمعدات الضرورية لتأمين سلامة ملاحظتها.
33	المطلب الثاني: الجوانب المعتمدة في مرحلة بناء وصيانة السفن والجهات الفاعلة في تنفيذها
33	الفرع الأول: الجوانب التي يعتمد عليها علم بناء السفن.
35	أولا- ضرورة مراعاة القواعد الدولية خلال إعداد الجانب النظري في علم بناء السفن
36	ثانيا- الجانب العملي في علم بناء السفن
37	الفرع الثاني: الجهات الفاعلة في تنفيذ المعايير والقواعد الدولية المتعلقة بالسلامة في مرحلة البناء
37	أولا- دور مالك السفينة في رقابة سلامة السفن في مرحلة البناء
39	ثانيا- مسؤولية حوض بناء السفن في الاستجابة لمعايير السلامة
41	ثالثا- دور شركات التصنيف فيما يتعلق بتنفيذ المعايير الدولية المتعلقة بالسلامة في مرحلة بناء السفن
42	الفرع الثالث: عملية صيانة وإصلاح السفن
42	أولا- صيانة السفينة من أجل تشغيل آمن
43	ثانيا- إصلاح السفينة في حالة الكشف عن عيوب في مرحلة الصيانة

	المبحث الثاني
45	اكتساب السفينة الوصف القانوني كسفينة من وقت إثبات صلاحيتها للملاحة
47	المطلب الأول: الحالة المدنية للسفينة في القانون البحري الجزائري
48	الفرع الأول: المعايير المعتمدة في تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري
49	أولاً- معيار تخصيص العمارة للملاحة البحرية
51	ثانياً- معيار قدرة العمارة على الملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها
52	الفرع الثاني: العناصر المميزة للسفينة
52	أولاً- العناصر المميزة للسفينة في ظل القانون البحري الجزائري
52	1- وجوب اختيار اسم للسفينة
53	2- وجوب تحديد حمولة السفينة
55	3- وجوب اختيار موطن واحد للسفينة
56	4- وجوب حمل السفينة للعلامات المميزة
56	ثانياً- عناصر التعريف الفنية للسفينة
57	1- نظام التعريف الآلي AIS
58	2- رقم تحديد السفن الخاص بالمنظمة البحرية الدولية
59	3- الرقم MMSI

59	المطلب الثاني: جنسية السفينة رابطة حقوقية بينها وبين الدولة التي تنتمي إليها
60	الفرع الأول: حق السفينة في رفع العلم في القانون الداخلي
61	أولاً- شروط اكتساب السفينة للجنسية الجزائرية
64	ثانياً- طرق إثبات جنسية السفينة
65	ثالثاً- الآثار المترتبة عن اكتساب السفينة لجنسية الدولة
66	رابعاً- خضوع السفينة لرقابة وإشراف دولة العلم
67	الفرع الثاني: حق السفينة في رفع العلم في القانون الدولي
69	الفرع الثالث: ظاهرة أعلام المجاملة وخطرها على السلامة البحرية
70	أولاً- أعلام المجاملة وعلاقتها بالمشاكل التي تواجه السلامة البحرية
72	ثانياً- خطر أعلام المجاملة على السلامة البحرية.
74	ثالثاً- ردود الفعل في الأوساط البحرية حول اللجوء لتسجيل السفينة لدى الدول المجاملة
77	الفصل الثاني رقابة سلامة السفن من خلال إصدار الشهادات والتفتيش
78	المبحث الأول دور دولة العلم وشركات التصنيف في الرقابة على سلامة السفن
79	المطلب الأول: الرقابة الإدارية لدولة العلم
80	الفرع الأول: إلزامية قيد السفن في دفتر تسجيل دولة العلم
81	أولاً- إجراءات تسجيل السفن في القانون البحري الجزائري

83	ثانيا- الآثار المترتبة عن تسجيل السفن
83	ثالثا - حالات شطب تسجيل السفينة
84	الفرع الثاني: منح الشهادات وتراخيص السفينة من طرف الإدارة البحرية لدولة العلم
85	أولا- شهادات الملاحة
88	ثانيا- شهادات السلامة البحرية
90	المطلب الثاني: تنوع الزيارات والمعاینات التقنية على السفينة من طرف دولة العلم
90	الفرع الأول: الزيارات ومعاینات التفتيش التي تقع على عاتق دولة العلم
91	أولا - الأنظمة التقنية التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية
91	1- معاینات التفتيش الرئيسية
92	2- الآليات المستحدثة لتوحيد إجراءات المعاینة والتفتيش
94	ثانيا- قواعد تفتيش السفن في الجزائر
97	الفرع الثاني: الهيئات والأجهزة المكلفة بإجراء معاینات تفتيش السفن في الجزائر
98	أولا- اللجنة المركزية للأمن
101	ثانيا- اللجان المحلية للتفتيش لدى كل منطقة بحرية
103	المطلب الثالث: دور شركات التصنيف في الرقابة على سلامة السفن

104	الفرع الأول: نشأة شركات التصنيف
104	أولاً-نشأة شركات التصنيف وتطور دورها الفني
104	ثانياً - إنشاء الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) ودوره في توحيد المعايير
107	الفرع الثاني: الاعتراف بالدور المعياري لشركات التصنيف
107	أولاً - الاعتراف بالدور المعياري لشركات التصنيف في إطار القانون الدولي
108	ثانياً - الاعتراف بالدور المعياري لهيئات التصنيف في التشريع الجزائري
110	الفرع الثالث: مهام شركات التصنيف
111	أولاً- مهام شركات التصنيف ما قبل وأثناء بناء السفينة
112	ثانياً: مهام شركات التصنيف بعد دخول السفينة في الخدمة سواء السفن الجديدة أو تلك الموجودة في الخدمة
116	الفرع الرابع: مسؤولية شركات التصنيف
117	أولاً- مسؤولية شركات التصنيف اتجاه المجهز
117	ثانياً- مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير
118	ثالثاً- مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الدولة المفوضة
122	المبحث الثاني تعزيز سلامة السفن من خلال تدخل دولة الميناء في مراقبة السفن
124	المطلب الأول: نظرة عامة على الإطار القانوني الدولي الذي يدعم رقابة دولة الميناء

124	الفرع الأول: رقابة دولة الميناء في ظل الاتفاقيات الدولية ذات الصلة
124	أولاً- رقابة دولة الميناء من أجل ضمان احترام قواعد ومعايير السلامة في ظل اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية OMI
127	ثانياً- رقابة دولة الميناء لمنع التلوث البحري الصادر من السفن
130	ثالثاً- رقابة دولة الميناء على السفن من أجل تعزيز احترام القواعد الاجتماعية
134	الفرع الثاني: شروط وإجراءات تفتيش السفن بعنوان رقابة دولة الميناء
135	أولاً- شروط ممارسة التفتيش على سفينة أجنبية
139	ثانياً- إجراءات تفتيش السفن بعنوان رقابة دولة الميناء
142	المطلب الثاني: الاتفاقيات الإقليمية بشأن رقابة دولة الميناء المعروفة بمذكرات التفاهم الأحادية والجهوية
142	الفرع الأول: دور أو أهمية مذكرات التفاهم في توحيد وتعزيز الرقابة من قبل دول الموانئ
143	أولاً- توحيد معايير التفتيش والرقابة بين الدول
143	ثانياً- تعزيز فعالية رقابة دولة الميناء من خلال تبادل المعلومات
144	ثالثاً- تعزيز الشفافية والمسئولية
144	رابعاً- المساعدة الفنية والتدريب
145	الفرع الثاني: أهم أهداف مذكرات التفاهم الجهوية
146	أولاً- أمثلة على مذكرات التفاهم الجهوية

146	ثانيا- الأهداف المنتظرة من الاتفاقيات الجهوية
147	ثالثا- التحديات التي تواجه تطبيق مذكرات التفاهم الجهوية
148	الباب الثاني رقابة سلامة استغلال السفن وعمليات النقل
152	الفصل الأول رقابة سلامة استغلال السفن ركيزة أساسية في ضمان السلامة البحرية
153	المبحث الأول المعايير الدنيا المتعلقة بسلامة تشغيل طاقم السفينة
155	المطلب الأول: المتطلبات المتعلقة بتأهيل وتدريب طاقم السفينة
156	الفرع الأول: احترام مبدأ التأهيل النوعي لطاقم السفينة
160	الفرع الثاني: احترام مبدأ الكفاية العددية من رجال البحر على المستويين الوطني والدولي
161	أولاً- التطبيق الآمن للسفن على المستويين الوطني والدولي
161	ثانيا- تطور ظروف تشغيل السفن على ضوء أتمتة السفن
162	ثالثا- تطور ظروف تشغيل السفن من حيث عولمة القوى العاملة البحرية
162	رابعا- التأثير السلبي للعولمة على السلامة البحرية
163	الفرع الثالث: المتطلبات الصحية والطبية للبحارة في بيئة العمل
163	أولاً- العلاقات الفردية في بيئة العمل
170	ثانيا- العلاقات الجماعية في بيئة العمل
171	المطلب الثاني: الإطار القانوني لرقابة تأهيل الطاقم ودور السلطات البحرية في تطبيق الأنظمة واللوائح ذات الصلة

172	الفرع الأول: المعايير القانونية لمؤهلات الطاقم البحري
172	أولاً- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحر (STCW)
174	ثانياً- اتفاقية العمل البحري (CTM)
176	الفرع الثاني: دور السلطات البحرية في تطبيق الأنظمة واللوائح ذات الصلة
177	أولاً- تطوير وتطبيق التشريعات الوطنية
177	ثانياً- تفتيش السفن
177	ثالثاً- إصدار الشهادات والاعتراف بها
178	رابعاً- الإشراف على مؤسسات التدريب البحري
178	خامساً- الرقابة من قبل دولة الميناء
178	سادساً- التحقيق في الحوادث البحرية
178	سابعاً- التعاون الدولي من أجل توحيد آليات تنفيذ المعايير الدولية
179	المبحث الثاني سلامة البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن
180	المطلب الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني للتلوث البحري الناتج عن السفن
181	الفرع الأول: الإطار المفاهيمي للتلوث البحري
181	أولاً- مفهوم تلوث البيئة البحرية
182	ثانياً- مظاهر التلوث البحري الناتج عن السفن
186	الفرع الثاني: الإطار القانوني للتلوث البحري الناتج عن السفن
187	أولاً- الإطار القانوني الدولي للتلوث البحري الناتج عن السفن -معايير تم التفاوض عليها أساساً ضمن المنظمة البحرية الدولية-

193	ثانيا- النهج التشريعي للاتحاد الأوروبي في الوقاية من التلوث البحري
196	المطلب الثاني: التقييم الفعلي للآليات القانونية لحماية البيئة البحرية
196	الفرع الأول: الآليات القانونية الخاصة بالوقاية من التلوث البحري والتحديات التي تواجه التنفيذ الفعلي
197	أولاً- سحب ناقلات النفط ذات الهيكل الأحادي
197	ثانيا- تفعيل نظام تقييم حالة السفن (CAS)
198	ثالثاً- إلزامية تزويد السفن بنظام التعرف الآلي (AIS)
198	رابعاً- إنشاء منطقة بحرية شديدة الهشاشة.(ZMPV)
199	خامساً- ضبط وإدارة مياه الصابورة
200	سادساً- تعزيز التعاون بين الدول في حالة وقوع تلوث نفطي كبير
201	الفرع الثاني: تقييم فعالية تطبيق التشريعات الدولية والإقليمية
201	أولاً- قصور في تنفيذ النصوص وتفاوت بين الدول
203	ثانيا- ضعف الآليات الردعية وطغيان البعد الاقتصادي
204	الفصل الثاني سلامة عمليات النقل البحري
205	المبحث الأول تأمين الموانئ والممرات البحرية عبر وسائل المراقبة وخدمات المرور البحري
206	المطلب الأول: العمليات المينائية ركيزة أساسية لضمان سلامة الملاحة البحرية
208	الفرع الأول: البنية التحتية للموانئ بما يتماشى ومتطلبات السلامة البحرية

208	أولاً- مدى ملائمة الأرصفة البحرية لمتطلبات السلامة البحرية
210	ثانياً- كفاءة وسلامة الأنظمة اللوجستية
214	ثالثاً- مدى توفر منشآت استقبال النفايات البحرية
214	الفرع الثاني: توفير الخدمات المينائية لتأمين سلامة الملاحة
215	أولاً- أنواع الخدمات المينائية المرتبطة بالسلامة البحرية
215	ثانياً- الخدمات المينائية والإجراءات المرتبطة بالسلامة البحرية
217	الفرع الثالث: تأهيل وتدريب الطاقم والعاملين في الموانئ على أسس السلامة
218	أولاً- الكوادر البشرية العاملة بالموانئ
220	ثانياً- متطلبات السلامة والأمن بالنسبة للعاملين في الميناء
222	المطلب الثاني: سلامة عمليات الملاحة البحرية-تنظيم عمليات الملاحة البحرية بين النطاق الوطني والدولي-
222	الفرع الأول: تنظيم الملاحة في المياه الداخلية
223	أولاً- مساعدات الملاحة البحرية(-Aids to Navigation -AtoN)
223	1 -تعريف مساعدات الملاحة البحرية
224	2 - أنواع مساعدات الملاحة البحرية
228	ثانياً - خدمات تنظيم حركة المرور البحري
228	1- تعريف خدمات تنظيم حركة المرور البحري
229	2- الاطار القانوني والوظيفي لتنظيم حركة المرور البحري
229	3- دور خدمات نظام VTS

231	الفرع الثاني: تنظيم الملاحة في المياه الدولية
232	أولاً- اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار 1972
233	1 -الملاحة في جميع ظروف الرؤية
235	2 -الملاحة عندما تكون السفن مرئية لبعضها البعض
237	3-الملاحة في ظروف انعدام أو ضعف الرؤية
237	ثانياً-تنظيم المرور في المضائق الدولية
237	1 -تنظيم المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية
238	2 -الالتزامات المتعلقة بالسلامة البحرية خلال المرور العابر
239	المبحث الثاني التحديات الجديدة التي تهدد سلامة عمليات النقل البحري
240	المطلب الأول: أبرز التحديات التي تواجه سلامة عمليات النقل البحري
241	الفرع الأول: التهديدات السببرانية وتأثيرها على السلامة البحرية
242	أولاً- تعريف الخطر السببراني البحري
243	ثانياً- خطورة الهجمات السببرانية على سلامة قطاع النقل البحري
246	الفرع الثاني: تعقيد عمليات تفكيك السفن وإعادة تدويرها وخطورها على السلامة البحرية
247	أولاً: أثر تفكيك السفن على سلامة البيئة البحرية
247	ثانياً- أثر تفكيك السفن على سلامة العمال

248	الفرع الثالث: الضغوط الاقتصادية وأثرها على تدابير السلامة
249	أولاً- العوامل الاقتصادية المؤثرة في السلامة البحرية
249	ثانياً- أثر الضغوط الاقتصادية على السلامة البحرية
249	المطلب الثاني: التدابير الوقائية الأساسية لمواجهة هذه المخاطر
250	الفرع الأول: إرشادات المنظمة البحرية الدولية بشأن إدارة المخاطر السيبرانية في المجال البحري
250	أولاً- التعريف بإصدارات IMO بشأن إدارة المخاطر السيبرانية البحرية
252	ثانياً - التدابير الأساسية المقترحة للوقاية السيبرانية ضمن إصدارات IMO
252	1-الكشف المبكر عن الحوادث السيبرانية
254	2-التشديد على حماية الاتصالات الرقمية المشفرة
254	3-تقسيم الشبكات الداخلية لمنع الانتشار الأفقي للهجمات
256	الفرع الثاني: الإطار القانوني الدولي المنظم لإعادة تدوير السفن تعزيزاً للسلامة البحرية
257	أولاً-توسيع نطاق تطبيق اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود لعام 1989 على قطاع السفن المقرر تفكيكها.
258	ثانياً-اتفاقية هونغ كونغ الدولية لعام 2009 بشأن إعادة التدوير الآمن والسليم بيئياً للسفن
262	الفرع الثالث: الآليات القانونية لتعزيز السلامة البحرية في ظل الأزمات الاقتصادية
262	أولاً- تعزيز الالتزام التشريعي والتنظيمي

263	ثانيا- تفعيل الآليات الدولية لتعزيز رقابة دولة الميناء
263	ثالثا- دعم الاستثمار الأخضر في السلامة البحرية
264	خاتمة
272	قائمة المراجع
297	الفهرس

برز دور الدولة بوصفها فاعلاً رئيساً في ممارسة الرقابة على السفن التجارية، من خلال اضطلاعها بوظائف متعددة تتمثل في دولة العلم، ودولة الميناء، والدولة الساحلية، وذلك وفقاً لما نصّت عليه الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وفي مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، واتفاقيات المنظمة البحرية الدولية (IMO)، التي أرسيت مبادئ أساسية لضمان سلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية. وتُعدّ هذه الوظائف القانونية آليات متكاملة تمنح الدولة سلطات تنظيمية وتنفيذية تختلف من حيث طبيعتها ومدى تطبيقها، باختلاف الموقع القانوني للدولة في العلاقة بالسفينة. وتتخذ الرقابة التي تمارسها الدول صوراً متعدّدة تشمل الجوانب القانونية، والتقنية، والإدارية، والبيئية، وهي تهدف في مجموعها إلى ضمان امتثال السفن التجارية للمعايير الدولية ذات الصلة بسلامة الأرواح في البحار، وصلاحية السفن للملاحة، والوقاية من التلوث البحري. كما تتدرج هذه الرقابة ضمن ما يُعرف بالحوكمة العالمية للأنشطة البحرية، التي تسعى إلى تحقيق توازن دقيق بين حرية الملاحة ومقتضيات النظام العام البحري الدولي.

غير أنّ الواقع العملي يكشف عن فجوة ملموسة بين القواعد القانونية من جهة، ومستوى التطبيق الفعلي لها من جهة أخرى، وهي فجوة تتسع في ظل استمرار ظاهرة "أعلام المجاملة"، التي تسمح بتسجيل السفن في دول لا تمارس رقابة فعلية على سفنها، مما يُضعف من فعالية التزامات دولة العلم. كما تساهم محدودية القدرات التقنية والإدارية لدى بعض الدول، خاصة النامية منها، في إضعاف الرقابة، إلى جانب ما يشهده الإطار الدولي من تداخل في الاختصاصات وتعدد في السلطات المعنية، سواء على المستوى الوطني أو الإقليمي أو الدولي، وهو ما يؤدي إلى إضعاف التنسيق وتراجع فاعلية الرقابة الجماعية، بما يؤثر سلباً على مستوى السلامة البحرية ويزيد من مخاطر الحوادث والتلوث في البحار. الكلمات المفتاحية: سلامة السفن، رقابة الدولة، أعلام المجاملة، السلامة البحرية.

Résumé

Le rôle de l'État s'est affirmé en tant qu'acteur principal dans l'exercice du contrôle sur les navires commerciaux, à travers l'exercice de plusieurs fonctions juridiques, à savoir : celle d'État du pavillon, d'État du port et d'État côtier. Ces fonctions sont reconnues et encadrées par les instruments juridiques internationaux pertinents, au premier rang desquels figurent la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, ainsi que les conventions adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), lesquelles ont établi les principes fondamentaux visant à garantir la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin. Ces fonctions constituent des mécanismes complémentaires, conférant à l'État des compétences normatives et exécutives dont la portée varie selon la position juridique de l'État par rapport au navire concerné.

Le contrôle exercé par les États se décline sous diverses formes — juridiques, techniques, administratives et environnementales — et poursuit un objectif commun : assurer la conformité des navires commerciaux aux normes internationales relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la navigabilité des navires, ainsi qu'à la prévention de la pollution marine. Ce contrôle s'inscrit dans le cadre plus large de la gouvernance mondiale des activités maritimes, laquelle vise à concilier la liberté de navigation avec les impératifs de l'ordre public maritime international.

Cependant, la pratique met en évidence un écart significatif entre les normes juridiques et leur application effective. Cet écart est notamment accentué par la persistance du phénomène des pavillons de complaisance, qui permet l'immatriculation de navires dans des États ne disposant ni de la volonté ni des moyens effectifs pour exercer un contrôle réel sur leur flotte, ce qui affaiblit la portée des obligations de l'État du pavillon. Par ailleurs, la faiblesse des capacités techniques et administratives de certains États, en particulier les pays en développement, limite considérablement l'efficacité de leur contrôle. À cela s'ajoute la superposition des compétences entre les différents niveaux d'intervention — national, régional et international —, engendrant un manque de coordination institutionnelle et une dilution des responsabilités, ce qui nuit à l'efficacité globale du système de contrôle et compromet, en définitive, le niveau de sécurité maritime, tout en exacerbant les risques d'accidents et de pollution marine.

Mots clé : Sécurité des navires, contrôle de l'Etat, pavillons de complaisance, sécurité maritime.