

جامعة مولود معمري - تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

رقابة الدولة على السفن

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية

تحت إشراف الأستاذ:

د. بوتوشنت عبد النور

إعداد الطالبة :

مخلوف سامية

لجنة المناقشة:

- د/ تاجر محمد، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، رئيسا،

- د/ بوتوشنت عبد النور، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، مشرفا ومقررا،

- د/ حدوم كمال، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة بومرداس، ممتحنا،

تاريخ المناقشة: 2015/05/17

إهداء

إلى المرحومة الغالية أمي رحمها الله

إلى الغالي أبي أطل الله عمره

إلى أختي الغالية ثابينة

إلى أخي سالم وزوجته وبناته ليتيسيا ولها

إلى أخوي طارق ورشيد

إلى خالي العزيز بلحاج وعائلته

إلى أعمامي وعماتي وعائلاتهم

إلى جميع أساتذتي أخص بالذكر : الأستاذ صاحب حكيم

إلى كل صديقاتي اللواتي وسعنهن ذاكرتي ولم تسعنهن مذكرتي

أهدي ثمرة جهدي هذا.

كلمة شكر

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأستاذي الفاضل:

الدكتور بوتوشنت عبد النور

الذي أشرف على هذا العمل

ولم يبخل عليا بشيء

جزاه الله خيرا

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 والإنجليزية

A.F.D.I.	: Annuaire Français du Droit International.
BIT.	: Bureau International du Travail.
CAAM.	: Centre d'Administration des Affaires Maritimes.
Code ISM.	: Code International de Gestion de la Sécurité.
Code ISPS.	: Code International pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires.
CTM.	: Convention du Travail Maritime 2006.

éd.	: édition.
IFT.	: Fédération Internationale des Ouvriers du Transport.
N°.	: Numéro.
NK.	: Nippon Kyokai.
OIT.	: Organisation Internationale 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.
STCW.	: Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.
T.	: Tome.
Vol.	: Volume.

مقدمة

تعتمد الدول في نشاطها الاقتصادي على حركة التجارة الدولية المتبادلة بينها سواء انتقال البضائع أو الأشخاص. يمثل النقل البحري الوسيلة الرئيسية في التجارة العالمية بصفة عامة، باعتباره الوسيلة الأقل تكلفة، مما دفع بالمجتمع الدولي إلى الاهتمام أكثر بهذا القطاع وتطويره.

أدى التطور السريع لوسائل النقل البحري- خاصة في العصر الحديث الذي ظهرت فيه أنواع عديدة من السفن التي يتم بناءها حسب أحدث التصاميم العالمية من حيث الحجم والتنوع- إلى زيادة المنافسة في الأسعار التي أدت بدورها إلى انتشار التسجيلات المفتوحة وأعلام المجاملة وكذا توظيف رجال البحر بأجور زهيدة، مما صعب أكثر الاحترام المشترك للقواعد الدولية البحرية.

نتج عن كل ذلك زيادة الأخطار البحرية سواء تلك التي تهدد البضائع أو الأرواح أو الممتلكات أو البيئة البحرية بذاتها. وقد استدعى العدد الكبير من الضحايا المسجل نتيجة سلسلة الحوادث والمصادمات البحرية التي تقع -غالبا- بسبب العيوب التقنية للسفن أو سوء استغلالها أو أخطاء بشرية، إلى إيجاد تنظيم قانوني داخلي ودولي جديد في مجال السلامة البحرية.

أدت الحاجة الشديدة والملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية ووجوب تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن إلى إيجاد آلية تنظم سير هذه السفن في البحار والمحيطات وفي المياه الإقليمية للدول، وذلك عن طريق توفير سفن آمنة تستجيب لمختلف المعايير والمقاييس التي تضمن سلامة الملاحة البحرية، وبالتالي السلامة البحرية بصفة عامة، وكذلك وضع حد للسفن التي لا تتوافر على أدنى معايير السلامة أو ما يسمى بأعلام المجاملة.

رقابة الدولة على السفن

من هنا جاء دور الجهات الرئيسية التي تقوم بوضع معايير السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث، من بين تلك الجهات الأمم المتحدة من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 وحددت المركز القانوني للسفن بكل أنواعها، وكذا حقوق وواجبات الدول الساحلية في البحار والمحيطات.

بالإضافة إلى ذلك، برز دور المنظمة البحرية الدولية OMI التي أوجدت قواعد دولية تعمل على تنظيم ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن، وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن من خلال أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS وتعديلاتها، وكذا الاتفاقيات الأخرى التي تلتها أهمها الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن (MARPOL) لسنة 1973 والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) لعام 1978 المعدلة عام 1995 ثم في عام 2010.

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

كما ساهمت منظمة العمل الدولية OIT مع المنظمة البحرية الدولية OMI في إيجاد معيار متوازن لظروف العمل والمعيشة للبحارة على ظهر السفن، وذلك بتبني عدة قواعد تعنى بالعمل البحري، حيث كانت اتفاقية العمل البحري (CTM) آخر اتفاقية لها، والتي تمثل العمود الرابع للقواعد الدولية البحرية إضافة للاتفاقيات المذكورة أعلاه.

⁽¹⁾ Cité par, 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.

رقابة الدولة على السفن

تقع مسؤولية تطبيق هذه الاتفاقيات -أساسا- على عاتق دولة العلم التي تلتزم برعاية ورقابة السفن التي تحمل علمها، و الشهادات التي صدرت منها أو من هيئات التصنيف المفوضة من قبلها ، كما يحق لكل من دولة الميناء والدولة الساحلية معالجة التطبيق غير الفعال للآليات المطلوبة.

سنركز في دراستنا على دولة العلم التي تلتزم بمراقبة سفنها والإشراف عليها في كل ما له صلة بصلاحياتها للملاحة وسلامتها وتنظيم العمل على ظهرها. ودولة الميناء التي تقوم بمعاينة مضمون الشهادات التي أصدرتها دولة العلم، وتتأكد من مدى احترامها للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري، وكذا تفتيش السفينة في حالة ما إذا كانت الشهادات غير صحيحة أو أنها لا تتطابق مع الحالة الفعلية للسفينة.

قامت اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية OMI بالجمع بين حق دولة الميناء واختصاص دولة العلم من أجل معالجة انتهاكات القواعد الدولية لصلاحية الملاحة.

فهل يمكن القول أن التطبيق المشترك والمشدد للقواعد الدولية المتعلقة بواجبات دولة العلم ودولة الميناء كافي من أجل وضع حد للأخطار التي تسببها السفن التي لا تتوفر على أدنى معايير السلامة ، سواء فيما يتعلق بسلامة الملاحة البحرية أو منع تلوث المحيط البحري الناتج عن السفن؟

بالنظر للخطر الكبير الذي تسببه السفن التجارية، وبصفة خاصة سفن نقل البضائع، سواء على السلامة البحرية أو على تلوث المحيط البحري ارتأينا التركيز عليها. ومن أجل ذلك سنتطرق إلى الرقابة التي تمارسها الدولة على السفن التجارية التي تحمل علمها باعتبارها دولة العلم (الفصل الأول) وإلى الرقابة التي تمارسها الدولة على السفن التجارية التي تزور موانئها باعتبارها دولة الميناء (الفصل الثاني).

الفصل الأول

رقابة دولة العلم على سفنها

تضمنت المادة 91 من اتفاقية مونتي قوبي 1982⁽¹⁾ في فقرتها الأولى حق كل دولة في وضع الشروط الخاصة بمنح جنسيتها للسفن، وكذا شروط تسجيل السفن، والشروط الواجب توافرها من أجل أن تملك السفينة حق رفع علم الدولة. من المبادئ المستقر عليها في قانون البحار خضوع السفينة لاختصاص دولة العلم، وهذا يعني خضوعها لقوانين وسلطة هذه الدولة. التشريعات الداخلية لدولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، فقد أوضحت المادة 94 من اتفاقية مونتي قوبي 1982 الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها. تمارس كل دولة ممارسة فعلية لولايتها ورقابتها سواء في الشؤون الإدارية (المبحث الأول)، أو التقنية أو الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها (المبحث الثاني).

(1) أقصد باتفاقية مونتي قوبي 1982، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III)، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جامايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، www.un.org/convention_agreements

المبحث الأول

الرقابة التي تمارسها الدولة على الشؤون الإدارية لسفنها

تعد السفينة العامل المهم في استغلال البحار واستثمارها وقد قام قانون البحار على العلاقة بين السفينة والبحار، فمعظم العمليات البحرية تتم عن طريق السفينة. فالسفينة كيان متحرك يرفع علم الدولة في الخارج ويمثل مصالحها الحيوية، كما يحمل طاقما متكون من الربان والبحارة الذين يكونون في غالبية الحالات من أبنائها. لذلك لا يقتصر اهتمام الدولة على مجرد تنظيم جنسية السفينة، وإنما يمتد وبصفة مستمرة في صورة إشراف إداري عليها، أهم مظاهره ضرورة تسجيل السفينة وحفظ أوراقها ومستنداتها على متنها، وكذا خضوعها لأوجه الإشراف الأخرى التي تنظمها لوائح الإدارة. بالتالي لا بد من أن نتعرض أولاً لمفهوم السفينة ونظامها القانوني (المطلب الأول) ثم إلى الإشراف الإداري الذي تمارسه دولة العلم على سفنها (المطلب الثاني).

المطلب الأول

مفهوم السفينة ونظامها القانوني

تعتبر السفينة وسيلة المواصلات البحرية الرئيسية، وهي بهذه الصفة تخضع في تنظيمها القانوني إلى القانون الدولي للبحار والقانون البحري في الوقت نفسه، لكنها ليست وسيلة النقل البحري الوحيدة. فالى جانب السفينة هناك آلات أخرى تستجيب لتقنيات جديدة⁽¹⁾.

سننظرق لأهم التعريفات الواردة في بعض الاتفاقيات الدولية وكذا في القانون البحري الجزائري وإلى أهم تصنيفات السفن (الفرع الأول)، ثم الخصائص التي تميزها والتي تكون حالتها المدنية تحت عنوان النظام القانوني الخاص للسفينة (الفرع الثاني)، وكذا الشروط الواجب توافرها حتى تمنح الدولة جنسيتها للسفينة تحت عنوان النظام العام للسفينة (الفرع الثالث).

الفرع الأول

تعريف السفينة وتصنيفها

تعتبر السفينة المحور الذي تجذب إليه كافة مسائل ومشاكل القانون البحري سواء القانون البحري الداخلي أو القانون الدولي للبحار الذي يهتم بتنظيم الملاحة البحرية الدولية، وتعريف السفينة قد يأخذ صورا وأشكالا متعددة تبعا للمعايير التي تعتمد في ذلك. وعليه، يعرف ميدان الملاحة الدولية العديد من أصناف السفن.

⁽¹⁾ VIALARD Antoine, droit maritime, 1^{ère} éd, presses universitaires de France, Paris, 1997, p 235.

أولاً: تعريف السفينة

أ- تعريف السفينة في الاتفاقيات الدولية:

لم يتوصل إلى يومنا هذا إلى الاتفاق حول إعطاء تعريف مانع للسفينة ولا حول وضع معيار محدد لتعريفها وتمييزها عن غيرها من المركبات. علماً أن معيار قابلية السفينة بأن تطفو على الماء وأن تبحر لم يعد يفي بالغرض وحده لأنه معيار واسع يشمل كل ما يمكن أن يطفو على وجه الماء من منشآت⁽¹⁾، كما أنه معيار فقهي بحث بدليل أن اتفاقيات قانون البحار سواء تلك المبرمة عام 1958 أو التي أبرمت عام 1982 قد تفادت الموضوع⁽²⁾.

وما تجدر الإشارة إليه هو أن العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة قد وردت فيها تعريفات متنوعة للسفينة، إلا أنها لا تشكل سوى مؤشراً تقريبياً فقط وليس لها أثر إلا في تلك الاتفاقيات. هذه التعريفات تحتوي على عناصر مرتبطة بموضوع الاتفاقية كاتفاقية لندن بشأن الوقاية من التلوث بالزيت لعام 1954⁽³⁾ واتفاقية لندن المتعلقة بالوقاية من التلوث من السفن لعام 1973 اللتان اشتملتا في تعريفيهما الأرصفة الثابتة والمتحركة، فضلاً عن ذلك فقد أضافت الاتفاقية الأخيرة عن الأولى المنزقات الهوائية على الماء بينما استبعدتها كلها اتفاقية بروكسل الخاصة بالتصادم في أعالي البحار المبرمة في 29 أبريل 1969 في تعريفها للسفينة مثلما يؤكد على ذلك الأستاذ محمد الحاج حمود⁽⁴⁾.

كما عرفت لجنة القانون الدولي في تقريرها السادس المقدم في مارس سنة 1954 السفينة على أنها "كل مركبة يمكنها التحرك في المجالات البحرية باستثناء المجال الجوي،

(1) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2008، ص 64.

(2) جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009، ص 204.

(3) الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث البحار بزيت البترول لعام 1954، انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 344-63 المؤرخ في 11-09-1963 بعد تعديل صيغتها سنة 1962، وكذا على الصيغة الثانية لعام 1969

(4) محمد الحاج حمود، نفس المرجع، ص 64.

بتجهيزاتها وطواقمها المخصصين لخدمة أغراض الملاحة البحرية... "والمقصود باستثناء المجال الجوي هي المنزلاقات الهوائية، يرى الأستاذ بوتوشنت عبد النور أن اللجنة اعتمدت معيارين في تعريف السفينة وهما كما ذكرهما في رسالته⁽¹⁾:

« L'aptitude à la navigation et l'affectation habituelle »

ب - تعريف السفينة في القانون البحري الجزائري:

عرفت المادة 13 من ق.ب.ج. السفينة كما 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"⁽²⁾.

المشرع الجزائري حدد مفهوم السفينة بأنها تتصف بالعمارة أو الآلية العائمة، وبالتالي لا يمكن أن نعتبر كسفينة الجسم الذي يتحرك في عمق البحر كالغواصات أو الجسم الذي ينتقل في الجو وفي البحر معا كالطائرات الشراعية.

وطبقا للمادة 13 السالفة الذكر فإن المشرع الجزائري قد اعتمد معيارين أساسيين لتحديد مفهوم السفينة وهما:

1- معيار تخصيص العمارة العائمة للملاحة البحرية:

أي تمارس نشاطها في البحر، وقد حدد فقط تخصيصها للملاحة البحرية دون تحديد "وجه الاعتياد" ولم يتبنى التفرقة بين السفن التي تنتقل في البحر والبواخر التي مجالها

(1) لتفاصيل أكثر ارجع إلى رسالة الدكتور:

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

(2) أقصد ب: ق.ب.ج. : 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. المؤرخة في 27 جوان 1998، ع. 47.

الأنهار⁽¹⁾، وفي رأي الأستاذ بن عمار محمد ذلك يعود لسبب وحيد هو عدم وجود انهار صالحة للملاحة النهرية في بلادنا⁽²⁾.

تعامل المادة 56 ق.ب.ج. العمائر البحرية في طور الإنشاء معاملة السفن، لما نصت على انه يمكن أن تكون محل عمليات قانونية كالرهن، ولعل السبب في ذلك يرجع إلى الأهمية الاقتصادية الكبيرة التي تكتسبها هذه السفن وكذا قيمتها المالية المعتبرة. وتكتسب العمائر وصف السفن سواء كانت مخصصة للملاحة التجارية المتعلقة بنقل البضائع والمسافرين أو الملاحة المساعدة الخاصة بالإرشاد... الخ، باستثناء السفن الحربية وسفن البحرية الوطنية وسفن حراسة الشواطئ وهو ما اقره نص المادة 162 ق.ب.ج. وعلى ضوء نفس المادة يمكن القول أن التشريع البحري الجزائري لا يعتبر سفنا المنشآت العائمة التي تعمل داخل الموانئ ولا تبرحها عادة كالأرصفة والأحواض العائمة والزوارق لأنها غير مخصصة للملاحة البحرية.

يمتد وصف السفينة لملاحقتها اللازمة لاستغلالها كالألات والصواري والدفعة، والراجح هو اعتبار ملحقات السفينة جزءا منها سواء من الناحية التقنية أو القانونية لان السفينة لا تستطيع القيام بوظيفتها الملاحية دون ملحقاتها وهذا ما يستشف من نص المادة 52 ق.ب.ج.

2- معيار قدرة العمارة على الملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها:

جاء المشرع الجزائري خلافا للتشريعات المقارنة كالتشريع المصري، اللبناني، أو حتى الفرنسي بمعيار جديد لتحديد وصف السفينة وهو أنه أجاز، لاعتبار العمارة العائمة سفينة، أن تكون صالحة للملاحة بنفسها أو عن طريق قطرها.

⁽¹⁾ RODIERE René- DU PONTAVICE Emmanuel , droit maritime, 12^e éd., Dalloz, 1997, P 43.

⁽²⁾ بن عمار محمد، " مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري "، م.ج.ع.ق.إ.س.، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، ع.1، 1993، ص107.

خلافاً للرأي الراجح في الفقه الذي يذهب إلى ضرورة قدرة المنشأة على الملاحة البحرية ذاتياً، وذلك حتى تتمكن من مواجهة الأخطار والمخاطر البحرية التي قد تواجهها والتي تعتبر جوهر قواعد القانون البحري.

فالملاحظ أن المشرع الجزائري لم يراع هذا العنصر وهو 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 الاستقلالية⁽¹⁾.
من خلال التعريفات المتنوعة للسفينة نستنتج أن هناك أنواع عديدة من السفن.

ثانياً: تصنيف السفن

يعرف ميدان الملاحة البحرية العديد من أنواع السفن، فيمكن تصنيف السفن استناداً إلى تنوع تصميماتها وأشكالها كما يمكن تقسيمها استناداً إلى الغرض الذي تؤديه.
ارتأينا اعتماد التقسيم الثاني أي استناداً إلى الغرض الذي تؤديه وذلك نظراً لتماشيه أكثر مع الدراسة التي نحن بصددتها، إذ من خلاله يمكن أن نتوصل إلى المعاملة المتميزة التي تخص بها الدولة الساحلية كل نوع سواء في مياهها الإقليمية أو الداخلية⁽²⁾.
وبما أنه ومنذ القرارات المتخذة سنة 1928 من قبل معهد القانون الدولي أثناء دورته في ستوكهولم، تم استبدال التصنيف التقليدي بين السفن الحربية والسفن التجارية بتصنيف آخر للسفن بنظر القانون الدولي في زمن السلم، إلى نوعين من السفن: السفن التي تؤدي خدمة حكومية غير تجارية أو السفن العامة والسفن التي تؤدي خدمة تجارية أو السفن الخاصة⁽³⁾.

(1) بن عمار محمد، المرجع السابق، ص 106.

(2) انظر جمال عبد الناصر، المرجع السابق، ص 206.

(3) FAY François-Michel, « La nationalité des navires en temps de paix », R.G.D.I.P., T.77, éd. A . pédone, Octobre-Novembre 1973, Paris, pp 1004-1005.

السفن العامة:

تضم السفن العامة⁽¹⁾ من جهة السفن المخصصة للخدمة العمومية للدفاع الوطني⁽²⁾ والتي يقودها ريان تابع لبحرية الدولة ومركبة من طاقم خاضع للسلطة العسكرية وهي سفن حربية سواء الغواصات أو سفن الدولة التي تؤدي خدمة سلاح البحرية... الخ، ومن جهة أخرى السفن العامة المخصصة للخدمة العمومية الخاصة كالأرصاد الجوية، الجمارك، الشرطة، والخاضعة لسلطة موظف مدني للدولة وذات طاقم تحت تصرف الدولة أو ممثليها.

السفن الخاصة:

تضم كل السفن المتبقية الأخرى وهي السفن المخصصة لأغراض تجارية أو لخدمات

خاصة بالنقل والتي يمتلكها الأشخاص أو الحكومات على السواء⁽³⁾.

هذا التصنيف الذي يعتمد على نوع الخدمة التي تؤديها السفينة أو الغرض منها متولدة من الأهمية التي تحضى بها السفن المخصصة للخدمة العمومية الخاصة وظهور تطور كبير في الملاحة التجارية، وهي معتمدة في اتفاقية أعالي البحار في المواد 8 و9 و29، وكذا اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة، كما أنها غير مخصصة لقانون البحار فقط بل واخذ بها القانون الجوي أيضا⁽⁴⁾.

الهدف من هذا التصنيف الذي حظيت به السفن مهم، فهي تخضع لنظام قانوني

دولي مختلف تماما، مثلا خضوع السفينة في أعالي البحار لسلطة دولة العلم هو مبدأ

⁽¹⁾ REMOND-GOUILLOUD Martine, droit maritime, 2^e éd., éd. A . pédone, Paris, pp 65-66.

⁽²⁾ انظر فيما يتعلق بالسفن الحربية كتاب الأستاذ سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص ص 34-35. وكذا المواد من 29 إلى 32 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

⁽³⁾ ابراهيم العناني، قانون البحار، دار الفكر العربي، د.ذ.ب.ن. 1985، ص 102.

⁽⁴⁾ اتفاقيات جنيف لعام 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 أبريل 1958،

www.un.org/law/avl ، A /conf.13/L.58,1958,UNCLOS,off.Rec.vol.2,146

جوهرى في القانون الدولي، وفي الحقيقة فإن المبدأ ليس مطلق سوى بالنسبة للسفن العامة لأنها تتضمن بعض الاستثناءات بالنسبة للسفن الخاصة⁽¹⁾. وللتعرف أكثر على السفينة لا بد من تحديد الخصائص التي تميزها كالاسم والموطن...إلخ.

الفرع الثاني

ذاتية السفينة

رغم أن السفينة تعد من الأموال المنقولة إلا أنها تتمتع ببعض الخصائص التي تبتعد بها قليلا عن غيرها من الأموال وتجعلها قريبة الشبه في نواح عديدة بالأشخاص، وتتجلى هذه الخصائص في:

أولاً: إلزامية اختيار اسم للسفينة

كل مالك سفينة ملزم بأن يختار اسماً لها يميزها عن غيرها من السفن وله مطلق الحرية في أن يختار الاسم الذي يرغبه، ولا يوجد أي قيد على ذلك سوى قيد واحد وهو موافقة الجهة الإدارية المختصة، بهدف ضمان عدم تكرار الأسماء التي تحملها السفن وما قد يؤدي إليه تشابه أسماء السفن من مشاكل في العمل. وتنطبق هذه القاعدة على السفينة أياً كانت سعتها أو حمولتها.

نصت المادة 16 من ق.ب.ج. على أنه يجب أن تحمل كل سفينة اسماً يميزها عن العمارات البحرية الأخرى كما منحت لمالك السفينة حرية اختياره، وفي نفس المادة نجد أن المالك يمكنه تغيير اسم السفينة بموجب قرار من الوزير المكلف بالتجارة البحرية.

⁽¹⁾ Voire : DUPUY René-Jean et VIGNES Daniel, Traité du nouveau droit de la mer, éd. economica, Paris, 1985, pp 359- 365

فتعيين اسم السفينة يساعد على تحديدها على نحو ناف للجهالة بحيث يمكن حصر الحقوق والالتزامات عليها⁽¹⁾، وتغيير الاسم وسيلة للاحتيال هروبا بالسفينة وإخفاء لمعالمتها المميزة لها⁽²⁾ ولذلك يخضع كل من منح الاسم وتغييره لرقابة وموافقة السلطة الإدارية المختصة.

كما اشترطت المادة 17 من نفس القانون أن يوضع اسم السفينة على مقدم السفينة وعلى كل طرف منها. ويوضع تحت اسمها الوارد على مقدمها اسم ميناء تسجيل السفينة، والمادة 16 اشترطت أن تكتب العلامات الخارجية بأحرف عربية ولاينية.

ثانيا: وجوب اتخاذ السفينة موطنا

يتعين على كل سفينة أن تتخذ لها موطنا وهو الميناء الذي تم فيه تسجيلها والذي يعتبر الموطن القانوني لأنه يعطيها نوعا من الاستقرار. وتحديد الموطن مرهون بإرادة مالك السفينة طالما أن له حرية اختيار ميناء التسجيل الذي قد يكون نفسه ميناء الاستغلال الذي تباشر فيه السفينة نشاطها، كما قد يكون ميناء غير ميناء الاستغلال، فلا يشترط أن يجري تسجيل السفينة في ميناء استغلالها. إذ يختلف ميناء التسجيل عن ميناء الاستغلال، فالأول يعتبر موطنها والثاني هو مكان ممارسة نشاطها والأعمال المتعلقة باستغلالها⁽³⁾.

والغرض من التسجيل هو تحديد السفن المخول لها التمتع بالامتيازات التي تمنحها الدولة، كما انه يسهل للدولة مراقبة تطبيق شروط الجنسية والتأكد من أن علمها لا ترفعه إلا السفن التي يحق لها رفعه، كما أنه يعد أيضا دليلا على أن المالك المدون اسمه بشهادة التسجيل هو صاحب الحق في الملكية⁽⁴⁾، وهو المكان الذي تشهر فيه كافة القيود

(1) راجع جلال وفاء محمد، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 48.

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

(3) عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2011، ص 29.

(4) مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993، ص 26.

والمعلومات القانونية المتعلقة بحالتها المدنية وتجري فيه كافة القيود الخاصة بالتصرفات الواردة على السفينة كنقل ملكيتها ورهنها فضلا عن اختصاص المحاكم التي يقع في دائرتها ميناء تسجيل السفينة بنظر الجرائم التي ترتكب على ظهرها⁽¹⁾. يجوز لمالك السفينة أن ينقل أو يغير موطنها إلى ميناء آخر شريطة قيامه بإجراءات النقل والشهر في دفتر التسجيل السابق واللاحق لتمكين الغير من تتبع السفينة والاطلاع على وصفها في كل وقت.

للسفينة موطن واحد محدد فلا يجوز لها اتخاذ أكثر من موطن⁽²⁾ ويجب كتابة اسم ميناء التسجيل تحت اسمها الوارد على مقدمتها وهذا ما ذهب إليه المادة 17 من ق.ب.ج. على خلاف التشريعات المختلفة الأخرى كالتشريع الفرنسي الذي يوجب كتابة الموطن على مؤخرة السفينة بشكل وحروف بارزة⁽³⁾. ونفس الشيء بالنسبة للقانون المصري والانجليزي.

ثالثا: إلزامية بيان حمولة السفينة

تعتبر الحمولة من العناصر الأساسية للسفينة ويقصد بها سعتها الحجمية، وقد نصت المادة 18 من ق.ب.ج. على أن "حمولة السفينة وسعتها الداخلية يكونان عنصرا من شخصيتها". وتقدر الحمولة بالطن الحجمي الذي يبلغ مائة قدم مكعب وهو قياس انجليزي يعادل 2,83 متر مكعب.

حمولة السفينة عملية معقدة تمكنا من تعيين السفينة وتحديدها، كما تمكنا من تكوين فكرة عن طاقتها في النقل ومنها نستنتج القانون الواجب التطبيق فيما يخص أمن السفن أو مهارات الريان، وكذا تقدير القيمة التجارية للسفينة وتحديد سقف للمسؤولية المحدودة لمالك

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

(2) المادة 46 من ق.ب.ج. تنص على أنه: "لا يمكن قبول تسجيل سفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن عندما تكون هذه السفينة مسجلة في دفتر تسجيل أجنبي، وقبل شطبها منه".

(3) MONTAS Arnaud, droit maritime, Magnard-Vuibert, Paris, Février 2012, p 53.

السفينة أو تجهزها. كما تتخذ الحمولة أساسا لتحديد رسوم دخول السفينة للموانئ والخروج منها والرسو على الأرصفة والمكوث والإرشاد والقطر.

وقد وردت قواعد حساب حمولة السفينة في المعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن بلندن في 1969/01/23 التي دخلت حيز النفاذ في 1982/07/18⁽¹⁾ وتطبق على كل السفن الجديدة بما فيها السفن الموجودة التي تخضع لتعديلات جوهرية.

هناك ثلاثة أنواع من الحمولة:

1- **الحمولة الإجمالية الكلية:** يقصد بها جميع سعة السفينة وتشمل مجموع فراغ السفينة كلها بما في ذلك المنشآت القائمة على سطحها.

2- **الحمولة الإجمالية:** تفترض هذه الحمولة خصم المساحة التي تحتلها الآلات والمنشآت السابق ذكرها وكل الأماكن المخصصة للركاب أو البضائع، وتبين السعة الكاملة للسفينة أي فراغها بأكمله.

3- **الحمولة الصافية:** ويقصد بها مقدار الفراغ الذي يخصص فعلا لنقل البضائع والأشخاص.

وبعبارة أخرى فإن الحمولة الإجمالية الكلية تعبر عن أبعاد السفينة أما الحمولة الصافية فتعبر عن أهلية الاستغلال التجاري للسفينة⁽²⁾.

وكما سبق ذكره نظم المشرع الجزائري حمولة السفينة واعتبرها من العناصر المكونة لشخصيتها، فبمقتضى أحكام تسجيل السفينة يجب على مالك السفينة ان يقدم طلبا لتسجيلها إلى السلطة الإدارية المختصة بالموانئ يتضمن بيان حمولة السفينة. تتولى هذه الأخيرة عملية المعايرة من أجل تحديد الحمولة الإجمالية والحمولة الصافية وكذا قياساتها بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها الجزائر، وتسلم لمالك السفينة شهادة الحمولة

⁽¹⁾ Cité par MONTAS Arnaud, op. cit , p 53 .

⁽²⁾ محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص25.

على أساس تلك المعايير حيث يتوجب على هذا الأخير إيداع نسخة رسمية عنها لدى مكتب تسجيل السفن⁽¹⁾.

رابعاً: إلزامية وضع درجة للسفينة

تختلف السفن من حيث صفاتها وقوتها وقيمتها الاقتصادية وجودة صنعها، حيث تكشف درجة السفينة عن مدى كفاءة السفينة من حيث القوة والمتانة والأجهزة الملاحية والصلاحية للإبحار.

وتقوم هيئات خاصة تسمى شركات الإشراف البحري أو شركات تصنيف السفن Sociétés de classification بوضع درجات أو مرتبات السفن بعدما تقوم هيئات الفحص والإشراف بالفحص بواسطة خبراءها⁽²⁾ ومن أهم هذه الشركات التي تعطي الدرجة للسفينة شركة اللويدز الانجليزية Lloyd's Shipping وشركة فيريetas الفرنسية وهيئة البحرية الأمريكية The American Board of Shipping.

اكتسبت هذه الشركات، رغم أنها شركات خاصة، سمعة مميزة وثقة في مجال تقدير مرتبة السفن مما أضفى على الشهادات التي تمنحها قيمة دولية معترف بها. وحصول السفينة على درجة معينة من إحدى هيئات الإشراف الدولية يعد قرينة قانونية على صلاحية السفينة للملاحة وإن كانت هذه القرينة قابلة لإثبات العكس⁽³⁾. حيث أصبحت الدول تحترم ما جاء بها إذ أنها بعد تقرير هذه الدرجة يؤخذ في الاعتبار عوامل كثيرة منها كيفية البناء

(1) المواد 18-20-22-23 ق.ب.ج.

(2) محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005، ص 53.

(3) راجع في ذلك: محمد التويجري، السفينة واجراءات تسجيلها وبيعها، مجموعة التويجري وشركاه للمحاماة والاستشارات

القانونية، ص 2، www.twaijri.com

والعمر الملاحي واستيفاء السفينة لشروط السلامة ومدى قدرتها على مواجهة الأخطار البحرية⁽¹⁾.

خامسا: العلامات المميزة للسفينة

أوجب المشرع الجزائري في المادة 24 من ق.ب.ج. على كل سفينة أن تحمل علامة مميزة تمكن من معرفتها، ومن دون شك فإن هوية السفينة تهم الدولة والأفراد وطنيون كانوا أو أجانب⁽²⁾. تحدد الشروط و الظروف التي يجب فيها رفع العلامة المميزة على السفن وراياتها الوطنية والتزامات السفن الأجنبية في هذا المجال بموجب مرسوم، وذلك في الفرض والموانئ الجزائرية⁽³⁾.

بالإضافة إلى هذه العناصر الخاصة التي تميز السفينة هناك خاصية أخرى تتمتع بها وهي الجنسية.

الفرع الثالث

النظام العام للسفينة

تعتبر جنسية السفينة كأحد أهم العناصر التي تتألف منها حالتها المدنية لغرض تعيينها ذاتيا وتمييزها عن غيرها من السفن، فهي في الأساس رابطة ولاء قانونية وسياسية⁽⁴⁾ بين الشخص ودولة معينة.

فرغم أن الجنسية يتمتع بها الأشخاص الطبيعيون والمعنويون دون الأموال إلا أن كافة التشريعات تجمع على تقرير الجنسية للسفينة نظرا للأهمية الاقتصادية والتجارية التي

(1) جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 52 .

(2) محمود شحات، المرجع السابق، ص 24.

(3) أنظر المادة 26 من ق.ب.ج.

(4) FAY François-Michel, « La nationalité des navires en temps de paix », op. cit, p1007.

تتمتع بها. ونظرا لما للسفينة من طبيعة خاصة نتيجة سهولة انتقالها من مكان لآخر ووجودها في أعالي البحار، حيث لا سيادة لدولة أو لأخرى، فانه وجب ارتباط السفينة بدولة معينة تكتسب جنسيتها وتسير رافعة علمها وتستفيد من حمايتها ورقابتها وإلا اعتبرت سفينة قرصنة، والقرصنة عدو مشترك لجميع الشعوب⁽¹⁾.

أولاً: شروط اكتساب الجنسية

شروط منح الجنسية تحددها كل دولة بحرية وهي تتغير وتختلف باختلاف إمكانيات الدولة وحاجياتها المادية والفنية⁽²⁾. فمنها من يشترط أن تكون السفينة مبنية في ارض الدولة وهو شرط البناء الوطني، ومنها أن تكون مملوكة كلها أو جزء منها لوطنيين وهو شرط الملكية الوطنية⁽³⁾، ومنها من يشترط أن يكون العاملون في السفينة أي أفراد الطاقم كلهم أو بعضهم من الوطنيين وهو شرط الطاقم الوطني، فقد أخذت مصر بالشرطين الأخيرين واخذ الأردن بالشرط الثاني⁽⁴⁾.

(1) انظر: -عاطف محمد الفقي، المرجع السابق، ص 55. و-علي البارودي- محمد فريد العريني- محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان، 2001، ص ص 82- 83. وصلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 52.

(2) يمكن الإطلاع على شروط منح الجنسية في كل من إنجلترا وفرنسا والأردن في كتاب الأستاذ طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص ص 38-39. وفي القانون الفرنسي بصفة خاصة انظر مقال الأستاذ:

-DELEBECQUE Philippe, « Navire », répertoire de droit commercial, février 2005 (dernière mise à jour : janvier 2012).

(3) شرط الملكية الوطنية تأخذ به لبنان، انظر: وهيب الأسبر، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008، ص ص 37-39.

(4) علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003، ص 61.

شروط اكتساب الجنسية في القانون الجزائري:

مما لا شك فيه أن القاعدة العامة في وضع الدولة لشروط منح جنسيتها للسفن هو ضبطها على الرقابة والإشراف التي تمارسها على السفن تحقيقا للمصلحة العامة، وذلك بمراقبتها لمدى صلاحية السفن التي تحمل جنسيتها للملاحة البحرية ومدى استيفائها لشروط الأمن والسلامة البحريين حسبما تقتضيه القوانين الداخلية والاتفاقيات الدولية التي صادقت عليها، بما في ذلك أهلية الطاقم البحري القائم بالعمل على ظهرها. وبالتالي، فإن شرط الجنسية يعتبر ضابطا هاما⁽¹⁾.

تكتسب السفينة الجنسية الجزائرية وفق شروط وردت في ق.ب.ج ، إذ جاءت المادة 28 منه لتتص 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 المسيرون ومجمل الأعضاء المنخرطين،
- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون فيه نسبة البحارة الجزائريين مطابقة لأحكام المادة 413 من هذا الأمر،

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

- 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.

ثانيا: علم السفينة علامة ظاهرة لجنسيتها

علامة الجنسية الظاهرة هو العلم الذي ترفعه السفينة بصورة ظاهرة.

أ- وحدة التسجيل والعلم:

القاعدة العامة، كما أقرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁽¹⁾، أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وهي الدولة المسجلة فيها، كما يجب أن تقوم رابطة حقيقية بين الدولة والسفينة ومن ثم يجوز اعتبار أي سفينة تبحر تحت علمي أو أعلام دولتين أو أكثر في حكم السفينة عديمة الجنسية كما أن السفينة التي لا ترفع علما تعتبر في حكم سفن القرصنة⁽²⁾.

غير أن هذه القاعدة لديها استثناءات تقضي بان تكون دولة العلم تختلف عن دولة الجنسية إذ منحت المادة 7 من اتفاقية جنيف 1958 والمادة 93 من اتفاقية مونتي قوبي 1982 المنظمات الدولية الحق برفع علمها على السفينة في حين أنها لا تملك جنسية

(1) المادة 92 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

(2) عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن.

خاصة بها لذا تضطر السفينة التي تحمل علم تلك المنظمات إلى الاحتفاظ بجنسية دولة من الدول⁽¹⁾.

والدولة حرة في تحديد شروط منح علمها إلا أن المادة 53 من اتفاقية جنيف 1958 والمادة 91 من اتفاقية مونتي قوبي 1982 تشترط من أجل منح الدولة للسفينة الحق في رفع علمها وجود علاقة جوهريّة⁽²⁾ بين السفينة والدولة، هذه العبارة توحى الى وجوب فرض الدولة لرقابتها في المجال الإداري والتقني وكذا في الميدان الاجتماعي من أجل ضمان السلامة في البحار⁽³⁾.

كما منعت تغيير العلم خلال السفرة أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا إذا اعتمد هذا التغيير على جنسية السفينة أو محل تسجيلها، بمعنى أن يكون التغيير فعليا وليس وهميا وذلك بنقل حقيقي لملكية السفينة أو تغيير في تسجيلها⁽⁴⁾.

ب - علم الدول الحبيسة:

الدول الحبيسة هي الدول التي ليس لها سواحل بحرية. يحق لهذه الدول في امتلاك سفن تحمل علمها، قررت هذا الحق المادة 90 من اتفاقية مونتي قوبي 1982 كما تقرر قبل ذلك هذا الحق بموجب القاعدة التي وضعت في تصريح برشلونة الصادر في 20 افريل 1921 الذي نص صراحة على اعتراف الدول الغير بأعلام الدول التي ليس لها سواحل بحرية.

⁽¹⁾ SAVADOGO Louis, « les navires battant pavillon d'une organisation internationale », A.F.D.I., LIII – 2007 – CNRS éd., Paris, PP. 640- 671. (<http://www.persee.fr>)

⁽²⁾ ورد شرح مفصل عن العلاقة الجوهريّة بين السفينة والدولة:

-MOMTAZ Djamchid, « La Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires », A.F.D.I., vol. 32, 1986. pp. 715-735. <http://www.persee.fr>,

⁽³⁾ LANGAVANT Emmanuel, Droit de la mer –les moyens de la relation maritime-, 1^{re} éd., éd. Cujas, Paris, 1983, p 35.

⁽⁴⁾ ابراهيم العناني، المرجع السابق، ص92.

كما تأيد أيضا هذا الحق في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في المادة 4 منها التي تقرر أن: " لكل دولة سواء كانت ساحلية أم غير ساحلية الحق في أن تدير سفنا ترفع علمها فوق أعالي البحار".

أما فيما يتعلق بمسألة نفاذ سفن هذه الدول إلى موانئ الدول الساحلية الأجنبية وكذلك مسألة عبور بضائع هذه السفن عبر هذه الدول الأجنبية من وإلى دولة العلم، فمن المستقر عليه أن هذه المسائل يتم تنظيمها بمقتضى اتفاقيات خاصة تبرم فيما بين الدول ذات الشأن في إطار مبادئ القانون الدولي للبحار⁽¹⁾.

وحسب ما جاء به Philippe VINCENT، استنادا إلى ما جاء في نص المادة 126 من اتفاقية مونتي قوبي 1982، فإن السفن التي تحمل علم دولة بدون ساحل (دولة حبيسة) والتي تكون عضو في اتفاقية مونتي قوبي 1982 يمكنها أن تستفيد من حق المرور العابر إلى المياه الإقليمية وإلى موانئ الدول الأعضاء. هذه التسهيلات لا تستفيد منها الدول الأخرى⁽²⁾.

ج - مشكلة أعلام المجاملة:

يعتبر من المواضيع الهامة التي يثيرها موضوع علم السفينة ومدى توفر الشروط التي يتطلبها القانون الدولي لمنحه، موضوع علم المجاملة و هو العلم الذي تمنحه الدولة لسفينة لا يتوفر فيها شرط العلاقة الجوهرية⁽³⁾. حيث أن بعض الدول تسمح بتسجيل سفن لا تكون لها أي علاقة حقيقية بها، بالنسبة لها هي مجرد إجراءات شكلية إدارية يمنحونها لكل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك وتقدم طلبا حتى ولو كانت لم ولن تطأ موانئها⁽⁴⁾.

(1) ابراهيم العناني، المرجع السابق، ص 86.

(2) VINCENT Philippe, droit de la mer, éd. Iarcier, Belgique, 2008, p39.

(3) Voir l'ouvrage de : -ROUX Jean- Marc, Les pavillons de complaisance, thèse pour le doctorat en droit, Paris, le 25/06/ 1959.

(4) FAY François-Michel, « La nationalité des navires en temps de paix », op. cit, p 1017.

يلجأ ملاك السفن إلى هذا النوع من العلم نظرا للطابع غير المتشدد فيما يتعلق بالضرائب وأمن السفن والخدمات الاجتماعية، وهذا ما يفسر التقدم العملي إذ حوالي 50,5% من الأسطول العالمي يبحر تحت أعلام المجاملة حسب إحصائيات سنة 2005⁽¹⁾.

وبالتالي فإن عملية تسجيل السفن تحت أعلام المجاملة هي نتيجة التسهيلات والمزايا التي يبحث عنها مجهزة أو مالكة السفينة من أجل التهرب من الأعباء المفروضة على السفن من طرف دول أخرى، ومن هذه المزايا⁽²⁾:

- التسجيل في هذه الدول يمكن إجراءه بسهولة وبتكلفة أقل.
- الدخل الناتج عن هذا التسجيل لا يخضع لأية ضرائب محلية أو قد يخضع لضرائب خفيفة.
- تجهيز السفن بالطواقم الأجنبية مسموح به بشكل حر مما يسمح للمجهز من تشغيل طاقم غير مؤهل موظف خصوصا من بلدان العالم الثالث بدون ضمان اجتماعي وبأجر زهيد.
- دون أن ننسى المزايا ذات الطابع التقني والتي تتجسد في التراخي في ضوابط الرقابة التقنية التي تجريها غالبا شركات التصنيف.
- مما يسمح لمالك السفينة أو المجهز من تخفيض أجرة النقل وكذا مصاريف استغلال السفينة، ومن هنا يظهر جليا عدم التوازن بين متطلبات الأمن والسلامة وبين المصالح الاقتصادية.

وقد أظهر تقرير لجنة أمانة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD لسنة

⁽¹⁾ HABIB Slim, « Les pavillons de complaisance », in Le pavillon, op. cit, pp 81-104, et

⁽²⁾ أنظر محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 78.

1971 أن معدلات الحوادث البحرية تقع بين أعلام المجاملة⁽¹⁾ بالنظر إلى انخفاض مستويات السلامة فيها مقارنة مع مستويات السلامة المطبقة من جانب السفن التي ترفع أعلام دول توجد بينها رابطة حقيقية وتبعية اقتصادية، من بين هذه الحوادث البحرية⁽²⁾:

-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 – Préstige 2002 – Erika 2006.

هذه الظاهرة خلفت ردود فعل في الأوساط البحرية إذ ارتفعت أصوات الاعتراض على هذه الظاهرة، وللحد منها اعتمدت اتفاقية تسجيل السفن في مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية المنعقد في 07 فيفري 1986 التي كان غرضها في البداية القضاء تماما على ظاهرة أعلام المجاملة ولو تدريجيا، وذلك بفرض إجراءات تسجيل لهذه الدول التي لا تستطيع أو لا تريد احترامها خاصة فيما يتعلق بالجانب الأمني.

لكن هذا الرأي أدى 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 للتسجيل⁽³⁾.

⁽¹⁾ ظاهرة أعلام المجاملة ليست حديثة ، بل هي ظاهرة معروفة منذ القديم و لتفاصيل أكثر عن تاريخ هذه الظاهرة وتطورها انظر كتاب:

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

⁽²⁾ Cité in HABIB Slim, « Les pavillons de complaisance », in le pavillon, op. cit , p 82.

⁽³⁾ محاربة ظاهرة أعلام المجاملة مهمة تحتاج إلى تكاتف الجهود بين جميع الدول وللتفصيل في هذا الموضوع انظر مقال الأستاذ:

-DU PONTAVICE Emmanuel, « Les pavillons de complaisances », revue du droit maritime français, N°345, éd. société du journal de la marine marchande, Paris, 1977, pp 503-512.

لم تدخل الاتفاقية بعد حيز النفاذ لعدم توفرها على العدد الكاف أو المطلوب من الدول المصدقة⁽¹⁾.

أما فيما يخص الجزائر فإن القانون البحري الحالي واضح في هذه المسألة وقد نصت المادة 28 منه كما سبق ذكره على أنه: "لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري...".

ويهدف التحول الجديد الذي انتهجه المشرع الجزائري أساسا إلى تشجيع الأسطول البحري الجزائري وتقويته بإدماج القطاع الخاص في مجال الاستثمارات وتنمية التجارة البحرية.

رأينا جانب من الرقابة الإدارية التي تمارسها الدولة على سفنها، وذلك من خلال تنظيمها للحالة المدنية الخاصة للسفينة وكذا جنسيتها. هناك جانب آخر يتمثل في تنظيم الدولة لإجراءات وشروط تسجيل السفن، وكذا الوثائق التي يتوجب أن تحملها السفينة على متنها دائما.

المطلب الثاني

الإشراف الإداري على السفن.

تخضع السفينة لنظام إداري والهدف من ورائه إحكام رقابة الدولة على السفن والملاحة البحرية، إذ أن سلامة السفن أمر مهم تتكفل به الدولة. وابتداء يتعين توافر الصلاحية في السفينة حتى يمكن لها أن تحصل على التسجيل

(1) تفاصيل اتفاقية تسجيل السفن تجدها:

VOELCKEL Michel, « La convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires », in le pavillon, op. cit, pp 21-28.

في إحدى الموانئ الجزائرية ويحرص القانون البحري الجزائري على هذا الإجراء الذي يعد أساسيا في حياة السفينة وممارسة الملاحة البحرية.

ويشمل الإشراف الإداري على السفينة التسجيل الذي يتم تحت رقابة الدولة (المطلب الأول) وكذا معاينة أوراق وشهادات السفن (المطلب الثاني).

الفرع الأول

تسجيل السفن

على الرغم من أن السفينة تعتبر مالا منقولاً إلا أن المشرع قد عاملها معاملة العقار في حالات معينة، من ذلك أنه أوجب تسجيلها في سجلات معينة. ونظام تسجيل السفينة هو نظام إداري ولا يدخل في شخصية أو عناصر (تفريد individualisation) السفينة وهذا حسب غالبية التشريعات والفقهاء⁽¹⁾.

وتهدف عملية التسجيل إلى إحصاء السفن وكذا تحديد الجنسية، مما يمكن الدولة من كفاءة المراقبة والإشراف الإداري عليها. بالإضافة إلى أن سجل السفن تدرج فيه بيانات⁽²⁾ متعلقة بكل سفينة على نحو يحدد ذاتيتها ويؤشر على كل ما يرد عليها من تصرفات، دون أن ننسى ما للسفينة من أهمية للاقتصاد الوطني بما تمثله من ثروة وطنية يمكن الاستفادة منها في حالات الحرب والسلام⁽³⁾.

حيث كانت انجلترا من أول الدول التي بدأت العمل بهذا النظام، وذلك وفقا لقانون التجارة لعام 1660، ونفس الشيء في فرنسا وفقا لتشريع سنة 1681 وأمريكا بموجب تشريع

⁽¹⁾ RODIERE René- DU PONTAVICE Emmanuel, op. cit, pp 39-40.

⁽²⁾ أنظر المادة 35 من ق.ب.ج. كما تنص المادة 36 على أنه: "كل تعديل في البيانات يطرأ على سجل السفينة طبقاً لأحكام المادة السابقة يخضع كذلك للقيد".

⁽³⁾ جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 74.

1792 وما حدث لهذه التشريعات من تطورات وذلك تماشياً مع تطورات التجارة البحرية الدولية⁽¹⁾.

هذا وكما سبق وان تعرضنا إليه، فإن بعض الدول تسمح بتسجيل السفن الأجنبية لديها دون اشتراط توافر أي من الضوابط أو الشروط التي تستوجبها لمنح جنسيتها للسفن الأجنبية⁽²⁾، وذلك بغية تحقيق مصدر دخل لها يتمثل في رسوم التسجيل.

ومن هذه الدول نجد: PANAMA, LIBERIA, COSTA-RICA وغيرها، حيث الضرائب أقل ومتطلبات السلامة في السفن أقل تشدداً واللامبالاة في مراعاة قواعد تشغيل الطاقم والبحارة المتعارف عليها⁽³⁾، هذا ما يسمى بالتسجيل المفتوح⁽⁴⁾ Libre immatriculation.

باستثناء هذه الحالة، فإن أغلب التشريعات تنص على إلزامية التسجيل لجعل السفن تقوم باستغلالاتها على أسس وضوابط قانونية، إضافة إلى ذلك تمكين الدول التابعة لها هذه السفن من ضبط رقابتها عليها.

والجزائر، مثل غالبية التشريعات البحرية، تنص على إلزامية تسجيل السفن حيث نصت المادة 34 على أنه " يجب قيد السفن الجزائرية في دفتر التسجيل الجزائري للسفن والممسوك من قبل السلطة الإدارية المختصة ". فتسجيل السفن إجراء إجباري يتعين اتخاذه قبل تسيير السفينة تحت العلم الجزائري ولا تهم طبيعة الملاحة التي تقوم بها السفينة أو ما إذا كانت سفينة تجارية أو سفينة صيد أو سفينة نزهة إذ ينطبق عليها كلها وصف السفينة،

(1) Voir REMOND-GOUILLOUD Martine, op. cit, pp 28-31.

(2) Voir DU PONTAVICE Emmanuel, « Les pavillons de complaisances », revue du droit maritime français, N°346, éd. société du journal de la marine marchande, Paris, 1977, pp 567-582.

(3) لمزيد من التفصيل عن التسهيلات والمزايا التي تمنحها هذه الدول انظر: -ROUX Jean-Marc, op.cit, pp 81- 94.

(4) كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997، ص 60.

كما يقتصر التسجيل على السفن الجزائرية دون السفن الأجنبية⁽¹⁾، ويتم التسجيل طبقا لإجراءات معينة كما تترتب عليه آثار سنتعرض لها تباعا.

أ- إجراءات التسجيل:

توجب المادة 44 ق.ب.ج. على مالك السفينة الذي يرغب في تسجيلها أن يقدم طلبا إلى الجهة الإدارية البحرية المختصة بتسجيل السفن في الموانئ الجزائرية مشتملا على البيانات التالية⁽²⁾:

- رقم تسلسل السجل وتاريخ قيد السفينة.
- عناصر شخصية السفينة.
- تاريخ ومكان إنشاء السفينة واسم المنشئ.
- اسم مالك السفينة ومحل إقامته أو مقره وكذلك مجهز السفينة، وإذا وجد عدة مالكين، 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 سفينة أو في جزء منها.
- سبب وتاريخ شطب السفينة من دفتر التسجيل إذا كانت مسجلة في دولة أخرى.

(1) أنظر المواد 503- 511 من ق.ب.ج.

(2) وردت في نص المادة 35 من ق.ب.ج.

ويرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق، وبوجه خاص تلك التي تثبت ملكيته للسفينة والجنسية الجزائرية، بما في ذلك شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبي الذي كانت تابعة له⁽¹⁾، وتحفظ السلطة الإدارية البحرية المختصة بأصول المستندات والوثائق المقدمة أو صورها الرسمية.

بعد تسجيل السفينة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن، تقدم شهادة تسجيل للسفينة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة.

هذا وقد جاءت المادة 36 من نفس القانون لتؤكد على أن: " كل تعديل في البيانات يطرأ على سجل السفينة طبقاً لأحكام المادة السابقة يخضع كذلك للقيود".

كما جاءت المادة 37 من نفس القانون أيضاً بمضامين واضحة خاصة بالحالات التي تشطب على أساسها السفينة من دفتر التسجيل، وفصلت هذه الحالات المواد من 38 إلى 42.

ب- آثار التسجيل:

للتسجيل آثار هامة يمكن حصرها في الآتي:

- التسجيل يمكن السفينة من القيام بالملاحة البحرية تحت علم الدولة التي سجلت فيها والتمتع بحمايتها والاستفادة من المزايا المقررة للسفن الوطنية.
- شهادة التسجيل تعتبر كدليل إثبات لجنسيتها وتحديد ذاتيتها، فهي سجل لحالتها المدنية، كما أنها تعد دليلاً على ملكية السفينة والتي ترفق بطلب التسجيل بالرغم من أن هذا السند يمكن إثبات عكسه كما أنها أيضاً دليل لحمولة السفينة... الخ.

⁽¹⁾ تنص 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 ".

كما تنص المادة 47 من نفس القانون على أنه: " لا يمكن تسجيل سفينة جزائرية على دفتر تسجيل أجنبي إلا بعد شطبها من دفتر التسجيل الجزائري للسفن ".

- لتسجيل السفينة دور هام، وذلك بشهر ما يرد عليها من تصرفات وما يتقلها رهون وحجوز.

إلى جانب عملية التسجيل التي تعتبر إجبارية بالنسبة للسفينة، هناك التزام آخر يجب على كل سفينة احترامه يتمثل في مجموعة من الأوراق والوثائق التي تحملها على متنها.

الفرع الثاني

معاينة أوراق وشهادات السفن

لا بد لكل سفينة من وثائق رسمية تحملها أينما ذهبت تقدمها عند كل طلب إلى السلطة المختصة لتثبت من هويتها من جهة ومن قيامها بسائر الإجراءات التي تفرضها القوانين من جهة أخرى.

فبعدما تستكمل السفينة وتستجيب لكل الشروط والأمور التي تجعل منها سفينة بالمعنى القانوني، لا تغادر الميناء إلا وعلى متنها وثائق وأوراق خاصة بها. بل إن هذه الوثائق ضرورية حتى وهي راسية بالميناء، فتكون محل علاقات قانونية متشابكة ما بين أصحاب الصلة فيها من الدولة التي تحمل السفينة علمها والبحارة الذين على متنها والمتعاملين معها من مسافرين وشاحنين ومؤمنين أطراف فيها، مما يستوجب أن تحمل السفينة ما يثبت وفائها بالتزاماتها التي توجبها تلك العلاقات وهذا يتحقق بمجموع ما تملكه من وثائق⁽¹⁾.

وقد فرضت قوانين سائر الدول على السفن التي تحمل علمها وتتمتع بجنسيتها حمل عدد من الوثائق تختلف باختلاف أنواع السفن حينما تكون معدة للملاحة التجارية البحرية أو الصيد أو النزهة.

(1) بومعزة عودة، المرجع السابق، ص 76.

لذلك، يستلزم القانون أن يحتفظ الريان على ظهر السفينة بأوراق ومستندات معينة وذلك حتى يتيسر إشراف السلطات المختصة عليها و يسهل تحديد ذاتية السفينة أثناء الرحلة بإثبات كل ما يلزم إثباته من الحوادث التي تتخللها.

نص المشرع الجزائري على ضرورة أن تحمل السفينة عندما تجهز وثائق تسمح للريان بإبراز هوية السفينة ووضعيتها القانونية على الصعيد الوطني والدولي ومن بين هذه الوثائق تلك المتعلقة بشهادات الملاحه وأخرى متعلقة بشهادات السلامة.

أولاً: شهادة الملاحه.

جاءت المادة 189 من ق.ب.ج. لتؤكد على انه: "... كل سفينة تقوم بأعمال الملاحه البحرية يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحه المسلمة من قبل السلطة الإدارية البحرية".

وبالرجوع إلى نص المادة 190 من نفس القانون لا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة ملاحه، وتسلم هذه الشهادة بعد تسجيلها من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة وبعد دفع رسوم الملاحه لمدة سنة واحدة. ثم يجب تجديدها عند انتهائها باستثناء رخصة الملاحه المسلمة إلى السفن المعينة لملاحه الارتفاق. وفي حالة نزع التجهيز خلال هذه الفترة يجب إيداع شهادة الملاحه لدى السلطة الإدارية البحرية التابعة لميناء نزع التجهيز.

كما يجب أن تقدم شهادة الملاحه عند كل طلب إلى السلطة الإدارية البحرية وأعوان المراقبة في البحر أو في الميناء، ويجب أيضاً أن يؤشر عليها من قبل السلطة المذكورة عند كل محطة تتوقف بها⁽¹⁾.

وتأتي المادة 195 من نفس القانون لتبين أهداف شهادة الملاحه البحرية.

(1) انظر المواد 196، 197، 198، 199 من ق.ب.ج.

1- أهم شهادات الملاحة: تشمل الشهادات التالية:

أ- شهادة الجنسية:

يجب على كل سفينة أن تحمل على متنها شهادة الجنسية التي تثبت انتمائها للدولة التي تحمل علمها حتى تتمتع بالحصانة الدولية الممنوحة لهذه السفن. جاءت المادة 29 من ق.ب.ج. وربطت حصول السفينة على الجنسية الجزائرية من خلال تسجيلها حيث نصت على أنه: " تمنح شهادة الجنسية من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة ". فشهادة التسجيل تعتبر كدليل إثبات لجنسيتها وتحديد ذاتيتها، فهي سجل حالتها المدنية كما أنها تعد دليلا على ملكية السفينة التي ترفق بطلب التسجيل إلى جانب كل البيانات التي تضمنتها المادة 35 من ق.ب.ج.

ب- دفتر البحارة:

بالرجوع إلى نص المادة 191 من ق.ب.ج. التي تعرف دفتر البحارة كما يلي: "دفتر البحارة هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر".

كما تطرقت المادة 192 من نفس القانون إلى السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة على متنها وهي السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد حسب المادة 162 من ذات القانون وكذا السفن التي تقوم بملاحة النزهة ويوجد على متنها رجال البحر.

يتضح من نص هاتين المادتين أن دفتر البحارة هو شهادة ملاحية تسلم للسفن الواردة في المادة المذكورة أعلاه شرط أن يوجد على متنها رجال البحر الذين يمتنون هذه الحرفة.

ج- رخصة أو بطاقة المرور:

- رخصة المرور هي شهادة ملاحه ممنوحة من الجهة الإدارية البحرية المختصة إلى السفن التي تقوم بالملاحه البحرية الارتفاقيه والمعينه خصيصا لمصلحة عمومية، إذ تعد الرخصة بمثابة صلاحية السفينة للملاحه⁽¹⁾.

- بطاقة المرور هي شهادة تمنح من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة للسفن التي تقوم بالنزهة والتي ليس لها طاقم مأجور، قد تكون البطاقة فردية أو جماعية⁽²⁾.

2- أهداف شهادة الملاحه:

أشارت المادة 195 من ق.ب.ج. إلى أهداف شهادة الملاحه، كما سبق وأن ذكرناه أعلاه، وتتمثل في:

- السماح للسفينة التي تتوفر فيها جميع أحكام هذا الأمر والنصوص المتخذة لتطبيقه، بالقيام بأعمال الملاحه البحرية المعينه لها؛

- إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد طاقمها كذلك نوع وصنف الملاحه الممارسة؛

- التحقق من شروط استخدام الطاقم التي يجب أن ترفق فيها إجباريا تحت طائلة البطلان وذلك بالنسبة لجميع السفن المذكورة في المادة 192 أعلاه؛

- التحقق من نوع ومدة الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من قبل السلطة الإدارية البحرية.

وتكون للبيانات المدرجة في شهادة الملاحه قوة الثبوت أمام القضاء.

(1) المادة 193 من ق.ب.ج.

(2) المادة 194 من ق.ب.ج.

بالإضافة للوثائق المذكورة سابقا، نصت المادة 200 من ق.ب.ج. على أنه يتعين

على السفن أن تحمل على متنها الوثائق التالية:

أ- شهادة الحمولة، شهادة رتبة السفينة أو شهادة الصلاحية للملاحة،

ب- شهادة الأمن فيما يخص السفن التي تنقل أكثر من 12 مسافرا،

ج- الشهادات النظامية للمعاينات المفروضة،

د- دفتر السفينة⁽¹⁾ الذي يجب:

• 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.

هـ- 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⁽²⁾.

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⁽³⁾.

(1) انظر المادتان 202 و203 من ق.ب.ج.

(2) انظر المادتان 204 و205 من ق.ب.ج.

(3) انظر المادتين 206 و207 من ق.ب.ج.

و- الوثائق الجمركية والصحية.

ز- جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.

كما نصت المادة 208 على انه: "يكون لدفتن السفينة ويوميات الماكينة والراديو قوة الثبوت بالنسبة للحوادث والظروف المدرجة فيها وذلك حتى ثبوت العكس".

ثانيا: شهادات السلامة.

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⁾.

(1) المادة 353 من ق.ب.ج.

(2) انظر المادة 247 من ق.ب.ج.

2- صلاحية شهادات السلامة:

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 أنه 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 عليها هذا ما نصت عليه المادتين 251 و 252 ق.ب.ج.

كما نصت المادة 254 ق.ب.ج. على أنه: " تلتصق على متن السفينة وبمكان ظاهر وسهل الوصول إليه جميع شهادات السلامة أو صورها المطابقة للأصل والمسلمة بناء على أحكام القانون البحري والنصوص المتخذة لتطبيقه".

رقابة الدولة على السفن

تنظيم جنسية السفينة ووضع شروط وضوابط لتسجيلها وكذا تحرير وثائق تلتزم السفينة بحملها، لا يكفي لاعتبار السفينة تتوفر على السلامة. بل يقع على عاتق دولة العلم أيضا مراقبة سفنها والسهر على احترامها للجوانب التقنية والاجتماعية.

المبحث الثاني

الرقابة التي تمارسها الدولة على الشؤون التقنية والاجتماعية للسفن

مع بروز أخطار البحر والمشاكل المرتبطة بالسلامة البحرية، فإن السفينة، تخضع في مختلف الأنظمة القانونية لرقابة شديدة. كان يفترض على الريان، منذ القديم، أن يتأكد قبل رفع الشراع من أن السفينة موزونة جيدا ومحملة ومزودة بالمراسي والعتاد وكل ما هو ضروري، ومنذ ذلك الحين ظهرت عدة أنظمة تقنية دولية أو داخلية تتضمن إرشادات فيما يتعلق بالرقابة على السفن.

وبينما تقوم الإدارة بممارسة الرقابة الأولية على السفن عند تسجيلها وكذلك حينما تقوم بتحرير مختلف الشهادات والأوراق سواء شهادات الاستغلال أو الملاحه، هناك رقابة تقنية ورقابة اجتماعية تمارس على هذه السفن⁽¹⁾.

الرقابة التقنية التي تقوم بها شركات التصنيف المعتمدة، التي تعمل بناء على تفويض أو اعتماد مقدم من طرف دولة العلم ومع احترام القواعد الواردة في الاتفاقيات الدولية، تتمثل في معاينة الجوانب التقنية للسفن ومن خلال هذه المعاينة تمنح لها درجة معينة وذلك من خلال تزويدها بشهادة التصنيف. فعملية التصنيف حسب RODIERE René

«l'opération de classification est l'expression figurée de la valeur d'un navire : non pas sa valeur en argent , mais le degré de confiance que l'on peut lui accorder »⁽²⁾.

من هنا تظهر مسؤولية هذه الشركات.

(1) MONTAS Arnaud, op. cit, p 61.

(2) Cité par : MONTAS Arnaud. ibid, P 65.

رقابة الدولة على السفن

وعليه، فإنه يقع على دولة العلم حماية البحر والسفينة معا من خلال الرقابة التقنية التي تمارسها على سفنها (المطلب الأول)، وحماية رجال البحر من خلال رقابتها للشؤون الاجتماعية للسفن (المطلب الثاني).

المطلب الأول

الرقابة التقنية على السفن

إن الحياة في البحر مليئة بالأخطار، والعزلة التي تتصف بها البحار والتي تجعل وصول الإسعافات والمساعدة تتم بطريقة عشوائية تزيد من هذه الأخطار.

تعتبر دولة العلم العامل أو الرابط الرئيسي للسلامة البحرية، فسلطة الرقابة والتفتيش التي تمارسها على سفنها تستجيب للضرورة الملحة من أجل إنقاذ البحر وثرواته من الأخطار التي تهددها⁽¹⁾.

هذا الدور الذي تلعبه دولة العلم لم يخف على محرري اتفاقية مونتي قوبي 1982، فبالنسبة لقواعد السلامة، إدارة دولة العلم تضمن التنفيذ الكامل للزيارات التفتيشية (visites d'inspection) وبطريقة فعالة، كما أنها تضمن كامل مسؤوليتها فيما يتعلق بالشهادات التي تحررها⁽²⁾.

كما يتوجب عليها أيضا بموجب المعاهدة الدولية لمكافحة التلوث من السفن لـ: 1973/11/02 أن تحرر وتزود السفن بشهادة دولية للحماية من التلوث بالهيدروكربونات، هذه الشهادة التي تعطى للسفينة تماشيا مع متطلبات القوانين خلال فترة محددة تعتبر في نظر الجماعة الدولية البحرية دليل على جدية الرقابة التي تمارسها إدارة دولة العلم⁽³⁾.

وبالفعل فإنه لا يكفي حماية السفينة من أخطار البحر بل يجب حماية البحر من السفينة. لذلك يجب أن تتوفر السفينة على معايير دنيا تخص الجوانب التقنية لحماية السفينة (الفرع الأول)، وآليات تقنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن (الفرع الثاني).

(1) Voir REMOND-GOUILLOU Martine, op.cit. p 215.

(2) المادة 94 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

(3) Cité par LE COUVIOUR Karine, La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures, résultant du transport maritime, T. II, PUAM, 2007, p 531.

الفرع الأول

المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية لحماية السفينة.

لا يملك رجل القانون تحديد القواعد والحسابات ولا وضع العتبات، فدوره محدود في التنسيق. فهو يكتبها أولاً ثم يحررها في قالب قانوني جامع بشكل يتماشى مع القواعد الأخرى الموجودة وهذا من بين واجبات ومهام القانون الدولي العام. فيما عدا ذلك، فإن دور القانوني محدود في هذا المقام فهو يكتفي بمعاينة مختلف المعاهدات والبروتوكولات بمختلف أنواعها أو على الأقل أن يكون على علم بوجودها⁽¹⁾. لذلك سنتعرض أولاً إلى أهم المعاهدات التي تعنى بمختلف القواعد التقنية الواجبة لحماية السفن ثم إلى الشركات المتخصصة في التحقق من مدى احترام هذه القواعد ألا وهي شركات التصنيف وفي الأخير نتعرض لموقف المشرع الجزائري.

أولاً: المعاهدات الدولية.

من الممارسات والإجراءات والنظم الدولية المقبولة عموماً التي تحكم بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار المشار إليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي أساساً تلك الواردة في الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر والاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة وكافة التعديلات المدخلة عليها.

أ- اتفاقية سولاس SOLAS:

بالفعل توجد عدد من القواعد المهنية التي تمت صياغتها في إطار اتفاقيات دولية أو من خلال قرارات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وهي إن كانت تهدف في الأصل إلى

⁽¹⁾ REMOND-GOUILLOUD Martine, op.cit. p 216.

ضمان سلامة السفن، فإنها وفي ذات الوقت تساهم بشكل غير مباشر في المحافظة على سلامة الركاب.

فغداة غرق سفينة التيتانيك (TITANIC) سنة 1912، السفينة التي اعتقد الإنسان أنه تمكن من مجابهة أخطار الملاحة البحرية يوم إطلاقها، انعقد مؤتمر بلندن من أجل إعداد معايير سلامة الأرواح البشرية في البحر SAFETY OF LIFE AT SEA، حيث تم إقرار اتفاقية سولاس⁽¹⁾ (SOLAS) التي تتضمن معايير السلامة التي يجب احترامها ومراعاتها فيما يتعلق بتصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها⁽²⁾، ومعايير السلامة الخاصة بنقل البضائع الخطيرة ووسائل مراقبة احترامها من طرف السفن من خلال السلطات التي تمارسها دولة العلم أو دولة الميناء⁽³⁾.

وموضوع السلامة البحرية وحماية الأرواح الذي أوردته معاهدة سولاس قد لقي بدوره تعديلات عديدة سواء بإضافة أحكام أخرى للمعاهدة نفسها، جاءت في ملحقين هما: الملحق المعتمد بلندن بتاريخ 17/02/1978 والملحق الموقع أيضا بلندن بتاريخ 11/11/1988، أو في شكل جملة من الاتفاقيات التي عززت بدورها اتفاقية سولاس السالفة الذكر.

من هذه الاتفاقيات يمكن أن نذكر الاتفاقيات الدولية المؤرخة في 27 فيفري 1979 الخاصة بالبحث والإنقاذ في البحر والموقعة بهامبورغ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية " Immarsat " الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976، الاتفاقية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلقة بالبحث

(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 24-26. www.un.org/convention_agreements

(2) REMOND-GOUILLOUD Martine, op. cit. p 216.

(3) ميراد ابراهيم، الالتزام بضمان سلامة الركاب في عقد النقل البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون البحري، كلية الحقوق، جامعة وهران، 2011-2012، ص 216.

والإنقاذ في البحر (Sarsat/Cospas) الموقع بباريس بتاريخ 01 جويلية 1988، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما بتاريخ 10 مارس 1988 وبرتوكولها لعام 2005 المحرر بلندن في 14 أكتوبر 2005⁽¹⁾، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط الموقعة بمالطا بتاريخ 11 جويلية 1997⁽²⁾.

وفي المؤتمر الدولي المنعقد برعاية المنظمة البحرية الدولية OMI في الفترة الممتدة بين 9 و13 ديسمبر 2002، توصلت خلالها المنظمة إلى إقرار بعض التعديلات على معاهدة سولاس 1974 وإدراج توصيات بلغ عددها 11 توصية، وقد بدأ العمل بها ابتداء من جويلية 2004⁽³⁾.

ولعل أهم انجاز حققته المنظمة البحرية الدولية من خلال مؤتمرها سنة 2002 هو إصدار المدونة الدولية لتسيير سلامة السفن والموانئ Code ISPS والذي سنتعرض له بشيء من التفصيل لاحقا من خلال دراسة رقابة دولة الميناء.

(1) صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010، ع. 69.

(2) 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. بتاريخ 15 مارس 2000، ع. 13.

(3) ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 32.

ب- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966:

هي اتفاقية معتمدة في لندن بتاريخ 05 افريل 1966 ودخلت حيز النفاذ في 21 أوت 1968⁽¹⁾، حيث حددت المادة 19 منها في فقرتيها (أ) و(ب) معايير لا يمكن للسفينة أن تبحر من دون توافرها.

كما تخضع المادة 21 منها السفن إلى تفتيش من قبل ضباط مؤهلين، حتى وهي متواجدة في موانئ دول أخرى متعاقدة، يهدف هذا التفتيش إلى التحقق من أن السفينة غير محملة بما يتعدى الحد المسموح به في الشهادة وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها أيضا.

كما قضت نفس المادة بوجود أن يتناول التفتيش المسائل والمعايير المذكورة في المادة 19 سألقة الذكر للتأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار.

ج- الإتفاقيات الأخرى:

هذا بالإضافة إلى الاتفاقيات التالية:

- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن MARPOL.
- الاتفاقية الخاصة بالقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار COLERG.
- الاتفاقية الدولية بشأن القياسات الطنية للسفن TONNAGE.
- مدونة إدارة السلامة الدولية (ISM Code)⁽²⁾.

⁽¹⁾ المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لسنة 1966 المبرمة في لندن في 05 أفريل 1966، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 جانفي 2001، ع، 03.

⁽²⁾ المدونة الدولية لإدارة السلامة الدولية Code ISM، اعتمدها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار (41) A 741 في صيغتها المعدلة. <http://www.supmaritime.fr/code>

- معاهدة العمل البحرية لسنة 2006.

سنحاول التعرض لبعض هذه الاتفاقيات بشيء من التفصيل في العناوين اللاحقة.

ثانياً: الرقابة التقنية عن طريق شركات التصنيف.

بغض النظر عن الرقابة الإدارية التي تخضع لها السفينة فإنها تخضع أيضاً لرقابة

تقنية عن طريق شركات متخصصة وهي شركات التصنيف.

1- دور شركات التصنيف.

تلعب شركات التصنيف في أيامنا دوراً أساسياً في منع الأخطار البحرية وذلك بأداء مهمة مزدوجة تتمثل في التصنيف وذلك بإجراء زيارات ومعاينات تقنية للسفن وكذا إصدار الشهادات اللازمة⁽¹⁾.

يتمثل العمل الأساسي لهذه الشركات في معاينة السفن الجديدة والسفن الموجودة في الخدمة والمنشآت الساحلية، وذلك لضمان توافقها مع القواعد التي وضعتها بصفقتها المستقلة ومع الاتفاقيات الدولية وقوانين وتعليمات السلطات الحكومية المتعلقة بالسلامة في البحر ومنع التلوث البحري. تشمل هذه المعاينات جميع مناحي إنشاء السفن وتشغيلها ويتم التنفيذ خلال عمر خدمة السفينة.

حيث تعمل شركات التصنيف بموجب تفويضات (اعتماد) بإجراء معاينات نيابة عن الهيئات الحكومية بدولة العلم⁽²⁾.

أ- تنوع الزيارات والمعاينات التقنية للسفن:

معاينة وفحص السفن في السنوات القليلة الماضية، في ازدياد مستمر من ناحية التنوع والتعقيد، زد على ذلك الخطوات المتسارعة للتقنية البحرية والمعاهدات بشأن السفن

(1) اللائحة 6 من اتفاقية سولاس.

(2) لمزيد من التفاصيل عن الاعتماد وشروطه وإجراءاته وكذا التزامات كل طرف انظر:

BOISSON Philippe, « Etat du pavillon/ sociétés de classifications », in le pavillon, op. cit, pp 39-52.

الجديدة التي أبرمت من أجل نظافة وأمن البحار، لذلك يجب أن تكون المعايينات على أعلى مستوى من الكفاءة.

تتوفر الأنظمة التقنية للمنظمة البحرية الدولية OMI سبعة أنواع من المعايينات وهي:

1- المعايينة الأولية. 2- المعايينة الدورية. 3- معايينة التجديد. 4- المعايينة الوسيطة. 5- المعايينة السنوية. 6- المعايينة الإضافية. 7- التفتيش غير المتوقع.

سنعرض لهذه المعايينات بشيء من التفصيل لاحقا بما أن المشرع الجزائري حدد نفس الأنواع من المعايينات.

ب- تحرير الشهادات:

هذه الشهادات تدل على استجابة السفن للمعايير الدولية، وهي متعددة في مجال الأمن والسلامة البحريين ويمكن تقسيمها إلى ثلاثة أصناف:

• الشهادات الواردة في الاتفاقية الدولية لخطوط الحمولة 1966:

نصت المادة 19 من هذه الاتفاقية على نوعين من الشهادات وهي:

- Certificat International de Franc-bord الذي عنده مدة صلاحية 5 سنوات ولا يمكن تمديدها أكثر من 5 أشهر.

- شهادة الإعفاء Certificat d'exemption.

• الشهادات التي تضمنتها اتفاقية سولاس 78/74:

هذه الاتفاقية نصت على مجموعة من الشهادات⁽¹⁾:

- شهادة سلامة سفينة الركاب صالحة لمدة 12 شهرا.

- شهادة أجهزة السلامة اللاسلكية بالنسبة لسفن البضائع صالحة لمدة 12 شهرا.

- شهادة إنشاءات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 5 سنوات.

(1) اللائحة 12 من البروتوكول 11/11/1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الارواح في البحار.

- شهادة معدات السلامة في سفينة البضائع صالحة لمدة 24 شهرا.

● الشهادات الواردة في اتفاقية MARPOL:

- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالهيدروكربونات.

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

شهادة NLC.

- الشهادة الدولية لمنع التلوث بالنفايات.

مدة صلاحية هذه الوثائق لا تتعدى 5 سنوات.

هذا بالإضافة إلى وثائق أخرى مخصصة لأنواع معينة من السفن حسب المواد التي

تقوم بنقلها.

➤ تمديد نطاق المهام الموكلة لشركات التصنيف:

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⁽¹⁾.

فالدول تفوض لها أيضا تطبيق القواعد المتعلقة بأمن الهيئات البحرية (Code ISM) وكذا القواعد الجديدة المتعلقة بالسلامة البحرية (Code ISPS).

المادة (6) من اتفاقية سولاس 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) مقدمة Class NK، هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK)، فيفري 2012،

www.classnk.or.jp

المدونة الدولية (Code ISPS) يخول هو أيضا لدول المنظمة إمكانية تفويض، شركة معترف بها، ببعض المهام المتعلقة بالسلامة.

2- مسؤولية شركات التصنيف.

إن الاتفاق الموقع بين إدارة دولة العلم وشركة التصنيف يمكن من تأسيس نظام مسؤولية كامل ومتناسق، كفيل بتوقع كل سوء فهم أو اختلاف بين المفوض والمفوض له. فالاتفاق يتضمن عادة بنود تحديد الحد الأعلى للإصلاحات الممكنة، كما يحدد ما إذا كانت المسؤولية تشمل الأضرار المباشرة وغير المباشرة. وغالبا ما تشترط هذه الشركات نفي مسؤوليتها إلا في حالة خطأ جسيم من طرف الشركة أو أحد موظفيها.

أما عن علاقة شركات التصنيف مع الغير الذين يطلعون على السجل ولم يتعاملوا مع هذه الشركات، هذه الأخيرة تشير في السجلات بأن المعلومات الممنوحة لا تحمل أي 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 التقصيرية⁽¹⁾.

وبالتالي فإن مسؤولية شركات التصنيف اتجاه الغير تتوقف على إثبات الخطأ المرتكب من قبلها.

فقد حاولت عدة نصوص توحيد شروط المسؤولية من بينها: وثيقة اللجنة البحرية الدولية CMI في 1972، المنشور الصادر في 1995 عن المنظمة البحرية الدولية OMI وتوجيهات المجتمع الدولي 2001/105 La directive communautaire⁽²⁾.

ثالثا: قواعد تفتيش السفن في الجزائر.

انضمت الجزائر إلى عدة اتفاقيات بحرية فكان لزاما عليها أن تبين أن العلاقة الجوهرية بينها وبين السفن التي تسمح لها برفع علمها حقيقية وذلك من خلال سلسلة من

⁽¹⁾ RODIERE René- Du PONTAVICE Emmanuel, op. cit, P 53.

⁽²⁾ Cité par BOISSON Phillipe, « Etat du pavillon/ sociétés de classification », in le pavillon, op. cit, pp 49-52.

رقابة الدولة على السفن

الإجراءات والنصوص من بينها المرسوم التنفيذي رقم 02-149⁽¹⁾ الذي يحدد قواعد تفتيش السفن وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-418⁽²⁾ الذي جاء لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى وتتطابق مع المنشآت المينائية والسفن التي تحمل علمها ومع الأحكام التي جاءت بها المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية⁽³⁾، كذلك فيما يتعلق بسفن الصيد فقد صدر قرار وزاري مشترك بتاريخ 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة⁽⁴⁾.

يفرض المشرع الجزائري التزاما بضرورة مطابقة السفينة لمعايير السلامة المعمول بها دوليا وعلى جميع السفن بمختلف أشكالها، وأن تتم المعايير طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها. هنا يظهر دور شركات التصنيف⁽⁵⁾ وكذلك السلطات الإدارية الوطنية، ولذلك فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسباً، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له⁽⁶⁾.

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

(2) 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. الصادر في 22/12/2004، ع. 82.

(3) BOUTOUCHENT Abdenour, « le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port », R.C.D.S.P., faculté de droit, Université Mouloud MAMMERI, Tizi-Ouzou, N°1/2008, P 47.

(4) قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج. ر. ج. ج. الصادر بتاريخ 14 أفريل 2004، ع. 23.

(5) المادة 226 من ق.ب.ج. والمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149، يحدد قواعد تفتيش السفن.

(6) عملا بنص المادة 222 من ق.ب.ج.

كما أنه لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

- أ- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية وإخماد الحريق.
- ب- الطفو والثبات وخطوط الشحن.
- ج- أجزاء الدفع والقيادة.
- د- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية،
- هـ- الشروط الأخرى المطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح في البحار⁽¹⁾.

فيجب أن تشمل السفينة على شروط الأمن المقررة خلال جميع مراحل استغلالها إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها، مما يقتضي الأمر إخضاعها لما يعرف بالتفتيش الخاص بسلامة السفن، للتأكد من أنها توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الملاحة الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية، إذ تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى "تفتيش الوضع في الخدمة" أو "التفتيش الدوري" أو "التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء"⁽²⁾.

كما يجب كذلك، وقبل وضع السفينة في الخدمة، أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها، ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ

(1) نص المادة 223 من ق.ب.ج.

(2) أنظر المادة 228 من ق.ب.ج.

الجزائرية وذلك بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الريان أو من طاقم السفن⁽¹⁾.

وقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09/05/2002 المذكور أعلاه بالمعاينات وعمليات التفتيش التي يجب أن تخضع لها السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري وتتمثل في:

1- **المعاينة الأولية:** التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة من أجل التأكد من أن السفينة صالحة للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها وذلك في الجانب التقني، وبالتالي صالحة للملاحة البحرية دون أخطار، مضمون هذه المعاينة ورد بالتفصيل في الفقرات 2 و 3 و 4 من المادة 4 من المرسوم التنفيذي المذكور سابقا.

هذه المعاينة تتعدى إلى معاينة كافة الوثائق التي تشترطها كل ملاحه بحرية.

2- **المعاينة السنوية:** وذلك من أجل التأكد من الحفاظ على حالة السفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها تبعا للأحكام المطبقة. وهذا ما ورد في نص المادة 5 من نفس المرسوم.

3- **المعاينة الوسيطة:** تهدف إلى التأكد من أن العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة في حالة مرضية وتلاءم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها. ينبغي على شركات التصنيف أن تأخذ بعين الاعتبار النتائج المتوصل إليها عند الفحص المفصل لهيكل السفينة والماكينات في حالة إعادة النظر في التصنيف.

4- **المعاينة الدورية:** تتمثل في التأكد من أن الشهادات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة موجودة على متن السفينة.

(1) أنظر المادة 232 من ق.ب.ج.

5- **معاينة التجديد:** تشمل على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز، وكذا التأكد من كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق.

6- **المعاينة الإضافية:** يؤكد هذا المرسوم التنفيذي على أنه في حالة وقوع حادث لسفينة أو وجود عيب على متن السفينة يضر بأمنها فإنه ينبغي على الربان أو مالك السفينة إبلاغ الإدارة أو المفتش المعين أو الهيئة المعترف بها المكلفة بتسليم الشهادة المناسبة. وفي حالة إجراء تصليحات فإن معاينة إضافية عامة أو جزئية تكون إلزامية من أجل التأكد أن التصليحات والترميمات المحتملة قد تمت بالفعل.

7- **تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة والعناصر المرتبطة بها:** وهي معاينة عن طريق التفتيش خاصة بالوجه الخارجي لقعر السفينة الذي غالبا ما يصعب الوصول إليه.

هذه المعاينة غالبا ما تتم في حوض جاف، حيث تولى السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا.

كما لا ينبغي إجراء عمليات تفتيش السفن وهي عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على أجهزة ملائمة ومستخدمين تلقوا تكوينا مناسباً. هنا يظهر دور شركات التصنيف المعتمدة التي تسهل الأمور لدولة العلم خاصة أن هذه الشركات تعمل في إطار الأحكام والقواعد الدولية⁽¹⁾.

هذا فيما يتعلق بحماية السفينة من أخطار البحر، لكن ماذا عن حماية البحر من الأخطار التي تسببها السفن وبصفة خاصة تلويث البيئة البحرية سواء جراء حوادث التصادم أو تسريب مواد ملوثة...إلخ.

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

الفرع الثاني

الآليات التقنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن.

"حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها" هو المبدأ العام الذي توجهه المادة 192 من اتفاقية مونتي قوبي 1982 لكل الدول⁽¹⁾.

للوصول الى هذا الهدف تلزم الاتفاقية الدول على اتخاذ كافة التدابير اللازمة من أجل منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه، أي كان مصدره⁽²⁾. وحسب ما جاء في مقال الأستاذ DOUAY Claude أنه ابتداء من البحر الإقليمي لا يطبق إلا القانون الدولي للبحار فيما يتعلق بالتلوث الناتج عن السفن⁽³⁾.

مصادر التلوث عديدة ومتنوعة، لكن التلوث الصادر من السفن يبقى أشدها خطورة، سواء السفن الناقلة للنفط أو السفن دون ناقلات النفط، والأمثلة متعددة لإثبات أن كبرى الكوارث الايكولوجية كان مصدرها السفن خاصة تلك الناجمة عن توري كانيون Torrey Canyon، اموكو كاديس Amoco Cadiz، ليكزون فالديز L'Exxon Valdez، والبريستيج Le Préstige، والتي أدت بذاتها إلى الوعي الدولي بهذا الخطر وبالتالي صدور عدة اتفاقيات دولية⁽⁴⁾ تعنى بحماية البيئة البحرية من التلوث بصفة عامة ومن التلوث الناشئ عن السفن بصفة خاصة.

وبما أن دراستنا تتعلق برقابة الدولة على السفن، فسننظر إلى الاتفاقيات الدولية الخاصة بمنع التلوث الناشئ عن السفن وإلى الضوابط التي وضعها المشرع الجزائري لمنع هذا التلوث.

⁽¹⁾ BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op. cit , p 281.

⁽²⁾ المادة 194 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

⁽³⁾ 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, p 251.

⁽⁴⁾ MONTAS Arnaud, op. cit, p 217.

أولاً: الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن.

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⁽¹⁾.

تمثل اتفاقية MARPOL لعام 1973 واتفاقية مونتي قوبي لعام 1982 الركيزة الأساسية للجهود الدولية لمنع أخطار التلوث البحري.

1 - اتفاقية MARPOL لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن.

أ- تقديم الاتفاقية:

بعد غرق Torrey Canyon في 1967 وأمام قصور اتفاقية OILPOL⁽²⁾، جاءت ردة فعل المجتمع الدولي بعقد مؤتمر بلندن في سنة 1973 تحت إدارة المنظمة البحرية الدولية، كان الهدف منه هو تطوير القواعد الدولية الموجودة في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن، والذي نتج عنه وضع اتفاقية لندن لمنع التلوث من السفن، بروتوكولها لسنة 1978 وملاحقها الستة⁽³⁾.

تعتبر هذه الاتفاقية أهم وأشمل الاتفاقيات التي أبرمت لحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورته وفي كافة مناطق البيئة البحرية، فضلاً عن أنها

⁽¹⁾ Voire 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.

⁽²⁾ الاتفاقية الدولية لمكافحة تلوث البحار بزيوت البترول لعام 1954، انضمت إليها الجزائر سنة 1963 بموجب المرسوم رقم 344-63 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.

⁽³⁾ Cité par MONTAS Arnaud, OP. Cit, P 221.

تهدف إلى التقليل إلى أدنى حد ممكن من التلوث غير العمدى بأية مواد ضارة تتسكب من السفن⁽¹⁾.

ب- الشهادات وحق التفتيش:

تلزم الاتفاقية الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط صالحة لمدة 5 سنوات، تعتبر هذه الشهادات دليل على خضوعها للتفتيش وافترض استيفاءها للأحكام والمواصفات الواردة في الاتفاقية، عند دخولها إلى ميناء أجنبي. هذه الشهادات، المحررة من السلطات المختصة، تشير فقط ولا تدل على امتثال السفينة لقواعد منع التلوث.

فالاتفاقية تطرقت كذلك إلى الحالات التي يمكن أن تكون فيها السفينة الخاضعة للتفتيش لا تملك شهادة صالحة أو أن معداتها لا تتماشى مع محتوى الشهادة، ففي هذه الحالة يمكن للسلطة التي تقوم بالتفتيش أن تمنع السفينة من الإبحار. وعلى الدولة التي قامت بالتفتيش أن تعلم دولة العلم المسؤولة عن تحرير شهادة مجاملة.

وفي حالة تعارض السفينة الخاضعة للتفتيش مع أحكام الاتفاقية، فإن سلطات دولة العلم تتصرف وفقا لقانونها الداخلي وتعلم الدولة التي عاينت المخالفة.

أما في حالة حادث أو تصادم بحري، فإن الدول الأطراف تقوم بإعداد تقرير ترسله إلى المنظمة البحرية الدولية OMI من أجل نشره وإعلام الدول الأخرى المرتبطة⁽²⁾.

ج- ملاحق الاتفاقية:

ألحقت الاتفاقية بستة ملاحق انطوت على حصر المواد الملوثة، اثنين منهم ملزمين والأخرى اختيارية.

(1) 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.

ويمكن 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

www.un.org/convention_agreements.2001، 9 مارس A/56/58

(2) MONTAS Arnaud, op. cit, pp 222-223.

- **الملاحق الملزمة:** هما الملحقين الأولين صادقت عليهما 130 دولة.

- الملحق الاول: المحدد لقواعد منع التلوث بالنفط.

الملاحظ انه جاء بشكل مطابق تقريبا لما ورد في اتفاقية 1954، حيث بدأ بتعريف النفط في قاعدته الأولى، كما التزمت الدول الأطراف بمنح شهادات دولية لمنع التلوث بالنفط، كما التزمت باتخاذ الإجراءات اللازمة لاستقبال ومعالجة مخلفات السفن النفطية. كما وضع هذا الملحق استثناء خاص بإمكانية تفريغ مياه الصابورة إذا اقتضت ذلك سلامة السفينة وأمنها أو لإنقاذ الأرواح في البحر⁽¹⁾.

- الملحق الثاني: المحدد لقواعد نقل المواد الضارة السائلة.

أخضع هذا الملحق المخلفات السائلة والضرارة المنقولة دون تنظيم داخل خزانات السفينة إلى نفس القواعد السارية على المواد النفطية. عرف هذا الملحق المواد السائلة الضارة، وأخضع السفن الناقلة لهذه المواد إلى الفحص المقرر لناقلات النفط والوارد في الملحق الأول. كما أنه ألزم ربان السفن بمسك سجل للحمولة تدون فيه عمليات تحميل وتفريغ هذه المواد الضارة السائلة وكذا أي حادث غير عمدي لتسربها إلى البحر⁽²⁾.

- **الملاحق الاختيارية:**

- الملحق الثالث: الخاص بالمخلفات الضارة والمنقولة كطروود أو صناديق

أو بصهاريج متحركة، حدد طريقة تغليف هذه المواد من أجل التقليل إلى أقصى حد من الأضرار التي تلحق بالبيئة البحرية من جراء نقل هذه المواد.

(1) جدي وناسة، المرجع السابق، ص 82 .

(2) زيتوني زهور، الجزائر ومدى ادماج الاتفاقيات الدولية الخاصة بحماية البيئة البحرية في قانونها الداخلي، بحث لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم الادارية، بن عكنون، الجزائر، 2003، ص 76.

فقد ألزم الملحق أن تكون الصناديق أو الطرود متينة بشكل يضمن عدم تسرب المواد الضارة منها، وأن تكون مرتبة لمنع سقوطها أو تدرجها داخل السفينة، كما يجب أن تبين على هذه الصناديق والطرود طبيعة وتسمية ودرجة خطورة المادة المحتواة داخلها.

- **الملحق الرابع:** خاص بقواعد منع التلوث بالمياه المستعملة داخل السفينة.

- **الملحق الخامس:** يضع بعض التنظيمات لمنع التلوث الناتج عن نفايات السفن. فهو يحدد مختلف أنواع النفايات وطريقة التخلص منها وكذا المسافة التي يجب احترامها من أجل رميها، كما أنه يمنع تصريف أو رمي جميع المخلفات ذات الطبيعة البلاستيكية والخيوط والحبال الاصطناعية.

- **الملحق السادس:** تلوث الجو الناجم عن السفن، دخل حيز النفاذ في 2005 ينظم انبعاث ملوثات خاصة في الجو من السفن⁽¹⁾.

2- اتفاقية مونتي قوبي 1982:

من بين الأحكام العامة لاتفاقية مونتي قوبي⁽²⁾:

- تذكير الدول بأنها ملزمة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، وتتخذ في سبيل تحقيق ذلك كل التدابير اللازمة لمنع التلوث وخفضه والسيطرة عليه أيا كان مصدره⁽³⁾.
- تتصرف الدول عند اتخاذها لهذه التدابير، بحيث لا تتقل بصورة مباشرة أو غير مباشرة الضرر أو الأخطار من منطقة إلى أخرى أو تحول نوعا من التلوث إلى نوع آخر منه، هذا ما نصت عليه المادة 195 من الاتفاقية.

⁽¹⁾ MONTAS Arnaud, op. cit, p 224.

⁽²⁾ Voir l'article de DOUAY Claude, « Le droit de la mer et la préservation du milieu marin », op.cit, pp 249-252.

⁽³⁾ المادتين 192 و 194 من الاتفاقية.

رقابة الدولة على السفن

- تملك السفن المملوكة للدولة والمستعملة فقط لخدمة حكومية غير تجارية حصانة، حيث تستثنى هذه السفن من أحكام الاتفاقية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها⁽¹⁾.

- تضمن الدول امتثال السفن التي ترفع علمها للقواعد والمعايير الدولية المنطبقة من أجل منع تلوث البيئة البحرية.

- تتخذ الدول التدابير المناسبة لمنع السفن الرافعة لعلمها من الإبحار حتى تستجيب لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية المطبقة بما في ذلك المتطلبات المتعلقة بتصميم السفن وبناءها ومعداتنا وتكوين طواقمها.

- تضمن الدول وتسهر على أن تكون سفنها حاملة على متنها الشهادات التي تتطلبها القواعد والمعايير الدولية المطبقة.

- تكفل الدول كذلك تفتيش السفن التي ترفع علمها بصورة دورية للتحقق من أن الشهادات التي تحملها على متنها مطابقة للحالة الفعلية للسفن.

- في حالة ما إذا ارتكبت سفينة انتهاكا للقواعد والمعايير المطبقة، بعمل دولة العلم على إجراء تحقيق فوري وعلى إقامة دعوى فيما يتعلق بالانتهاك المدعي وقوعه⁽²⁾.

ثانيا: ضوابط منع التلوث الصادر من السفن في الجزائر.

نظرا لأهمية الأضرار التي يحدثها التلوث البحري الناجم عن السفن، فإن الجزائر قبلت أهم الاتفاقيات الدولية الرامية إلى منع هذا النوع من التلوث وتخفيفه والسيطرة عليه.

فقد صادقت الجزائر على الاتفاقيتين المذكورتين أعلاه وهما اتفاقية MARPOL لعام

1973، بموجب المرسوم رقم 88-108 الصادر في 1988/05/31. وكذا اتفاقية

(1) المادة 236 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

(2) المادة 217 من نفس الإتفاقية.

مونتي قوبي 1982 بموجب المرسوم رقم 96-53 المؤرخ في 22/01/1996، الجريدة الرسمية رقم 06 المؤرخة في 24/01/1996.

وبما أننا تطرقنا إلى الاتفاقيتين سابقا، ولتفادي التكرار سنتطرق مباشرة لـ:

➤ **بروتوكول برشلونة لعام 1976 الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات.**

أول ما يمكن ملاحظته بشأن هذا البروتوكول⁽¹⁾ هو ما جاء في ديباجته من ضمنها ما يلي: "إن الأطراف المتعاقدة في هذا البروتوكول بصفتها أطراف في اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث⁽²⁾، وإذ تعني الاتفاقية التي تم اعتمادها في لندن عام 1972 لوقاية البيئة البحرية من التلوث البحري الناجم عن إغراق النفايات والمواد الأخرى...". من خلال ما سبق يبدو واضحا أن واضعي البروتوكول استندوا إلى أحكام اتفاقية 1972، مما يعني أنه من المفروض أن كل دولة موقعة على البروتوكول هي في نفس الوقت طرف في الاتفاقية.

وما تجدر الإشارة إليه أن الجزائر انضمت إلى اتفاقية 1972 في سنة 1988، بينما صادقت على بروتوكول برشلونة سنة 1981، أي أنها لم تصادق على الاتفاقية إلا بعد مرور سبع سنوات من تصديقها على البروتوكول الذي كان يلزمها ضمنا بأحكام اتفاقية 1972 دون أن تقبل بها قانونيا.

(1) صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 81-02 المؤرخ في 17 جانفي 1981، ج.ر.ج.ج. الصادر سنة 1981، ع 01.

(2) راجع في هذا الشأن المادة (5) من اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط 1976، والتي جاء نصها كالتالي: "تتخذ الأطراف المتعاقدة كافة التدابير المناسبة لوقاية منطقة البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناجم عن تصريف النفايات من السفن والطائرات والتخفيف من حدته".

من جهة أخرى، فإن البروتوكول سلك نفس الأسلوب الذي اتبعته اتفاقيتي اسلو ولندن بشأن حماية البيئة البحرية من إغراق النفايات، إذ ألحق بها ملاحق ورد فيها تعداد للموارد المحظورة إغراقها في بيئة البحر الأبيض المتوسط.

وبالرجوع إلى أحكام البروتوكول نجد:

- المادة الرابعة منه تمنع إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الأول في منطقة البحر الأبيض المتوسط.

- المادة الخامسة منه تبيح إغراق النفايات أو المواد الأخرى الواردة في الملحق الثاني بعد استصدار تصريح خاص مسبق لكل حالة منفردة من طرف السلطات المختصة التي يقوم كل طرف بتسميتها (المادة 10 فقرة(1)) من البروتوكول تطرقت إلى تحديد السلطة المختصة بإصدار التصريح).

- المادة السادسة منه تسمح بإغراق جميع النفايات أو المواد الأخرى في منطقة المتوسط بعد استصدار تصريح عام مسبق من طرف السلطات المختصة (المادة 10 فقرة(1/ب)).

- المادة الثامنة منه نجدها تضع استثناء على مبدأ منع الإغراق، فيبيح الإغراق متى توفرت حالة الظروف القاهرة الناتجة عن سوء الأحوال الجوية أو عن أي سبب آخر، تتعرض فيه حياة الإنسان أو أمن السفن أو الطائرات إلى الخطر.

- المادة الحادية عشرة منه استثنيت السفن والطائرات التي تملكها أو تستعملها دولة طرف بصورة مؤقتة في خدمات حكومية غير تجارية، من تطبيق أحكامه عليها مع منحه الدول الأطراف حق التأكد من أن مثل هذه السفن والطائرات تعمل على نحو يتماشى قدر الإمكان، من الناحية المعقولة والعملية، مع البروتوكول.

حماية السفينة من أخطار البحر لا يعني فقط حماية هيكلها، إنما السفينة بطاقمها لذلك يجب وضع معايير تضمن سلامة الطاقم.

المطلب الثاني

الرقابة الاجتماعية التي تمارسها الدولة على سفنها.

بالموازاة مع الصكوك الدولية السابقة، التي تهتم السفن فيما يخص معايير تصميمها وتجهيزها، تجدر الإشارة إلى وجود قواعد دولية أخرى تتعلق بسلامة السفن.

ويتعلق الأمر برجال البحر أي تلك الشروط والمعايير التي تخص الكفاءة المهنية واحترام قواعد الشغل بالنسبة للعنصر البشري المكلف بقيادة السفينة أو العمل على متنها، فهي قواعد دولية تحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتشغيل أطقم السفن وتأهيل البحارة وتوفير ظروف أفضل لعملهم ومعيشتهم (الفرع الأول).

إذ أن هذا الطاقم يقضي حوالي ثلثي مدة الرحلة داخل القمرات وأماكن الإعاشة على السفينة، لذلك لا بد من تهيئة هذه القمرات وأماكن الإعاشة ليعيش فيها الطاقم حياة صحية هادئة ومريحة تشبع جميع حاجاته وتتوافر فيها جميع المتطلبات الصحية وذلك تحقيقاً لصحة الطاقم وراحته⁽¹⁾ (الفرع الثاني).

الفرع الأول

الطاقم وظروف العمل.

لا يمكن للسفينة أن تجوب البحار بسلام إذا لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها، ويشكل مجموع العاملين على متن السفينة طاقم السفينة الذي يتكون من الريان على رأس الطاقم والبحارة، الذين يرتبطون كلهم بالمجهز بموجب عقد عمل.

(1) مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 285.

أولاً: طاقم السفينة.

الطاقم هو العنصر الذي يسير السفينة، وملاحة السفينة تتطلب تواجد عدد معين من أفراد الطاقم على ظهرها لتسييرها وصيانتها والمحافظة عليها وعلى أرواح من عليها وما عليها من بضائع.

1- ربان السفينة:

الربان هو الشخص الذي يتولى قيادة السفينة⁽¹⁾، ولربان السفينة مركز قانوني خاص، إذ يعتبر ممثلاً قانونياً للمجهز وللشاحنين وللسلطة العامة ولذلك خصه المشرع بالفصل الثاني من الباب الأول من الكتاب الثاني من القانون البحري الجزائري.

إذ خول القانون ربان السفينة سلطات واسعة ومطلقة لا يباشرها ما دامت سفينته في مينائها الوطني أو في ميناء أجنبي يوجد به تمثيل قنصلي ونظراً لخطورة العمل الفني الذي يقوم به الربان⁽²⁾ يشترط أن يكون حائزاً للشهادة التي تؤهله للقيام بعمله (المادة 580 ق.ب.ج).

للربان نوعان من الاختصاصات:

أ- اختصاصات عامة: يباشرها بوصفه ممثلاً للسلطة العامة على ظهر السفينة كالتأديب والتحقيق والتوثيق وكل ما يقتضيه حفظ النظام والأمن على السفينة والأشخاص المسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة.

لكن رغم هذه السلطات التي يتمتع بها إلا أنه لا يعتبر موظفاً عمومياً، بل يظل تابعاً وممثلاً للمجهز الذي يملك الحق كاملاً في تعيينه وعزله مع مراعاة أحكام القانون التي تبين مجال نشاطه.

(1) لمزيد من التفاصيل عن الربان انظر:

مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2006، ص ص 135-145. ومدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص ص 91-123.

(2) GOUILLOUD Rémond, op. cit, p134.

ب- اختصاصات خاصة: التي يباشرها بوصفه ممثلاً للمجهز وتتمثل في الوظيفة التجارية المتعلقة بإبرام العقود والتصرفات القانونية اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها... إلخ، والوظيفة الفنية وهي التي تهتمنا في دراستنا هذه.

➤ الوظيفة الفنية للريان:

تتمثل الوظيفة الفنية للريان⁽¹⁾ في قيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية المقررة، إذ يعتبر الريان مديراً فنياً للرحلة البحرية ويجب عليه:

- أن يخضع سفينة للمعاينة قبل السفر لكي يتأكد من أن السفينة في حالة جيدة للملاحة والأمن وتحتوي على طاقم كافي ومجهزة تجهيزاً جيداً وممونة وقادرة على قبول الحمولة ونقلها وحفظها.
- أن يحمل معه أوراق السفينة ودفتر اليومية وجميع الوثائق الأخرى.
- قيادة السفينة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وفقاً لخط السير المرسوم.
- أن يكون على ظهر السفينة طيلة الرحلة إلا في الحالات التي ينزل فيها في الموانئ لأغراض المصلحة أو لأغراض أخرى مقبولة اعتيادياً.
- أن يمارس القيادة بنفسه وبصفة شخصية عند دخولها الموانئ وخروجها منها وفي جميع الظروف التي تشكل فيها عملية الملاحة صعوبة خاصة.
- لا يترك السفينة أثناء السفر إلا في حالة الخطر الجدي في البحر على أن يكون آخر من يتركها مع السهر على انقاذ الأوراق ودفتر السفينة وبومياتها ويومية الماكينة وأثمن البضائع المعهود بها إليه.
- أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة والبضائع والأشخاص الموجودين على متنها من الضرر.

(1) نستخلص الوظيفة الفنية للريان من خلال المواد: 589، 594، 595، 581، 593، 602، 598 و599 ق.ب.ج.

- كما يجب عليه السهر على تنفيذ المعاينات المفروضة بموجب النظام البحري الجاري به العمل.

وتبقى سلامة السفينة وما عليها متوقفاً على حزم الريان واحترامه للقواعد الفنية للملاحة البحرية، ومراعاته للاتفاقيات الدولية النافذة والعرف البحري وكذلك الأحكام المعمول بها في الدول التي توجد بها السفينة⁽¹⁾.

2- البحارة:

البحارة حسب MONTAS Arnaud هم « Les hommes au sang salé » الذين يقومون على متن السفينة بوظائف مرتبطة بتسيير وقيادة وصيانة أو تشغيل السفينة، أما رجال البحر فهم كل البحارة الذين يمارسون على متن القارب نشاطات مهنية مرتبطة أو متعلقة باستغلال السفينة⁽²⁾.

أ- الشروط الواجب توافرها في البحارة:

وردت الشروط اللازم توافرها في كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار ضمن الباب الثاني من الكتاب الأول من القانون البحري الجزائري وتتمثل في:

- شرط التمتع بالجنسية الجزائرية.
- شرط السن⁽³⁾: يجب أن يكون الشخص الراغب في ممارسة مهنة البحار بالغاً الثامنة عشرة من عمره.

(1) محمود شحماط، المرجع السابق، ص 48.

(2) Cité par MONTAS Arnaud, op. cit, p 87.

(3) و(4) لمزيد من التفاصيل انظر: - مدحت حافظ ابراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، الفجالة، 1991، ص ص 70-71 و 77-79. - هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 1999، ص ص 85-86.

- شروط اللياقة الصحية⁽¹⁾: حيث تشترط المادة 386 ق.ب.ج. على أنه يجب على الشخص الراغب في ممارسة مهنة بحار أن يكون ذا لياقة بدنية خاصة بممارسة العمل على متن السفن، والتي تحدد شروطها بموجب قرار وزاري مشترك صادر عن وزير الصحة العمومية والوزير المكلف بالبحرية التجارية حسب نص المادة 2/387 ق.ب.ج.

- شرط التأهيل المهني: أي أن يكون الشخص مؤهلاً للقيام بمهمة بحار⁽²⁾، حيث يتم تحديد شروط التأهيل المهني والحصول على الشهادات البحرية المطابقة.

كما تنص المادة 388 ق.ب.ج. على أنه " تثبت صفة البحار بالقيود في سجل رجال البحر الموجود لدى السلطة الإدارية البحرية المختصة"، وذلك بطلب من المعني بالأمر ويمكن رفض التسجيل في ثلاث حالات حسب ما جاء في نص المادة 390 ق.ب.ج. وهي:

- إذا لم يتوفر لدى الطالب شرط من الشروط المذكورة أعلاه.
 - إذا تعرض الطالب لعقوبة جزائية تزيد مدتها عن 3 سنوات وبدون إيقاف التنفيذ.
 - إذا كان محل تحقيق قضائي متخذ ضده.
- هذا ويجوز للمعني بالأمر في حالة رفض طلبه أن يرفع طعنا لدى الوزير المكلف بالبحرية التجارية وذلك خلال الثلاثة أشهر التالية لتبليغ مقرر الإدارة البحرية المختصة⁽³⁾.
- كما يجب على كل بحار أن يفتني كراس الملاحة البحرية الذي يعد كبطاقة تعريف للبحار والذي تسلمه الإدارة البحرية المختصة في مكان التسجيل، ويجب أن يتضمن المعلومات المتعلقة بالبحار وكذا المعلومات المتعلقة بالسفينة والميناء والمجهز... إلخ⁽⁴⁾.

(2) هاني دويدار، المرجع السابق، ص ص 86-88.

(3) نص المادة 391 من ق.ب.ج.

(4) أنظر المواد 394 إلى 400 من ق.ب.ج.

ب- التزامات البحارة:

- وردت التزامات البحارة⁽¹⁾ في القسم الأول من الباب المخصص لرجال البحر من القانون البحري الجزائري، وبالتالي يمكن أن نتعرض لأهمها حيث يجب على البحار:
- أن يؤدي بنفسه العمل المتفق عليه ضمن نطاق العناية المطلوبة وتحت سلطة الريان وإشرافه.
 - أن يكرس نشاطه وعمله لخدمة السفينة، ولا يجوز أن يشحن فيها أية بضاعة لحسابه الخاص بدون إذن المجهز وإلا فيعد مسئولاً عن جميع الأضرار التي تتحملها السفينة من جراء ذلك.
 - أن يقوم بجميع الأعمال الإضافية التي يأمر بها الريان في ظروف القوة القاهرة أو تلك التي تصبح فيها سلامة السفينة والأشخاص المبحرين أو الشحنة في خطر، كما يجب عليه المشاركة في عملية إنقاذ السفن الأخرى أو الأشخاص المشرفين على الغرق.
 - الاعتناء بالآلات والأدوات والوسائل الأخرى التي وضعت تحت تصرفه والحفاظ عليها، حيث يتحمل المسؤولية في حالة أصابها ضرر بخطأ منه.
 - مراعاة الأساليب المحددة في عمله لتفادي حوادث العمل بقدر الإمكان.
 - أن يقوم خارج أوقات عمله وبدون أن يتقاضى أجراً إضافياً بترتيب حجرته وملحقاتها وأمتعة نومه...إلخ.

ج- التزامات المجهز:

1- التزام المجهز بدفع الأجرة:

إذ يلتزم المجهز بأن يدفع للملاح الأجر المتفق عليه، هذا الأجر الذي يتم تحديده في

(1) - مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 150-151. و-مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص ص

- GUILLOUD Rémond, op. cit, pp 120-121.

129-130. وكذلك:

عقد العمل البحري المبرم بينه وبين المجهز، إذ هناك تشريعات تحدد حداً أدنى لا يجوز أن ينزل عنه أجر البحار كما هو الشأن في القانون المصري⁽¹⁾ وتشريعات لا تشترط أي حد أدنى كالتشريع اللبناني الذي يخضع أجر الملاح للحرية المطلقة للطرفين⁽²⁾، فيما يخضعها المشرع الجزائري لأحكام القانون العام.

تعمل نقابة دولية للبحارة، وهي الإتحاد الدولي لعمال النقل (IFT) على توحيد أجور كل البحارة على أساس قواعد محسوبة استناداً إلى الأجور الممنوحة في الدول المتقدمة، وذلك بالضغط الذي يمارسونه على المجهز بالإضراب أو الامتناع عن التحميل... إلخ⁽³⁾. كما تعمل النقابة ضد تحول السفن إلى سفن أعلام مجاملة بهدف التملص من القوانين الوطنية وشروطها وكذلك تجنب الاتحادات العمالية، وتحارب من أجل إيجاد وتأمين حد أدنى للأجور، حيث وقع (IFT) على اتفاقية على مدى ثلاث سنوات مع بعض كبار مشغلي سفن أعلام المجاملة تتضمن زيادة رواتب الطواقم على فترة ثلاث سنوات 2012، 2013 و2014⁽⁴⁾.

2- الحماية الاجتماعية للبحار:

بغض النظر عن الأجرة فإن المجهز ملزم بإطعام وإيواء البحار⁽⁵⁾ ما دام على متن السفينة وكذلك التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحار وإعادته إلى الوطن مع التكفل بجميع المصاريف.

(1) مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 132.

(2) مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 51.

(3) MONTAS Arnaud, OP. Cit, P 122.

(4) نشرة البحارة " الإتحاد الدولي لعمال النقل (IFT) "، ع. 26، لندن، 2012، ص 09. www.iftseafarers.org

(5) المواد من 434 إلى 446 من ق.ب.ج.

-إطعام البحار: وذلك بتزويده بالمثونة المجانية حسب طبيعة ومدة الرحلة والتي يجب أن تكون سليمة وبكمية كافية وجيدة وذات قيمة مغذية ومتنوعة بما فيه الكفاية حسب ما ورد في نص المادة 433 ق.ب.ج.

-إيواء البحار: وذلك بأن يضع تحت تصرف البحارة على متن السفينة مساكن مهيأة على شكل مناسب وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين، كما يجب عليه أن يزود كل واحد من أفراد الطاقم بوسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل للسرير ومنشفتين وناموسية⁽¹⁾.

-التكفل بجميع العلاجات الضرورية للبحار: حيث إذا لم تكن السفينة مزودة بطبيب فيجب أن تجهز بصندوق للأدوية من نوع ملائم ومرفق بتعليمات مفهومة⁽²⁾.

- إعادة البحار إلى الوطن: حيث يلتزم المجهز بإعادة البحار إلى الوطن والنزول في الميناء الذي أبحر منه إذا اقتضى الأمر إنزال البحار إلى البر أثناء السفر لأي سبب كان، هذا ما تستوجبه المادة 449 ق.ب.ج.

ثانيا: ظروف العمل على متن السفينة.

في يومنا هذا، القانون الاجتماعي للبحارة يستند أساسا على القانون الدولي الذي على ضوئه يتم إبرام عقد العمل البحري بين المجهز وكل واحد من أفراد الطاقم.

1-المنظمة البحرية الدولية(OMI):

انشغلت المنظمة البحرية الدولية لوقت طويل بتحسين الشروط العامة للسلامة البحرية بتركيزها على المعايير التقنية للملاحة لكنها وبالموازاة أشرفت، بالتنسيق مع منظمة العمل

(1) المادتين 439 و 440 ق.ب.ج.

(2) المادتين 429 و 445 ق.ب.ج.

الدولية (OIT)، على تبني الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) لعام 1978⁽¹⁾ المعدلة عام 1995⁽²⁾ ثم في عام 2010⁽³⁾.

تعتبر هذه الاتفاقية اتفاقية مرجعية كونها أول صك دولي يضع معايير قاعدية لتكوين وتدريب وإجازة البحارة، كما أنها تلزم الدول التي صادقت عليها بضمان وضع معايير إلزامية مفصلة للكفاءة وأحكام إلزامية أخرى ضرورية لضمان خضوع جميع الملاحين لتعليم وتدريب مناسبين وتمتعهم بما يلزم من الخبرات والمهارات والكفاءات لأداء واجباتهم على نحو يكفل سلامة الأرواح والممتلكات في البحار وحماية البيئة البحرية.

وتجيز هذه الاتفاقية لدولة العلم إقرار أساليب تكوين تختلف عن الأساليب التي تضمنتها الاتفاقية شرط معادلتها لهذه الأخيرة وإخبار المنظمة البحرية الدولية بذلك. كما تخول لدولة الميناء سلطة المراقبة من أجل التحقق من كون رجال البحر العاملين على متن السفن التي تلج موانئها متوفرة على شهادات مطابقة للقواعد أو المعايير الدولية، إذ يحق لها اتخاذ التدابير الضرورية لمنع سفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول المتعاقدة⁽⁴⁾.

التعديلات الرئيسية لاتفاقية STCW 95 التي بدأت في 2006 وانتهت خلال المؤتمر الدولي لمانبلا Manille في جوان 2010، بالإضافة إلى التنسيق مع اتفاقية العمل البحري (CTM)، فإنها تعزز السلامة والأمن البحريين وتعمل على احترام تخصيص

(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. لمزيد من التفاصيل انظر:

BLAVEC André, « La formation aux métier 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

(2) دخلت حيز التنفيذ في 1997/02/01.

(3) دخلت حيز التنفيذ في 2012/01/01.

(4) ميراد ابراهيم، المرجع السابق، ص 34.

الشهادات بالنسبة للسفن ناقلات البترول وضرورة الشهادات للبحارة المؤهلين وإلى إجراءات جديدة حول ساعات العمل والراحة بخصوص البحارة الذين يناوون بالليل وأخيرا إلى خلق شهادة لناقلات البترول⁽¹⁾.

2- اتفاقية العمل البحري (CTM):

تم تبني اتفاقية العمل البحري 2006⁽²⁾ 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 والكاربي في أكتوبر 2011 وكل من استراليا وهولندا في 22 ديسمبر 2011⁽³⁾.

اتفاقية العمل البحري 2006 التي دخلت حيز النفاذ في 20 أوت 2013، تتضمن عشرات من القواعد التي تبنتها منظمة العمل الدولية OIT منذ سنة 1920، كما أنها وصفت بأنها "العمود الرابع quatrième pilier" للوائح البحرية الدولية إلى جانب اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية OMI حول السلامة البحرية ومنع التلوث البحري⁽⁴⁾.

لا يمكن التطرق إلى كل محتوى الاتفاقية بل نكتفي بذكر بعض الأحكام⁽⁵⁾ من بينها

ما يلي:

- تحدد الحد الأدنى للمعايير وظروف العمل للبحارة حول العالم.

⁽¹⁾ MONTAS Arnaud, op. cit, p 89.

⁽²⁾ للإطلاع على التفاصيل عن اللحة التاريخية لاتفاقية العمل البحري وكذا التعريف الذي خصت به رجال البحر انظر: -VALTICOS Nicolas, droit international du travail, éd. dalloz, Paris, 1970, pp 05-113.

⁽³⁾ نشرة البحارة، "الاتحاد الدولي لعمال النقل"، المرجع السابق، ص 06.

⁽⁴⁾ 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.

⁽⁵⁾ لمزيد من التفاصيل عن الأحكام الواردة في الاتفاقية انظر:

- MOUSSAT Alain, « La Convention du Travail Maritime de 2006 », in le pavillon, op. cit, pp 219-226.

رقابة الدولة على السفن

- تلزم المفتشين في الموانئ القيام بالتحري ومتابعة الشكاوي المقدمة من البحارة أو من ممثليهم وتمنح لهم الصلاحية في حجز السفن في حالة وجود عيوب خطيرة ومتكررة.
- حق البحارة في اتفاقية توظيف تضمن لهم العمل في مكان آمن وسليم وظروف عمل ومعيشة لائقة على متن السفينة توقع بين البحار ومالك السفينة أو ممثل عنه.
- الحق في الحصول على راتب شهري يدفع كاملا ووفقا لاتفاقية التوظيف ووفقا لأي اتفاقية جماعية نافذة.
- 14 ساعة عمل كحد أقصى في أي فترة مدتها 24 ساعة أو 72 ساعة عمل في أي فترة مدتها 7 أيام.
- الإعادة للوطن في حالة المرض أو الإصابة أو غرق السفينة أو إفلاسها أو بيعها... إلخ.
- متطلبات محددة لغرف السكن ومرافق الترفيه وتدفئة كافية وتهوية ومرافق صحية وإضاءة والسكن للمرضى.
- الحصول الفوري على العناية الطبية على متن السفينة وعند الميناء.
- إمكانية اللجوء إلى وكالات تزويد الطاقم التي ينطبق عليها الحد الأدنى من المعايير وتكون منظمة وتقوم بتقديم خدمات فعالة وكافية ويعتمد عليها، والتي من شأنها تعزيز وحماية حقوق البحار الوظيفية.
- كما تمنع الاتفاقية أخذ أي رسوم من البحارة لقاء إيجاد وظائف لهم أو حسم أي مبالغ بشكل غير قانوني من الرواتب أو وضع قائمة سوداء للبحارة.

هذه الاتفاقية الجديدة ستدعم حتما الإطار التنظيمي العام للمنظومة البحرية الدولية، لكنها بالموازاة ستزيد من مسؤوليات الدول الأعضاء فيما يتعلق بالتطبيق والتفتيش⁽¹⁾.

الفرع الثاني

المتطلبات الصحية والطبية على السفن.

تقتضي طبيعة العمل في البحر أن تبقى السفينة في البحر لمدة قد تطول أو تقصر بعيدا عن اليابسة ولمسافات طويلة، وهو ما يستدعي تنظيم خدمة صحية وطبية على متن السفينة سواء كانت مخصصة لنقل الأشخاص أو كانت مخصصة لنقل البضائع، هذا بالإضافة إلى ضمان الحد الأدنى لمستوى أماكن المعيشة.

أولا: ضمان أماكن معيشة لائقة على السفينة:

كان البحارة، في عصر السفن الشراعية، يعيشون في عنبر واحد يقع في مقدمة الصاري الأمامي للسفينة، لكن مع تطور السفن تطورت معها وسائل المحافظة على صحة الطاقم.

إذ جاء المجتمع الدولي في سنة 1949 ووضع الاتفاقية رقم 92 لسنة 1949 بشأن إسكان الملاحين على ظهر السفينة والتي عدلت في 1970 ثم في 1987. كما أدرك ملاك السفن أهمية تحسين أماكن السكن وضرورة تزويدها بوسائل التسلية والترفيه التي ترفع من معنويات الطاقم⁽²⁾.

وقد وضعت الدول المتقدمة في صناعة السفن قواعد تحدد مواصفات خاصة بأماكن الإعاشة حرصا منها على صحة الطاقم وراحته مع الوضع بعين الاعتبار طبيعة الرحلات التي تقوم بها السفينة.

⁽¹⁾ Voir : F. PINIELLA, J.M. SILOS et F. BERNAL, « Qui donnera effet à la convention du travail maritime de l'OIT, 2006 », op.cit, p 66.

⁽²⁾ مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 285.

- وبالنسبة للمشرع الجزائري فإنه اهتم بوضع اشتراطات خاصة، بالنسبة لسكن البحارة، وذلك ما ورد في نص المواد من 439 إلى 446 ق.ب.ج. من بين هذه الاشتراطات نذكر:
- يجب أن تكون مساكن الطاقم مهيأة على شكل مناسب، كما ذكرنا أعلاه، وذات تهوية وإضاءة وتدفئة وذلك بنسبة عدد الساكنين وتكون مخصصة لاستعمالهم فقط.
 - أن يتوفر عند كل واحد من أفراد الطاقم على وسادة وغطاءين من الصوف والبياض الكامل للسرير ومنشفتين، إحداهما للحمام وناموسية إذا كانت السفينة تمر في مناطق استوائية، مع وجوب تغييرها وتنظيفها في الفترات المحددة.
 - تقادي اقتسام عامل بالنهار نفس الحجرة مع من يليه في الخدمة الربعية.
 - أخذ التدابير الوقائية لحماية مسكن الطاقم بتزويده بالنوافذ وفتح التهوية والأبواب التي تفتح على السطح وبالناموسيات المناسبة.

ثانياً: أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة:

- كما سبق وأن ذكرنا سابقاً فإن أماكن المعيشة يجب أن تكون نظيفة وصحية بحيث يمكن الإقامة فيها، وهذا ما يتوجب على الريان أن يتأكد منه وذلك بقيامه مصحوباً بواحد أو أكثر من أفراد الطاقم، بالتفتيش على أماكن الإعاشة بالسفينة وتسجيل ذلك في دفتر حوادث السفينة الرسمي مع تدوين التاريخ والوقت اللذان تم فيهما التفتيش وكذا أسماء الشهود الحاضرين أثناء عملية التفتيش وكتابة تفاصيل المخالفات والتعليمات الصادرة عنه.
- كما تقوم إدارة التفتيش البحري بمعاينة أماكن المعيشة في الحالات التالية⁽¹⁾:
- عند تسجيل السفينة أو إعادة تسجيلها.
 - عند تغيير أو إصلاح أماكن المعيشة.
 - عند زيادة عدد الأشخاص الذين يستعملون مكان المعيشة عما هو مقرر.

(1) مدحت عباس خلوصي، المرجع السابق، ص 297.

- عندما يقوم الاعتقاد لدى الإدارة بأن التعليمات غير منفذة.
- عندما يطلب ملاك السفن أو ممثليهم أو ممثل البحارة ذلك التفتيش.
- في حالة تقديم شكوى كتابية من شخص واحد من أفراد الطاقم.

ثالثا: الخدمة الطبية على السفينة.

منذ انشغال الجماعة الدولية بسلامة الأرواح في البحار اشترطت دوما وجوب تنظيم خدمة صحية وطبية على متن السفن العاملة في الرحلات الدولية، بل وأكثر من ذلك فمنذ قديم الزمان اهتمت الدول المطلة على البحر بتنظيم الخدمة الطبية على السفن القائمة بالملاحة في أعالي البحار.

فمثلا نجد في اللائحة الفرنسية للتجارة البحرية لعام 1681 أحكاما خاصة تشير إلى ضرورة تواجد طبيب وتوافر أدوات طبية وأدوية على متن سفن أعالي البحار، وقد استلهمت جميع القوانين من أحكام هذه اللائحة⁽¹⁾.

ومن أهم الأحكام بشأن الخدمة الصحية والطبية على السفن نذكر:

1- التجهيز الطبي للسفينة:

يجب أن تتوفر كل سفينة على تجهيز طبي⁽²⁾، يتمثل في الأدوات والأجهزة الطبية من جهة والأدوية من جهة أخرى وذلك سواء كانت سفينة ركاب أو سفينة بضائع بمعنى أنه حتى في حالة اقتصار المجتمع البشري في السفينة على أفراد طاقمها فإنه يجب تأمين الخدمة الصحية والطبية لهم.

(1) هاني دويدار، المرجع السابق، ص 101.

(2) انظر، بالنسبة للجزائر، القرار المؤرخ في 2001/12/18 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 1986/04/30 والمتعلق

بالتدابير الخاصة بالصيديليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ

2002/01/23، ع. 06.

يختلف نطاق تجهيز السفينة طبيا باختلاف طبيعة الرحلة وعدد الأشخاص المرخص لها بحملهم وكذا مدى ابتعاد السفينة عن اليابسة، فالسفن التي تقوم بملاحة بحرية في أعالي البحار يجب أن يتسع نطاق التجهيز الطبي فيها، نظرا لأن مدة بقاء السفينة بعيدا عن اليابسة قد تطول. عكس السفن التي تقوم بملاحة حدية فقد يكفي فيها توافر وسائل الإسعافات الأولية تقديرا لإمكانية عودة السفينة إلى اليابسة سريعا.

2- حفظ الأجهزة والمعدات الطبية:

لا يكفي توافر الأدوات والمعدات الطبية على متن السفينة، إنما يجب اتخاذ كل التدابير اللازمة من أجل المحافظة عليها صالحة للاستعمال عند الحاجة إليها وبشكل دائم وذلك بمراعاة الأصول الطبية في حفظ الأجهزة والمعدات الطبية.

والمشروع الجزائري ينص في القرار المؤرخ في 2001/12/18 والمذكور أعلاه، أن يتولى طبيب السفينة حفظ الأدوية المصنفة مواد محركة عقاقيرية نفسية والتي يخضع استعمالها للتنظيم في السفن المخصصة لنقل المسافرين ويتولى قائد السفينة ذلك في السفن الأخرى⁽¹⁾.

كما ينص كذلك بوجوب أن تحمل القارورات والأوعية التي توضع فيها الأدوية بشكل تسهل قراءته البيانات التالية: التسمية الدولية المشتركة للمنتجات التي تحتويها، - رقم الحصة، - تاريخ الإنتاج وانتهاء صلاحية الاستعمال، - التركيب الصيدلي والشكل والمقادير. كما يجب أن تكون لدى الضابط المكلف بمسك الصيدلية المحمولة على متن السفينة المعارف اللازمة والكافية في مجال الإسعافات الطبية الأولية تثبت بواسطة شهادة الإسعافات الأولية الطبية تسلمها مؤسسة للتكوين البحري يعينها الوزير المكلف بالبحرية التجارية.

(1) المادة (03) من القرار المؤرخ في 2001/12/18، والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيدليات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني.

الفصل الثاني

رقابة الدولة على السفن الأجنبية

تعتبر المياه الداخلية جزء لا يتجزأ من إقليم الدولة الساحلية وتخضع لسلطتها واختصاصها الداخلي، وللدولة الساحلية على أساس ذلك أن تتولى بطرقها الخاصة تنظيم حقوقها ورقابتها الإدارية والتشريعية والقضائية على مياهها الداخلية⁽¹⁾. إلا أن ذلك ترد عليه بعض القيود وما يهمننا في دراستنا هو قيد السماح للسفن التجارية بالدخول إلى الموانئ التي تعد جزء من المياه الداخلية.

لكن بالرغم من وجود هذه السيادة على المياه الداخلية⁽²⁾، فإن طبيعة تلك المياه ومصالح الملاحة الدولية ومصالح الدولة الساحلية نفسها، تفرض مبدأ دولياً في عدم منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة إلا عند الضرورة الملحة، ويتضمن حقها في إنزال وتحميل البضائع ونزول وصعود الأشخاص.

وفي المقابل فإنه يحق لكل دولة أن تضع القوانين التي تهدف إلى مراقبة الملاحة في مياهها الوطنية، كما يمكنها أن تنظم مسألة دخول السفن الأجنبية إلى موانئها وأن تضع لذلك قواعد الصحة والجمركية والمالية بشكل لا يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية أو إلى التمييز بين سفن الدول المختلفة.

أمام عجز أو عزوف دولة العلم عن ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التي ترفع علمها، وجدت دولة الميناء نفسها مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها وذلك بهدف ضمان احترام معايير السلامة، منع التلوث وكذا تعزيز احترام المعايير

(1) المادة 8 من اتفاقية مونتري قوبي 1982.

(2) تفاصيل عن سيادة الدولة الساحلية على البحر الإقليمي أنظر: -بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، مطبعة دار التأليف، الكويت، 1976-1977، ص ص 12-15.

الاجتماعية، كل ذلك في ظل الاتفاقيات الدولية التي انضمت إليها الدولة وكذا مذكرات التفاهم المبرمة.

ونظرا للأهمية التي تكتسيها الموانئ في موضوع دراستنا، ارتأينا أن نتطرق إلى الموانئ وكل ما يتعلق بتحديدها واستغلالها والقواعد العامة المتعلقة بأمنها مع التركيز على الموانئ في الجزائر (المبحث الأول)، وللتفتيش وأهدافه في مختلف الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة التي انضمت إليها الجزائر وكذا في مذكرات التفاهم (المبحث الثاني).

المبحث الأول الموانئ البحرية

يعتبر الميناء أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، لذلك فإن التشريع الدولي والمحلي يوليان أهمية كبيرة لهذا المكسب الإستراتيجي الهام. فكلما كان تطور الميناء متواكبا مع المواصفات العالمية، وكلما كانت خدماته تنافسية من حيث الجودة والسعر وزمن آدائها كلما زاد الإقبال على الميناء خاصة السفن العملاقة، مما يزيد نصيب الميناء في حجم التجارة الدولية المنقولة بحرا. ونظرا لأهمية الميناء كونه يعتبر أحد مقومات الاقتصاد الوطني، فيجب على كل دولة أن تعمل على تطوير وتحديث موانئها وتحسين الخدمات التي تقدمها⁽¹⁾. والعمل على حمايتها والحفاظ على سلامة السفن والركاب والبضائع وذلك باتخاذ الإجراءات الأمنية اللازمة. لذلك سنتعرض للموانئ من حيث تحديدها واستغلالها (المطلب الأول) وإلى القواعد العامة لأمن الموانئ (المطلب الثاني).

⁽¹⁾ Voir l'article de : HADDOUM Kamel, « Les conditions de prise en charge des activités commerciales portuaires en droit algérien », revue de la cour suprême, N°01, Algérie, 2007, p 145.

المطلب الأول

تحديد الموانئ واستغلالها

الميناء عبارة عن مساحة مائية محدودة طبيعياً أو صناعياً، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة، أو للرسو لعمليات الشحن والتفريغ وأخيراً لعمل الإصلاحات اللازمة⁽¹⁾.

وما يهمننا في دراستنا هي الموانئ التي تلجأ إليها السفن للرسو لعمليات الشحن والتفريغ، لذلك سنحاول تعريف هذه الموانئ وتصنيفها وكذا مكوناتها (الفرع الأول) ثم نوعية استغلال الموانئ وقواعده (الفرع الثاني).

الفرع الأول

تحديد الميناء البحري

أولاً: تعريف الميناء

يعتبر الميناء نقطة إرساء وعبور وإبحار البواخر والسفن، كما أنه نقطة التقاء اليابسة بالإقليم البحري. يخضع لإجراءات وقواعد تنظيمية لا يمكن تجاوزها، جعلت منه منطقة جغرافية محددة المعالم بينه وبين المدينة سور منيع صامد في وجه المتسللين باختلاف غاياتهم، كما تقسم الموانئ إلى أرصفة مضبوطة المقاييس عمقا وطولا لتتمكن السفن من الإرساء بكل سهولة وحرية⁽²⁾.

(1) محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، 2006، ص 47.

(1) نقل عن عويدية فريزة، الجوانب القانونية لتنظيم أمن المطارات والموانئ، رسالة من أجل الحصول على شهادة ماجستير في القانون، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، 2008، ص 39.

عرفت اتفاقية جنيف بشأن نظام الموانئ البحرية لعام 1923 الموانئ البحرية في مادتها الأولى بأنها "هي التي تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية"⁽¹⁾.

بينما لم تعرف كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام 1958 واتفاقية مونتي قوبي لعام 1982 الميناء، بل اكتفت هاتين الاتفاقيتين - الأولى في مادتها الخامسة والثانية في مادتها الثامنة - بتحديد المياه الداخلية والتي تتكون من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل. وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار والمياه التاريخية التي تعلن كذلك⁽²⁾.

كما عرفت المادة 888 من ق.ب.ج. الميناء بأنه: "نقطة من ساحل البحر، مهياة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

وحسب الأستاذ حدوم كمال فإنه من النصوص النادرة التي قامت بتعريف الميناء، فحتى في فرنسا، قانون الموانئ لم يقم بتعريفها بل اكتفى بتحديد الحدود الإدارية للموانئ التي تخضع لسلطة الدولة⁽³⁾.

بعدما تعرفنا على الميناء، لا بد أن لا نغفل عن ذكر أنواع الموانئ التي تختلف وتتنوع حسب الخدمة التي أنشئت لأجلها.

(1) لمزيد من التفاصيل انظر: عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 46 و محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 26، ومحمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 86.

(2) محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 86.

(3) Voir l'article de : 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.

ثانياً: تصنيف الموانئ

تصنف الموانئ حسب الغاية المرجوة منها إلى عدة أنواع، فالمادة 889 ق.ب.ج. صنفتها إلى ثلاثة أنواع هي:

1- **الموانئ التجارية:** هي الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المنتقلين من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري والعكس، وكذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية وذلك في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية.

وباعتبار أن السفن تتردد عليها بانتظام واعتياد سواء من أجل الشحن أو التفريغ فلا بد أن تكون هذه الموانئ على طرق الملاحة البحرية التي تمر بها السفن، كما يجب أن تتميز ببنية تحتية سليمة ومتجددة وخطوط مواصلات متشعبة، إلى جانب ذلك ضرورة أن يتوافر بها ساحات تخزينية وسقائف⁽¹⁾.

تشير نفس المادة المذكورة أعلاه إلى أنه يمكن أن تمارس على مستوى ميناء تجاري، بصفة ثانوية، النشاطات الأخرى المرتبطة بالدفاع الوطني والصيد البحري والنزهة.

2- **موانئ الصيد البحري:** وهي الموانئ الموجهة لاستقبال السفن المجهزة للصيد البحري وتلبية حاجيات هذا النشاط وتطويره.

3- **موانئ النزهة:** وهي الموانئ المهيأة لتلبية حاجيات ملاحة النزهة وتطوير هذا النشاط.

(1) محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 50.

حيث يبلغ عدد الموانئ الجزائرية 11 ميناء من الحجم الصغير والمتوسط، ويصل حجم مبادلاتها الإجمالي إلى 130 مليون طن، وتخدم 95% من المبادلات التجارية الخارجية⁽¹⁾.

هذا بالإضافة إلى الموانئ العسكرية التي تعتبر قاعدة بحرية عسكرية تابعة لوزارة الدفاع الوطني تختص بالنشاط العسكري من أجل الدفاع عن الإقليم⁽²⁾.

ثالثا: مكونات الميناء

تعتبر الموانئ جزء من الأملاك العمومية البحرية، تتميز هذه الموانئ بخصوصيات معينة كعدم قابليتها للتصرف وعدم قابليتها للاكتساب بالتقادم وكذلك فهي غير قابلة للحجز. فالمادة 893 ق.ب.ج. أدرجت الموانئ ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية وهي تأخذ نفس الخصائص.

كما نصت المادة 894 ق.ب.ج. على مكونات الأملاك العمومية المينائية⁽³⁾ والتي

تتمثل في:

أ- البنيات الأساسية المينائية:

تشمل هذه البنيات حسب ما جاء في نص المادة 895 ق.ب.ج. على:

- 1- الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن المتكونة خصوصا من المنارات والعوامات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة.
- 2- مباني حماية الميناء وتتمثل في: الأرصفة، سدود الحجز وكاسرات الأمواج.
- 3- مساحات الماء المغطاة وهي الأحواض وبركات الموانئ.

⁽¹⁾ نقل عن محمد الشريف فاطمة الزهراء ورميني فوزية، الموانئ الجزائرية، "تحول صعب في تسييرها"، م. ا. ش. إ.، العدد السابع، الشلف، ص ص 165 - 180.

⁽²⁾ فريزة عودية، المرجع السابق، ص 39.

⁽³⁾ HADDOUM Kamel, « le nouveau code maritime algérien : de nouvelles perspectives pour les ports », op. cit, pp 130-131

4- الأرصفة وحواجز المرافئ والأرصفة العائمة.

5- الأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها: الأحواض الجافة، أحواض جر السفن بالحبال.

ب- البنايات الفوقية المينائية:

تشمل هذه البنايات تبعاً لما نصت عليه المادة 896 ق.ب.ج. على ما يلي:

1- مجمل المنشآت والتجهيزات الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة للعمليات الآتية:

• رسو السفن والاتصالات اللاسلكية.

• إركاب وإنزال الركاب.

• شحن وتفريغ السفن.

• استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها.

• تموين السفن بالمياه العذبة والطاقة الكهربائية.

• إزالة الصابورة وإزالة غاز السفن.

• تصليح السفن ومكافحة الحريق والتلوث.

• الصيد البحري والنزهة.

2- السطوح الترابية والمساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع وإيداعها.

3- المحطات البحرية.

4- المحطات والسكك الحديدية وكذا الطرقات وممرات الدخول المدرجة في حدود الموانئ.

5- أسواق الأسماك.

6- شبكات المياه العذبة والطاقة الكهربائية وكذا شبكات صرف وجمع المياه القذرة ومياه

الأمطار⁽¹⁾.

(1) المادة 896 من ق.ب.ج.

ج- ملحقات الأملاك العمومية المينائية: تتكون من:

1- منطقة رسو السفن المنتظرة والتي تشمل مساحة ماء مغطاة طبيعيا أو اصطناعيا، تسمى الرحب مع أعماق بحرية مطابقة لمقاييس أمن الملاحة.

2- المناطق الملاصقة للحصن المينائية اللازمة للاستغلال وكذا مناطق توسعة الميناء⁽¹⁾.
كما سبق ذكره، تعتبر الموانئ من الأملاك العمومية وهي تحتوي على مجموعة من المكونات، التي بدورها تحتاج إلى تنظيم يضمن حسن استغلالها.

الفرع الثاني

استغلال 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 01-02 المؤرخ في 6 جانفي 2002 يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها⁽²⁾، عني بشروط الاستغلال ووضوح كيفية عبور المسافرين والبضائع وكذا شروط شحن وتفريغ السفن...إلخ.

أولاً: عبور المسافرين والبضائع

أ- عبور المسافرين:

المحطات البحرية هي الأماكن التي يجب أن يتم فيها إركاب وإنزال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم، وذلك تحت إشراف السلطة المينائية التي تسهر على:

(1) المادة 897 من ق.ب.ج.

(2) المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها ج.ر.ج.ج.ج. الصادرة في 6 جانفي 2002، ع. 01.

- توفير كل المرافق والمنشآت الضرورية لاستقبال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم وضمان عبورهم وأمنهم.
- السهر على صيانة وسلامة هذه المنشآت والسير الحسن للعمليات المنجزة بها.
- استعمال المحطات البحرية خصيصا لاستقبال الركاب وسياراتهم وأمتعتهم قبل الإركاب وبعد الإنزال، وألا تقام عليها إلا مكاتب الإدارات والهيئات التي تتدخل مباشرة في عمليات المراقبة.
- عدم السماح بدخول المحطات البحرية إلا للركاب الحائزين على وثيقة سفر وكذا الأعدان التابعين للسلطة المينائية أو الإدارات الأخرى والهيئات العمومية التي تنشط فيها، وكذا مستخدمي شركات الملاحة والتأمين والمتعاملين المرتفقين.
- غلق المحطات البحرية خارج أوقات استخدامها.

ب- شروط عبور ومكوث البضائع في الموانئ

1- عبور البضائع:

- عرفت المادة 18 من المرسوم التنفيذي 02-01 المذكور سابقا عبور البضائع كما يلي: "يعني عبور البضاعة انتقال هذه الأخيرة من وسيلة نقل بحري إلى وسيلة نقل بري أو العكس سواء مكثت أو لم تمكث على السطوح الترابية...".
- وأضافت الفقرة الثانية من نفس المادة أنه تدخل ضمن العبور أيضا عمليات نقل البضائع من سفينة إلى أخرى، شرط أن تكون في الحدود الإدارية للميناء.
- نستنتج من هذا التعريف أن عبور البضائع يتم بعدة أشكال هي:
- انتقال البضاعة من وسيلة نقل بحري إلى وسيلة نقل بري.
 - انتقال البضاعة من وسيلة نقل بري إلى وسيلة نقل بحري.
 - نقل البضاعة من سفينة إلى سفينة أخرى شرط أن يتم ذلك في الحدود الإدارية للميناء.

يشترط من أجل السماح بعبور البضائع بميناء الحصول على ترخيص تمنحه السلطة المينائية، هذه الأخيرة هي التي تحدد الشروط التي يجب احترامها وذلك حسب أحد أشكال العبور المذكورة أعلاه.

تمنح السلطة المينائية ترخيصا بعبور البضائع بناء على طلب شحن أو تفريغ السفينة يقدم لها من طرف وكيل السفينة أو المؤسسة المكلفة بالمناولة أو من قبل صاحبها أو وكيل البضاعة، وذلك بعد أن يكون قد قام بكافة الإجراءات الأخرى التي تخضع لها البضاعة. كما يجب أن يتم عبور البضائع تحت رقابة الأعوان المؤهلين قانونا التابعين للسلطة المينائية، الذين يقومون بتحديد الأماكن المخصصة للشحن والتفريغ، تحديد الآلات الثابتة والمتحركة الضرورية حسب الحاجة وكذا وسائل التفريغ التي ينبغي استعمالها.

2- مكوث البضائع:

لم يحدد القانون البحري الجزائري آجال مكوث البضائع في الموانئ، حيث أحالنا في شأن ذلك إلى التنظيم.

إذ أنه لا يمكن للبضائع العابرة على الموانئ التجارية أن تمكث أكثر من الأجل الضروري لاستيفاء الإجراءات⁽¹⁾، ويحدد هذا الأجل حسب وضعية كل ميناء في نظامه الخاص وعلى صاحب البضاعة أو موكله القيام بسحب البضاعة خلال مدة المكوث المرخص بها وإلا فتقوم السلطة المينائية تلقائيا، بعد اعداره، بتحويل البضائع المعنية إلى مناطق خارج الموانئ ومساحات الجمركة المخصصة لهذا الغرض على نفقة ومسؤولية المرسل إليه⁽²⁾.

تقع على عاتق مقال التشوين مسؤولية حراسة البضائع والحفاظ عليها خلال طول مدة المكوث المرخص بها في الميناء إلى غاية التسليم.

(1) المادة 927 ق.ب.ج.

(2) المادة 21 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

ثانيا: شحن وتفريغ السفن

بالرجوع إلى الباب الخامس من الكتاب الثالث من القانون البحري الجزائري والذي يحمل عنوان "الاستغلال المينائي"، نجد أن المشرع خصص الفصل الأول منه لتنظيم المناولة المينائية والفصل الثاني للتشوين.

في حين أن الأمر 76-85 المؤرخ في 28 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري⁽¹⁾ جاء تحت عنوان الباب السابع من الكتاب الثاني- الاستغلال التجاري للسفن- " الشحن والتفريغ في الموانئ " المواد من 873 إلى 884 التي ألغيت في القانون رقم 98-05.

بهذا يكون المشرع قد حول نشاط مقاوله المناولة المينائية والتشوين من الاستغلال التجاري للسفينة إلى الاستغلال المينائي⁽²⁾.

جاء المرسوم التنفيذي 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها بالشروط الواجب احترامها أثناء القيام بعمليات الشحن والتفريغ، ضمانا لحسن سير العمليات والحفاظ على حسن سير الموانئ ونظافتها وأمنها. وعلى ضوء نصوص مواد⁽³⁾ المرسوم التنفيذي 02-01 المذكور أعلاه يمكن أن نستخلص الشروط التالية:

- احترام نظام التوقيت المستمر المعمول به في الموانئ، مما يستوجب القيام بعمليات الشحن والتفريغ فور إرساء السفينة وبدون انقطاع.
- يجب أن تنجز هذه العمليات حسب ظروف التوقيت والحمولة والأمن المحددة في النظام الخاص بكل ميناء.

(1) الأمر رقم 76-85 المؤرخ في 28 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج.، الصادرة بتاريخ 10 أفريل 1977، ع. 29، المعدل والمتمم بموجب القانون 98-05.

(2) مرويك 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، ص 12.

(3) المواد من 23 إلى 29 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

رقابة الدولة على السفن

- الاستعانة أثناء هذه العمليات بمستخدمين مؤهلين وعتاد ملائم سواء على متن السفن أو على اليابسة مع احترام الآجال المحددة.
- في إطار السهر على حسن سير العمليات يمكن لأعوان السلطة المينائية المؤهلين قانونا القيام، دون سابق إنذار، بأية رقابة على متن السفن أو على اليابسة واتخاذ الإجراءات الضرورية لتدارك النقائص الملحوظة.
- وجوب اتخاذ جميع الاحتياطات خلال عمليات تفريغ السفن وشحنها لتفادي إحداث أي ضرر وإتلاف على الطرقات وعلى المحيط المباشر.
- وجوب المحافظة على نظافة المنطقة التي تتم فيها العمليات وتصليح الأغلفة ووسائل التغليف المتلفة خلال الشحن أو التفريغ وكذا جمع البضائع المبعثرة صدفه وترتيبها بعناية.
- يجب ترتيب أدوات المناولة المستعملة خلال العمليات عند نهاية كل فترة عمل، وذلك لكي لا تعرقل حركة المرور على الرصيف والسطوح الترابية ومساحات الماء، مع وجوب توجيه أسهم الرافعات نحو اليابسة.
- كما نظم نفس المرسوم التنفيذي في فصله الخامس⁽¹⁾ عملية نقل المواد الخطيرة في الموانئ ومناولتها، إذ:
- يتحمل المجهز أو ممثله المصاريف المتعلقة بوضع جهاز "حاجز نار" أثناء مناولة هذه المواد الخطيرة ونقلها في المنطقة المينائية كلما طالبت المصالح المختصة التابعة للسلطة المينائية ذلك.
- وجوب تجهيز المركبات المتحركة أو المجرورة المستعملة داخل منطقة الحماية بوسائل أمنية مناسبة ومزودة بلافتة تحمل إشارة " مواد خطيرة "، ولا تسلك في تحركاتها إلا ممرات العبور المعدة لهذا الغرض.

(1) المواد من 111 إلى 115 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

• يمنع أثناء مناولة هذه المواد الخطيرة وجود أي شخص يكون حضوره غير ضروري في حدود مسافة 25 مترا من أطراف السفينة.

إلى جانب تنظيم استغلال المناطق المينائية، يجب على الدولة أن تسهر من أجل الحفاظ على أمنها وسلامة مستعمليها من خلال اتخاذ التدابير اللازمة.

المطلب الثاني

القواعد العامة لأمن الموانئ

تتخذ كل دولة الإجراءات اللازمة من أجل الحفاظ على موانئها وسلامة مستعمليها والمترددین عليها سواء الأشخاص أو السفن من كل خطر قد يهددهم كتلف المباني والمنشآت المينائية أو الحرائق أو تلوث مساحات الماء وأعماق الأحواض.

تنفيذا لنص المادة 911 فقرة 02 ق.ب.ج. التي تضمنت الهدف من القواعد العامة في مجال أمن الموانئ، جاء المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ونظم في بابه الثاني هذه القواعد ووضع شروطا من أجل المحافظة على الموانئ وملحقاتها و مساحات الماء وأعماق الأحواض وكذا الوقاية من الكوارث (الفرع الأول)، كما وضع شروطا لحركة السفن في الموانئ (الفرع الثاني) وكذا مختلف الخدمات المقدمة للسفن (الفرع الثالث).

الفرع الأول

القواعد العامة للمحافظة على الموانئ وملحقاتها ووقايتها من الكوارث

أولاً: المحافظة على المباني والمنشآت التابعة للأماكن العمومية المينائية.

نصت المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المذكور آنفاً على مجموعة من التصرفات التي يمنع القيام بها لضمان سلامة المباني والمنشآت التابعة للأماكن العمومية المينائية وملحقاتها والمحافظة عليها، والتي تتمثل في:

- يمنع شحن أو تفريغ البضائع التي من شأنها إتلاف هذه المباني والمنشآت.
- يمنع مرور أو توقيف السيارات والآلات والتجهيزات الأخرى على جميع المباني غير المخصصة لهذا الاستعمال.

- يمنع سد كل المداخل إلى المنشآت المينائية.
- يمنع وضع علامات أو لوحات إشهارية دون موافقة مسبقة للسلطة المينائية.
- يمنع رمي أو إيداع أتربة وقاذورات ونفايات والفضلات الناتجة عن التجارة والصناعة في الموانئ وملحقاته.

وفي الأخير، فإن كل من ألحق أضراراً بالمباني والمنشآت المينائية يتوجب عليه إشعار مصالح السلطة المينائية فوراً أو إعادة تصليح الأضرار التي تسبب بها وإلا تعرض للعقوبات والمتابعات المنصوص عليها قانوناً⁽¹⁾.

ثانياً: المحافظة على المساحات المائية

يقصد بذلك حماية المساحات المائية وأعماق الأحواض من التلوث والحفاظ على سلامتها ونظافتها وذلك بمنع بعض التصرفات خاصة منها⁽²⁾:

(1) المادة 55 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

(2) المادة 56 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

• طرح مياه قد تحوي على المحروقات ومواد خطيرة ومواد كيميائية ونفايات سامة ومواد مضرّة بالصحة وكل مادة مضرّة بالمحيط البحري.

• رمي أو إلقاء من السفينة ردم أو قاذورات السفينة.

• شحن وتفريغ أو نقل مواد قابلة للتفتت أو هشّة دون إقامة أحواض ملائمة.

كما أنه لا يمكن للمصالح المؤهلة لسلطة الميناء منح ترخيص لعمليات تفريغ نفايات السفن في الميناء إلا في حالات خاصة وذلك بعد أن تتحقق بنفسها أو بمساعدة خبير معين من أن مياه الصابورة هذه نظيفة.

ودائماً في إطار الرقابة التي تمارسها السلطة المينائية عن طريق المصالح المؤهلة التابعة لها، فإنه يمكنها إلزام أية سفينة قبل مغادرتها الميناء بالقيام بصرف الزيوت المستهلكة ومياه الأنبار والمياه المستعملة لغسل الصهاريج التي كانت تحتوي على المحروقات وجميع القاذورات السائلة والصلبة والفضلات الموجودة على متنها في أماكن مخصصة لهذا الغرض، كما يمكنها أن تأمر باتخاذ احتياطات خاصة لعمليات تنظيف الصابورة لتفادي التسربات في مساحات الماء.

في حالة مخالفة أي شخص لهذه القواعد، فإنه ملزم بإشعار المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية فوراً، ثم القيام بإصلاح الأضرار التي تسبب فيها. وفي حالة عجزه عن ذلك، تأمر السلطة المينائية بمباشرة الأشغال تلقائياً على نفقة مرتكب المخالفة دون المساس بالعقوبات والمتابعات التي تباشر ضده.

ثالثاً: الوقاية من الكوارث

تعتبر الحرائق والتلوث من الكوارث الرئيسية التي قد تتعرض لها الموانئ، هذا بالإضافة إلى الكوارث الأخرى مهما كانت طبيعتها والتي لها علاقة مع الأخطار التي قد تنجر عن طبيعة النشاطات الممارسة في الموانئ.

لذلك يتوجب اتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل الوقاية من هذه الكوارث من جهة وتوفير الوسائل والأجهزة من أجل مكافحتها في حالة حدوثها.

أ- إجراءات الوقاية من الكوارث:

هناك إجراءات يجب احترامها من أجل الوقاية من الكوارث التي قد تقع في حدود الميناء أو التي قد تنتشر فيه، هذه الإجراءات⁽¹⁾ تكون من اختصاص السلطة المينائية² ويمكن أن نذكر منها ما يلي:

- السهر على توفير أجهزة مكافحة الكوارث وكذا مستخدمين مؤهلين ومكونين.
- السهر على الإبقاء على الممرات والمداخل إلى الموانئ دائما مفتوحة بحيث يسهل على المستخدمين المكلفين بالوقاية من الكوارث ومكافحتها وكذا مصالح الحالة المدنية بدخولها.
- السهر على الحفاظ على أجهزة مكافحة الكوارث المتواجدة بالميناء حيث تكون في حالة سير دائم وسهلة المنال، وإجراء معاينات دورية لحالتها مرة في السنة على الأقل.
- تزويد ريان السفينة فور إرساء سفينته بالميناء بمذكرة تبين كافة المعلومات عن مراكز مكافحة الكوارث.
- يجب على كل سفينة تتوقف بالميناء أن تتوفر على متنها مخططاتها المفصلة، ووضع تحت تصرف السلطة المينائية ومسؤولي فرق الإنقاذ كل ما يلزم في حالة وقوع كارثة وتنفيذ كل الإجراءات المقررة من طرفهم.
- حصر حالات استعمال النار على متن السفينة إلا في تلك المسموح بها أو بموجب ترخيص مسبق من السلطة المينائية.

(1) المواد من 98 إلى 107 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

(2) المادتين 108 و110 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

• منع إشعال النار في المباني والمنشآت المينائية التي قد يشكل إشعال النار فيها خطر اندلاع الحريق، مع إخضاع الأعمال التي تستوجب إشعال النار لترخيص مسبق من السلطة المينائية مع إلزامها باحترام بعض الاحتياطات المحددة في النظام الخاص بكل ميناء.

- منع التدخين في بعض الأماكن سواء على متن السفن لما تكون راسية أو في الميناء.
- اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة من أجل القضاء على القواضم ومنع عبورها.

ب- منع التلوث:

يقع على عاتق المؤسسة المينائية مهمة تنظيم مكافحة الكوارث التي قد تقع في حدود الميناء أو التي قد تنتشر فيه، كذا تنسيق عمليات هذه المكافحة وفقا للإجراءات والكيفيات المحددة في مخططات الطوارئ المعدة في هذا الشأن لكل ميناء.

بينما يتولى ربان السفينة قيادة عملية مكافحة الكوارث التي تقع على متن السفن ويبقى وحده مسؤولاً عن تنفيذ الإجراءات التي قد تشكل خطراً على الوسائل التي يديرها¹. ويلتزم الربان كذلك بإبلاغ المصالح المؤهلة التابعة للسلطة المينائية بالإجراءات المتخذة ومستجدات القضية، والتي بدورها يمكنها التدخل مباشرة عن طريق مسؤول المصالح المؤهلة على متن السفينة والأمر بكل إجراء يهتم حماية المنشآت المينائية أو السفن المرساة بالقرب أو منع استعمال وسائل من شأنها أن تشكل خطراً عليها.

بالإضافة إلى معايير المحافظة على الموانئ وملحقاته، يجب ضبط حركة السفن في الموانئ سواء أثناء دخولها أو خروجها من وإلى الموانئ أو حتى خلال مكوثها فيها.

(1) المادة 109 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

الفرع الثاني

دخول السفن إلى الموانئ

كما سبق وأن أشرنا إليه فإن القاعدة العامة تؤكد حق السفن التجارية في الدخول لموانئ الدول الأجنبية، وليس للدولة الساحلية أن تغلق موانئها في وجه هذه السفن إلا في حالات استثنائية قد يكون مرجعها بعض التدابير الصحية كالاختياط من انتشار أوبئة معينة، أو لمقتضيات النظام العام واستقرار الدولة وأمنها أو أمن السفينة ذاتها إلى غيرها من الأسباب الوجيهة⁽¹⁾.

لكن بالمقابل يجب على السفن الموجودة في ميناء الدولة الساحلية أن تخضع وتحترم اللوائح الخاصة بالملاحة والصحة والجمارك التي تضعها تلك الدولة الساحلية⁽²⁾.

وضع المشرع الجزائري من خلال المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها مجموعة من الشروط التي يجب أن تخضع لها كل سفينة تدخل الميناء، سواء تلك المتعلقة بقبولها داخل الموانئ وتخصيص مراكز لها في الرصيف أو تلك المتعلقة بدخولها وخروجها ومكوئها في الموانئ.

أولاً: شروط قبول السفن في الموانئ

• يجب إشعار السلطة المينائية بثمان وأربعين (48) ساعة على الأقل قبل وصول السفينة للميناء أو عند انطلاقها من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الميناء على مسافة تقل مدة قطعها عن أربع وعشرين (24) ساعة، وذلك من أجل حجز مركز في الرصيف.

(1) محمد سلامة مسلم الديك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، د.ت.ن، ص 116.

(2) عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص ص 46-47.

يقدم إشعار الوصول من طرف مجهز السفينة أو السمسار البحري أو كليهما متضمنا

المعلومات التالية:

- اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة وصولها ومدة التوقف المتوقعة.
- الخصائص الأساسية للسفينة كطولها وعرضها...إلخ.
- حمولة وطبيعة البضائع المنقولة خاصة المواد الخطيرة.

في حالة تغيير المعلومات المقدمة يجب إرسال برقية تصحيحية، وإلا فيجب تأكيد

المعلومات المقدمة أربع وعشرين (24) ساعة قبل وصولها.

- احترام التشوير البحري وقواعد الملاحة المعمول بهما.
- إلزام السفينة التي تدخل الميناء برفع راية جنسيتها والراية الجزائرية زيادة على رايات التشوير التنظيمية.

• يجب على ربان السفينة أو مساعده أن يتواجد على جسر قيادة السفينة خلال أية

حركة، وأن تتم جميع تحركات السفينة بسرعة لا تسبب الإضرار بالسفن الأخرى وورشات الأشغال البحرية والمنشآت المينائية.

• يجوز للمصالح المؤهلة للسلطة المينائية منع الدخول إلى الميناء للسفن التي قد تمس

عند دخولها أمن البنايات والمنشآت والمحافظة عليها أو حسن استغلالها أو إخضاع هذا الدخول لزيارة مسبقة للجنة التفتيش.

ثانيا: شروط دخول وخروج السفن من الموانئ والمكوث فيها

يعتبر ضباط الموانئ التابعين للسلطة المينائية مسؤولون عن تنظيم دخول السفن

وخروجها وكذا مكوثها في الموانئ وفقا للبرنامج المحدد من طرف اللجنة المكلفة بتحديد الأماكن.

من هذه الشروط نذكر ما يلي:

- وجوب تقديم تصريح من طرف كل ريان سفينة يدخل الميناء عند الوصول.
 - يجب أن يكون التصريح مكتوباً طبقاً لأحكام نموذج التصريح الساري العمل به.
 - يخصص رقم الإرساء لهذا التصريح بعد تسجيله من المصالح المعنية للسلطة المينائية.
 - يجب أن يتم إعداد تصريح على نفس الشكل قبل الخروج.
 - كما يجب على الريان أن يسلم نسخة من البيان عندما يقرر تفريغ جزء من الحمولة فقط.
 - يجب على قائد السفينة إعلام المصالح المعنية التابعة للسلطة المينائية بمخطط رسوها وكذا قائمة كاملة للمواد الخطيرة العابرة أو التي يجب شحنها أو تفريغها في الميناء.
 - يجب أن يكون قائد السفينة أو مساعده موجوداً دائماً على متن السفينة أثناء إرسائها، وكذا المستخدمون الضروريون للقيام بأية مناورة في الحالات الإستعجالية.
 - يجب تقديم إشعار بانطلاق السفينة ثلاث ساعات قبل موعد خروجها المقرر.
- هذا بالإضافة إلى الشروط والإجراءات المتعلقة بالوقاية الصحية والمتمثلة في:
- منع الصعود على متن السفينة إلا بموجب إشارة حرية التصرف التي تمنحها السلطة الصحية البحرية.
 - عند مرض عضو أو عدة أعضاء من طاقم السفينة، فتطلب السلطة الصحية البحرية بأن ترسي السفينة في نقطة تسمح بضمان مغادرة المرضى للسفينة بسهولة مع عزلهم الفعال، وتخضع القيام بعمليات على متن السفينة لموافقة السلطة الصحية البحرية.
- هذا ويمكن أن يحدد النظام الخاص لكل ميناء القواعد الخاصة بالدخول إلى الموانئ والخروج منها وكذا المكوث فيها.

لم يكتف المشرع بوضع شروط تحكم حركة السفن في الموانئ، بل أكثر من ذلك قام بتنظيم الخدمات التي تقدمها هذه الموانئ للسفن بواسطة السلطة المينائية.

الفرع الثالث

الخدمات المقدمة للسفن

يقدم مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية خدمات عديدة للسفن سواء عند دخولها إلى الموانئ أو خروجها منها وحتى أثناء تواجدها على أرصفة الميناء، ومن أهم هذه الخدمات الإرشاد والقطر.

أولاً: الإرشاد البحري

يعني الإرشاد المساعدة التي تقدم إلى الربانة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ والرحب والخروج منها، وتتم هذه العملية من طرف مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية⁽¹⁾.

فالإرشاد هو نظام تمليه اعتبارات، من جهة تتعلق بحماية السفينة ذاتها من التعرض للخطر فيما لو اصطدمت بالمنشآت البحرية أو حطام السفن، ومن جهة أخرى هو نظام يمليه الباعث المالي بقصد تحصيل رسوم يستعان بها على صيانة الموانئ وإصلاحها⁽²⁾.
تكون عملية الإرشاد إجبارية لجميع السفن الوطنية والأجنبية في نطاق الحدود الإدارية لكل ميناء باستثناء تلك المعفاة بموجب المادة 178 ق.ب.ج.

تناول المشرع الجزائري الإرشاد في الفقرة الثالثة من القسم الأول من الفصل الثالث من القانون البحري المعنون "النظام والأمن-الملاحة البحرية" من باب تحديد المسؤولية عن

(1) عرفته المادة 171 ق.ب.ج.

(2) شحماط محمود، المرجع السابق، ص81.

الخطأ المحتمل حدوثه أثناء عملية إرشاد السفن⁽¹⁾، كما تطرق إليه من خلال المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها في الفصل الثالث تحت عنوان "الخدمات الرئيسية المقدمة للسفن".

وما تجدر الإشارة إليه هو أن في هذا المرسوم تناول عملية الإرشاد تحت عنوان "القيادة" بدلا من "الإرشاد" بينما تناول تحت عنوان الإرشاد عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدتها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء.

ثم في سنة 2006 جاء المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 جانفي 2006 ليحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ⁽²⁾.

وما يهمننا في دراستنا هو نظام الإرشاد في الموانئ.

فالحفاظ على السفينة ومنشآت الميناء وسلامة الملاحة فيه يتطلب الاستعانة بشخص مؤهل وملم بالميناء وعوائقه لتجنب الاصطدام بالصخور أو الشعاب أو بحطام السفن الغارقة.

حيث يزود كل ميناء بمحطة واحدة أو محطتين للإرشاد تتوفران على مستخدمين مرشدين معتمدين ومؤهلين⁽³⁾ وعلى وسائل عمل لها علاقة بكثافة حركة الميناء.

كما يجب على محطة الإرشاد أن تسخر وسائلها البشرية والمادية على حد سواء لتلبية طلبات الإرشاد الإجباري، والتي تشتغل حسب نظام العمل الدائم.

(1) المواد من 171 إلى 188 من ق.ب.ج..

(2) 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.

(3) لمزيد من التفاصيل عن الإعتمادات والمؤهلات المهنية للمرشدين البحريين أنظر: المواد من 11 إلى 28 من المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 09 جانفي 2006، المذكور أعلاه.

تكون محطة الإرشاد تحت سلطة مرشد رئيس يساعده مرشد رئيس مساعد ويقوم بعدة مهام من بينها إعلام السلطات المختصة المعنية بالطوارئ والحوادث أيا كانت طبيعتها التي تمس بالسلامة والأمن البحريين والتي يسجلها المرشدون ويبلغون عنها أثناء ممارسة وظائفهم.

ثانيا: القطر البحري

نظم القانون البحري الجزائري القطر البحري في الباب السادس⁽¹⁾ لاسيما المادة 861 منه، وكذا المادة 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، حيث عرفته هذه الأخيرة كما يلي:

" يتمثل قطر السفن فيما يأتي:

- العمليات المتمثلة في جر ودفع السفن،
- مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة،
- المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحاة السفينة " .

إذ يجب أن يمارس القطر بواسطة السفن القاطرة والصالحة للقيام بالخدمات، المتفق عليها بين مجهز القطر ومجهز المقطورة، والمزودة بشكل ملائم بالتسليح والتجهيز والتموين والمعدات والآلات اللازمة.

كما يجب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه ووفقا لمبادئ الملاحة البحرية السليمة مع احترام الشروط والقواعد المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بهما.

وتتص المادة 95 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بالنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها أنه "يمكن للسلطة المينائية أن تقرض على ريان السفينة الاستعانة

(1) المواد من 860 إلى 872 من ق.ب.ج.

بالقاطرات قبل أية حركة أو تنقل لسفينة وكذا كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام والشرطة".

نستنتج من نص المادة أن القطر البحري يمكن أن يكون إلزاميا تفرضه السلطة المينائية على ربان السفينة أثناء قيامه بالمناورة في الموانئ كلما رأت ذلك ضروريا. يحدد كل ميناء في نظامه الخاص الشروط الواجب احترامها أثناء عملية القطر.

بعدما تقوم الدولة بوضع الشروط والمعايير من أجل المحافظة على موانئها والحفاظ على سلامة كل مستعمليها سواء الأشخاص أو السفن التي ترتادها، يجب عليها أن تتأكد من تطبيق هذه الشروط وذلك عن طريق التفتيش الذي تمارسه على السفن سواء عند دخولها إلى الميناء أو قبل خروجها منه.

المبحث الثاني

الرقابة عن طريق التفتيش

الاهتمام المتزايد بالسلامة والتلوث في المحيط البحري ساهم في تطوير الوظيفة الدولية للموانئ باعتبارها نقطة مرور إجبارية للسفن وبالتالي يمثل المكان الأفضل لممارسة الرقابة.

أمام عجز أو تخاذل دولة العلم في ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التي ترفع علمها، فإن رقابة دولة الميناء تطورت في السنوات الأخيرة لتشمل سلامة الملاحة البحرية. الرقابة التي تمارسها دولة الميناء ليست بديلاً للرقابة التي يجب أن تمارسها دولة العلم على سفنها لكن دورها يزيد في القضاء على السفن التي لا تحترم المعايير. إذ أنه في حالة ما إذا كانت دولة العلم لا تقوم بواجباتها، فيما يتعلق بسلامة الملاحة البحرية، فتكون دولة الميناء مجبرة على القيام بهذا الدور. فإذا كانت الدولة الساحلية ضحية السفن التي لا تستجيب للقواعد والمعايير الدولية، فإن دولة الميناء هي بمثابة دركي بالنسبة لهذه السفن. إذ أن المرور المتكرر في الموانئ من قبل سفن ترفع أعلام مختلف الجنسيات يمثل مصدر تصادم دائم بين النظام القانوني الوطني وقانون العلم، هذا يقودنا إلى ضرورة تحديد سلطات الهيئات المينائية للتدخل على متن السفن الأجنبية.

فالرقابة التي تمارسها دولة الميناء، تعتمد على تفتيش السفن الأجنبية التي تدخل موانئها والتأكد من احترامها للمعايير الدولية، تكون في إطار الاتفاقيات البحرية الدولية (المطلب الأول) وكذا مذكرات التفاهم الجهوية (المطلب الثاني).

المطلب الأول

التفتيش في إطار الاتفاقيات الدولية

تم إلقاء المسؤولية الخاصة بسلامة البحار والمحيطات وحماية بيئتها من التلوث على عاتق المنظمة البحرية الدولية (OMI)⁽¹⁾ بالتعاون مع المنظمات الدولية الأخرى، مما جعلها الجهة المختصة بإصدار الاتفاقيات البحرية الدولية، وإجراء التعديلات التي تواكب التطور الحديث والمعاصر للسفن. وتتحمل الجهات والأطراف المعنية المسؤولية الكاملة في تطبيق وتنفيذ متطلبات تلك الاتفاقيات، ومن بين هذه الجهات دولة الميناء التي تدعم دولة العلم فيما يتعلق بالرقابة على السفن.

هذه الاتفاقيات البحرية الدولية تجنب الدول المجاملات أو الأفضلية في المعاملة، مما يحد من السفن المتدنية أو غير القياسية من الإبحار. كما أنها تحد وتحمي البيئة البحرية من التلوث الناشئ عن السفن.

فلا يمكن رفع معدلات السلامة البحرية إلا بتطبيق الاتفاقيات البحرية الدولية على السفن، وعلى هذا الأساس سنحاول التطرق لأحكام أهم هذه الاتفاقيات الدولية التي لها علاقة برقابة دولة الميناء، وذلك من خلال دراسة مضمون التفتيش (الفرع الأول) ثم شروط وأنواع التفتيش (الفرع الثاني).

(1) المادة من اتفاقية مونتي قوبي 1982 .

الفرع الأول

مضمون التفتيش في الموانئ

الاتفاقيات القديمة بالخصوص سولاس 1929 أو 1960 لم تخول للدولة الساحلية سوى حق شكلي في مراقبة وجود على متن السفن شهادات السلامة الوطنية. لكن النصوص الأخيرة ذهبت أبعد من ذلك، حيث نص المادة 19 من اتفاقية سولاس 1974 يسمح لدولة الميناء بإجراء تفتيش مفصل إذا كانت عنده أسباب تجعله يظن أن السفينة لا تحترم القواعد الدولية.

ونجد نفس القاعدة في نص المادة 5فقرة 2 من اتفاقية MARPOL وكذا المادة 10 من اتفاقية STCW وكذا اتفاقيات منظمة العمل الدولية OIT واتفاقية مونتي قوبي لعام 1982 في مادتيها 218 و219⁽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⁽²⁾. من التعريف السابق يمكن أن نستنتج مختلف الأهداف من عمليات التفتيش والتي سنتعرض لها على ضوء الاتفاقيات الدولية المذكورة أعلاه.

أولاً: احترام قواعد ومعايير السلامة

بالفعل، توجد عدد من القواعد التي تمت صياغتها في إطار اتفاقيات دولية أو خلال قرارات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية. من بين الاتفاقيات التي اهتمت بجانب سلامة بناء السفن ومعاينتها، يمكن أن نذكر:

⁽¹⁾ BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, EJA , 2006, PP 36 – 37.

⁽²⁾ المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

أ- اتفاقية سولاس (SOLAS):

من قواعد ومعايير السلامة التي نصت عليها، والتي يجب مراعاتها فيما يخص تصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها، ومعايير السلامة الخاصة بنقل المواد الخطيرة، وكذا رقابة مدى تطبيق مدونة إدارة السلامة الدولية (Code ISM) التي يوليها مفتشوا الميناء اهتمامهم⁽¹⁾.

لضمان تنفيذ هذه المعايير تخول اتفاقية سولاس لأية دولة الحق في الاحتفاظ بكل سفينة تدخل أحد موانئها والتي تكون غير صالحة للملاحة، إلى أن تقوم بالإصلاحات الضرورية والاستجابة للمعايير الدولية فيما يخص السلامة.

ومن أهم الإنجازات التي حققتها المنظمة البحرية الدولية OMI التعديلات التي أجرتها على اتفاقية سولاس واستصدار المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية المعروفة بـ **Code ISPS** التي نجحت إلى حد كبير ومؤثر في تحقيق أهدافها وتأثيرها في صناعة النقل البحري بما في ذلك المرافق المينائية بأنشطتها المختلفة والسفن التي تتعامل معها⁽²⁾.

علما بأن هناك فرق بين السلامة البحرية والأمن البحري، فالسلامة لحماية البشر من الحوادث التي تسببها السفن الغير قياسية في حين أن الأمن يحمي البشر من الهجمات من قبل البشر مع القصد الجنائي.

فالمدونة تضمنت في أحكامها وجوب التزام الحكومات المتعاقدة بتنفيذ تدابير الرقابة

⁽¹⁾ LE COUVIOUR Karine, op. cit, p 534.

⁽²⁾ 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، مراكش، 6-8 مارس 2012.

والامتثال للمتطلبات طبقا للاتحة، كما أنها تؤثر في تشغيل السفن غير القياسية بالنظر إلى السفن المحتجزة على خلفية أمنية.

ب- الاتفاقية الدولية لقياس الطنة:

هذه الاتفاقية المعتمدة في لندن بتاريخ 1969/06/23 دخلت حيز النفاذ في 1982/07/18، وقد أوردت هذه الاتفاقية عدة أحكام فيما يخص تفتيش ومعاينة السفن، خاصة المادة 12 التي ذهبت إلى إقرار نفس ما أقرته المادة 19 من حيث وجوب إخضاع السفينة التي تحمل علم دولة متعاقدة إلى تفتيش من قبل ضباط مفوضين من قبل تلك الحكومات.

ويقتصر عمل هؤلاء المفتشين في إثبات مطابقة خصائص السفينة وبنائها وتصميمها للبيانات المسجلة في شهادة الطنية الدولية، وأن هذه الشهادة نفسها التي تحملها السفينة سارية المفعول.

ج- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966:

على غرار الاتفاقيتين السابقتين سارت الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966، حيث تخضع المادة 21 منها السفن إلى التفتيش من قبل ضباط مؤهلين حتى عند تواجدها في موانئ دولة أخرى متعاقدة. ويهدف هذا التفتيش إلى التثبت من أن حمولة السفينة لا تتعدى الحد المسموح به في الشهادة، وأن وضع خط الشحن فيها مطابق لما هو محدد بموجب شهادتها وكذا التأكد من أن السفينة لم يحدث بها تغيير جوهري يجعلها غير صالحة للإبحار⁽¹⁾.

ما تجدر الإشارة إليه في هذا الصدد أنه حتى في الوقت الذي كانت فيه الإدارات المحلية أقل صرامة إلا أنها كانت دائما تعترف لسلطة الميناء بأن تقوم بمراقبة مدى احترام

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

السفن الأجنبية لمعايير وقواعد السلامة، تعززت هذه الرقابة في وقتنا الحالي بشكل ملحوظ⁽¹⁾.

ثانيا: منع التلوث البحري

أمام الآثار الخطيرة للكوارث البحرية التي زعزعت الرأي العام الدولي من جهة وفشل دولة العلم من جهة أخرى، حاولت الدول الساحلية الدفاع عن نفسها بالاستناد على أحكام المادة 219 من اتفاقية مونتي قوبي لعام 1982.

أ- اتفاقية مونتي قوبي 1982:

تحدد الاتفاقية دولة الميناء بأنها تلك الدولة التي تكون السفينة موجودة طوعا داخل أحد موانئها من أجل عمليات تجارية أو تقنية. وقد منحها سلطات هامة فيما يتعلق بمنع تلوث المحيط البحري إلى جانب دولة العلم والدولة الساحلية⁽²⁾.

من بين سلطات دولة الميناء في مواجهة السفن الأجنبية، فيما يخص منع التلوث البحري، تتمثل في جواز إجراء تحقيق وإقامة دعوى في حالتين:

• إذا قامت السفينة بتصريف غير قانوني في مناطق خاضعة لولاية دولة الميناء⁽³⁾.

• إذا كان التصريف غير القانوني تم في مناطق خاضعة لولاية دولة أخرى غير دولة الميناء، بشرط أن يكون هذا التصريف يسبب في تلوث مناطق خاضعة لولاية دولة الميناء أو بناء على طلب الدولة التي أصابها الضرر⁽⁴⁾.

دون أن نغاضي أيضا أن نفس الاختصاصات تخول لدولة الميناء، إذا تأكدت من أن سفينة داخل أحد موانئها انتهكت القواعد والمعايير الدولية المنطبقة فيما يتصل بصلاحية

(1) BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, pp 35-36.

(2) BEER-GABEL Josette, « Environnement et pavillon », in le pavillon, op.cit, pp 119-120.

(3) المادة 218 فقرة 1 من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

(4) المادة 218 فقرة 2 من نفس الاتفاقية.

السفن للإبحار مهددة بذلك بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية، أن تتخذ تدابير إدارية لمنع السفينة من الإبحار ولا يجوز أن تسمح لها بالتحرك سوى إلى أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وعليها أن تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك⁽¹⁾.

ما تجدر الإشارة إليه أن المادة 228 من الاتفاقية تخول لدولة العلم التدخل من أجل وقف أي دعوى مرفوعة ضد أحد سفنها، وذلك مع احترام بعض الشروط والمواعيد.

وبالتالي، إذا لم تتخذ دولة العلم التزاماتها فيما يتعلق بمنع التلوث الناتج عن السفن وبالسلامة بصفة عامة، فإن دولة الميناء تحل محلها. ويرى Pierre-Marie Dupuy أن الدور الذي منح لدولة الميناء من طرف الاتفاقية يمكن أن يشكل في المستقبل عنصراً هاماً في جهاز عالمي أو جهوي للتعاون بين الدول بهدف حماية المحيط البحري حيث كتب:

«Le rôle conféré par la convention à cette sorte d'Etat pourrait, dans l'avenir, constituer un élément important dans la constitution d'un dispositif général (ou régional) de coopération interétatique en vue de protéger l'environnement marin.»⁽²⁾

وأضاف أيضاً:

«L'introduction de l'Etat du port est importante du point de vue des possibilités accrues de poursuites, voir de sanctions judiciaires, qu'elle permet à l'égard des navires pollueurs»⁽³⁾.

ب- اتفاقية MARPOL:

تعتبر اتفاقية ماربول أشمل وأوسع اتفاقية في مجال منع التلوث البحري. فإذا كانت السفينة الخاضعة للتفتيش لا تتماشى مع أحكام الاتفاقية، فإن سلطات دولة العلم تتصرف استناداً لقوانينها الداخلية مع إعلام الدولة التي عاينت المخالفة.

(1) MONTAS Arnaud, op.cit, pp 225-226.

(2) Cité par HABIB Slim, « Les pavillons de complaisance », in le pavillon, op.cit, p 97.

(3) Ibid, p 97.

لدولة العلم أيضا أن تطلب من أي دولة طرف في الاتفاقية أن تقوم بإجراء تحقيق على متن إحدى سفنها العابرة في ميناء تلك الدولة.

في هذه الحالة، إن الانتهاكات التي ترتكبها السفينة في مناطق اختصاص دولة طرف تكون معرضة للعقوبات حسب قوانين هذه الدولة أو قوانين دولة العلم.

وبالتالي يمكن للدول أن تضع نظاما للعقوبات الجزائية أو الإدارية تطبقه على السفن التي تحمل علمها وعلى كل سفينة أجنبية تمر عبر المياه التي تخضع لاختصاصها⁽¹⁾.

أولت الجزائر اهتماما كبيرا بحماية البيئة البحرية جسده على وجه الخصوص بمصادقتها على اتفاقية برشلونة بشأن حماية حوض البحر الأبيض المتوسط، كما تتبنى نفس الموقف الذي تبنته مذكرة باريس لعام 1982⁽²⁾ حيث أنه يمكن رفض دخول السفن الأجنبية التي لا تتوافر فيها المقاييس الدولية إلى المياه الداخلية الجزائرية، أو بالعكس من ذلك، وهو عدم السماح لها بالمغادرة إذا كانت مبررات خطر التلوث ما زالت قائمة⁽³⁾.

ثالثا: تعزيز احترام القواعد الاجتماعية

أ- اتفاقية العمل البحري (CTM):

بموجب اتفاقية العمل البحري لسنة 2006⁽⁴⁾ (CTM) الخاصة بمنظمة العمل الدولية (OIT)، التي تفرض على ملاك السفن إعداد خطة للاحتفاظ بمستويات كافية لظروف العيش والعمل في مساحات آمنة على ظهر سفنهم، إذ يحق لكل بحار⁽⁵⁾:

- بيئة عمل آمنة وسليمة تتوافق مع معايير السلامة.

(1) MONTAS Arnaud, op.cit, p 222.

(2) مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء، الموقعة في باريس في 26 جانفي 1982، دخلت حيز التنفيذ في 01 جويلية 1982.

(3) زازة لخضر، المرجع السابق، ص 80.

(4) لمزيد من التفاصيل عن CTM والتوصيات التي تفرضها في إطار رقابة دولة الميناء انظر:

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.

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

- شروط عمل عادلة.
- عمل لائق وظروف معيشة لائقة على متن السفن.
- حماية صحية ورعاية طبية وتدابير اجتماعية وغيرها من أشكال التدابير الاجتماعية.

فالاتفاقية تتضمن عناصر جديدة مهمة خاصة بالامتنال والتطبيق تقوم على رقابة دولة الميناء، ولذلك لا بد من تأهيل مفتشين مدربين تدريباً جيداً¹ بما يضمن تحقيق جودة واتساق أفضل في أنظمة تفتيش السفن في جميع أنحاء العالم⁽²⁾.

ب- اتفاقية STCW:

تعتبر اتفاقية STCW أول أداة دولية تقوم بإنشاء الشروط الأساسية للتكوين والتأهيل واليقظة بالنسبة لرجال البحر، وقد وضعت مبدأ الرقابة من طرف دولة الميناء لهذه القواعد، بما فيهم السفن التي ترفع علم دولة لم تقم بالتصديق على الاتفاقية⁽³⁾.
فالاتفاقية تكلف المفتشون في دولة الميناء التحقق من شهادات ومؤهلات رجال البحر وذلك بمراقبة:

- أن البحارة حاملون للشهادات المطلوبة والمطابقة للمعايير الدولية.
- أن التأشيريات محررة وذلك في حالة البحارة ذات جنسية مختلفة عن جنسية العلم.
- أن عدد البحارة يتناسب مع قائمة الطاقم المفروضة من دولة العلم⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Le paragraphe 3 de la règle 5.2.1 de la CTM 2006 dispose que : « Les inspections dans les ports sont effectuées par des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port ».

⁽²⁾ MOUSSAT Alain, op.cit, p 224.

⁽³⁾ MONTAS Arnaud, op.cit, p 89.

⁽⁴⁾ BLAVEC André, « La formation aux métiers de la mer : Les conventions STCW et STCW-F », op.cit, p 3.

ما تجدر الإشارة إليه أن الدراسة التي قام بها الإتحاد الدولي لعمال النقل (IFT) توصلت إلى أن البحارة تأثروا كثيرا بقواعد مدونة ISPS حيث أصبحوا يجدون صعوبة أكثر في التنقل بحرية بسبب تطبيق قواعد المدونة التي غيرت ظروف عمل البحارة بشكل ملحوظ، والسبب في ذلك يعود إلى أن كثير من الموانئ تقوم بتغيير قواعد المدونة وتفسيرها حسب ما يرونه⁽¹⁾.

إذ وجد البحارة القادمون من الدول الإسلامية خاصة، بأن تحركاتهم أصبحت مقيدة وأجزاء كبيرة من الموانئ أصبحت مناطق ممنوعة، كما يمنع عليهم مغادرة الموانئ وبالتحديد في موانئ الولايات المتحدة.

وعلى إثر ذلك يأمل الإتحاد الدولي لعمال النقل IFT أن تقوم الحكومات وسلطات الموانئ بإعادة النظر في تفسير المدونة، وهو يعمل على إعداد نظام تبليغ جديد يساعد على التأكد من تطبيق مدونة ISPS ومعايير الأمن الأخرى بشكل سليم⁽²⁾.

الفرع الثاني

شروط تفتيش السفن في الموانئ وإجراءاته

أولاً: شروط ممارسة التفتيش على السفن في الموانئ

حتى تكون عملية التفتيش صحيحة ويتحقق التوازن بين مصالح دولة الميناء باعتبارها صاحبة السيادة على إقليمها البحري، وبين مصالح دولة علم السفينة محل المراقبة باعتبارها صاحبة السيادة على السفينة المراد تفتيشها، يجب أن تتوفر بعض الشروط منها ما يتعلق بالسفينة محل التفتيش ومنها ما يتعلق بسلطة الميناء.

أ- الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش:

لكي تكون عملية التفتيش صحيحة ومطابقة للقواعد الدولية يجب:

(1) نشرة البحارة، المرجع السابق، ص 17.

(2) نشرة البحارة، نفس المرجع، ص 19.

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

فالرقابة التي تمارسها الدولة على السفن التي تحمل علمها تكون بعنوان رقابة دولة العلم، أما التفتيش الذي يكون بعنوان دولة الميناء فيشترط أن تكون السفينة التي تخضع للتفتيش رافعة لعلم دولة أجنبية.

تكمن أهمية هذا الشرط في أنه يحقق مصلحة السفينة نفسها من جهة، ومصلحة دولة الميناء من جهة أخرى، ذلك أن السفينة التي لا ترفع أي علم تعتبر من السفن المخالفة لقواعد قانون البحار الذي يعتبرها سفينة قراصنة، وعلم السفينة دليل على جنسيتها مبدئياً على الأقل⁽¹⁾.

2- أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو:

لا يحق للدولة أن تتعرض لأي سفينة تمر عبر بحرها الإقليمي إذا لم تكن تقصد الدخول إلى الميناء للرسو، إذ في هذه الحالة الدولة تتصرف باعتبارها دولة ساحلية وعليها احترام حق تلك السفينة في المرور البريء⁽²⁾.

وبالتالي، فإن تفتيش السفينة الأجنبية لكي يكون مشروعاً يجب أن يتم دخول السفينة إلى الميناء، بحيث تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لريان السفينة⁽³⁾ تثبت صلاحية السفينة للإبحار دون مخاطر، وفي هذه الحالة تسمح لها بمغادرة الميناء. وإما تتأكد من انتهاك السفينة للقواعد والمعايير الدولية مما يجعلها غير صالحة للإبحار وبالتالي توقف السفينة إلى غاية إصلاحها ولا تسمح لها بالتحرك إلا إلى

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

(2) المادة 24 من اتفاقية مونتري قوبي 1982.

(3) BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op.cit, p 269.

أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، وبعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك⁽¹⁾.

بالإضافة إلى ذلك فإنه يشترط على السفن التي تحمل مواد خطيرة أو ملوثة، من شأنها تهديد ميناء الدولة المستقبلية، أن تقوم بتنبيه سلطات دولة الميناء حتى تستعد لاتخاذ الإجراءات الاحتياطية في مواجهتها، طبقاً لحقها في حماية منشآت المينائية⁽²⁾.

3- أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي:

إذ أنه لا يحق لدولة الميناء أن تؤخر سفينة أجنبية لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش، إذ يقتصر أي تفتيش لسفينة أجنبية على فحص الشهادات والوثائق للتأكد من صلاحيتها ومطابقتها للحالة الفعلية للسفينة⁽³⁾.

يتمثل السبب الجدي الذي يستدعي اتخاذ إجراءات التفتيش المفصل عموماً في حالة عدم تطابق الحالة الحقيقية للسفينة مع ما تحتويه الشهادات والوثائق التي تحملها، أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد من انتهاك مشتبه فيه، أو لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة⁽⁴⁾.

كما أنه توجد أسباب أخرى جديّة وهي تلك الموضحة في الملحق الثالث من مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط⁽⁵⁾ من بينها: - تقرير أو إخطار من سلطة أخرى، - تقرير أو شكوى من الريان أو أحد أفراد الطاقم.

(1) المادة 219 من نفس الاتفاقية.

(2) BOUTOUCHENT Abdenour, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, op.cit, p 256.

(3) المادة 1/226(أ) من اتفاقية مونتي قوبي 1982.

(4) المادة 1/226(أ) 1، 2، 3. من نفس الاتفاقية.

(5) مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997.

ب- الشروط المتعلقة بسلطة الميناء:

يتعين على سلطة الميناء أن تحترم، أثناء ممارستها لعملية التفتيش، الشروط

التالية:

1- أن يكون الموظف المفتش مختصا:

نص البروتوكول المعد بلندن عام 1988 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 في اللائحة 19 (أ)⁽¹⁾ على أنه: " تخضع كل سفينة عند وجودها في ميناء حكومة متعاقدة أخرى للرقابة من قبل موظفين مخولين بهذا أصولا من قبل هذه الحكومة...".

وبالتالي فإن سلطات دولة الميناء هي التي تختار الموظفين المختصين للقيام بعملية التفتيش، 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.

تطبيقا 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، وكذا المادة 17 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 صدر القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد كفاءات تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها⁽²⁾.

(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.

(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.

وتجدر الإشارة إلى أنه يمكن للجنة التفتيش المحلية أن تستعين لاحتياجاتها بأي شخص مؤهل أو هيئة من شأنهما أن يقدمتا مساعدتهما⁽¹⁾.

كما تختص 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⁽²⁾.

2- ألا تتسبب سلطة الميناء في الإضرار بالسفينة:

يجب على الموظف القائم بعملية التفتيش ألا يتسبب في الإضرار بالسفينة محل التفتيش، وذلك بأن يتفادى جعل السفينة تنتظر أكثر من الوقت اللازم لإجراء عملية التفتيش.

حيث أكد على ذلك البروتوكول المعطن بلندن عام 1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار في اللائحة 19 تحت عنوان "الرقابة" الفقرة (9) التي تنص على 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".

(1) المادة 3/14 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

(2) 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. الصادر بتاريخ 22 ديسمبر 2004، ع. 82.

نفس المبدأ، أي مبدأ عدم الإضرار بالسفينة محل التفتيش، مكرس أيضا في مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط في المادة 10 من القسم الثالث من المذكرة.

جاءت هذه الأحكام مطابقة لمبادئ اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982⁽¹⁾.

3- ألا تمارس سلطة الميناء أي تمييز بين السفن الأجنبية:

يجب على سلطة الميناء ألا تقوم بأي تمييز بين السفن الأجنبية الخاضعة لرقابتها، وبصفة عامة كل السفن التي تقوم بزيارة موانئها، بل عليها أن تطبق في تعاملها معها مبدأ المساواة.

هذا المبدأ أكدت عليه اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982 فنصت في المادة 227، على أنه: "لا تميز الدول، في ممارستها لحقوقها وأدائها لواجباتها بموجب هذا الجزء، قانونا أو فعلا، ضد سفن أية دولة أخرى".

حتى عندما يتم اختيار المفتشين للسفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش، فإنهم ملزمون باحترام الحالات المنصوص عليها في القانون. فقد تضمنت المادة 15 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 السفن التي تمنح لها الأولوية والتي يمكن أن نصنفها إلى نوعين:

- السفن التي تظهر لأول مرة في الميناء أو ترسو في الميناء بعد غياب لمدة 12 شهرا؛
- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة أو موقوفة إثر التصنيف⁽²⁾؛

نفس المبدأ تضمنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط⁽³⁾.

(1) المادة 226 من اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982.

(2) BOUTOUCHENT Abdenour, « le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port », op. cit, pp 55-56.

(3) المادة 3 من القسم الخامس من المذكرة.

ثانيا: إجراءات التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية

التفتيش المفروض على السفن الأجنبية نوعان:

أ- إجراء التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة:

أول ما يقوم به المفتش فور دخول السفينة الأجنبية للميناء هو التأكد من صلاحية الأوراق والشهادات والوثائق الموجودة على متنها ومدى استجابتها للمعايير والمقاييس الدولية، وكذا التحقق من تطابقها مع الحالة الحقيقية للسفينة.

هذا ما تضمنته أحكام اتفاقية مونتري قوبي لسنة 1982 لاسيما المادة 226 منها، التي تحصر رقابة الدولة على السفن الأجنبية في فحص الشهادات والسجلات والوثائق الأخرى، للتأكد مما إذا كانت تستجيب للقواعد والمعايير الدولية المقبولة عموما، واستثناء يمكن للمفتش اللجوء إلى إجراء تفتيش أكثر تفصيلا إذا توفرت حالة من الحالات المنصوص عليها في نفس المادة.

كذلك نفس هذا الإجراء الخاص بالتفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة، تبنته مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، حيث نصت المادة الأولى فقرة 2 من القسم الثالث للمذكرة المعنون " إجراءات التفتيش واستكمال نواحي القصور والإحتجاز أو الإيقاف " على أنه: " تضمن السلطة كحد أدنى قيام المفتش بفحص الشهادات والمستندات الموضحة بالملحق (2)، ومطابقتها للمستوى المنفذ بما يطمئنه شخصا على قبول الحالة العامة للسفينة بما فيها غرفة الآلات وكذلك ظروف الإقامة والحالة الصحية".

نفس الإجراء كرسه المشرع الجزائري، وهذا ما نجده في نص المادة 14 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن حيث نصت على أنه: " 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...".

هذا فيما يتعلق بالإجراء الأولي، لكن قد يحدث هناك فرق أو اختلاف واضح وجدي بين ما تحتويه الشهادات والوثائق التي يفحصها المفتشون وبين الحالة الفعلية للسفينة الأجنبية محل التفتيش، ومن ثم فإن المفتش المختص يمكنه القيام بعمل تفتيش أكثر تفصيلاً.

ب- التفتيش المفصل:

يتمثل التفتيش المفصل في إجراء فحص مفصل ومعاينة دقيقة لكل أجزاء السفينة وذلك في حالة وجود لدى المفتشين أسباب واضحة وجدية للاعتقاد أن الحالة الفعلية للسفينة لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق والشهادات والسجلات التي قاموا بفحصها. هذا ما تضمنته اتفاقية مونتي قوبي لعام 1982، وحددت ثلاث أسباب⁽¹⁾ إذا توفرت يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء إلى إجراء التفتيش المفصل وهي:

- حالة ما إذا كانت تتوفر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل تلك الوثائق؛
- الحالة التي لا يكون فيها مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك مشتبه فيه؛
- عندما لا تكون السفينة تحمل شهادات وسجلات صحيحة.

نفس الأسباب تقريبا اعتمدها مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن بمنطقة البحر الأبيض المتوسط، مع إضافة بعض الأسباب الأخرى التي يمكن اعتبارها جدية وبالتالي اللجوء إلى إجراء التفتيش المفصل في حال توفرها، من بين هذه الأسباب تقرير أو إخطار من سلطة أخرى، تقرير أو شكوى من الريان أو أحد أفراد الطاقم...إلخ. كما أنها أعطت السلطة التقديرية للمفتش في تقدير ما إذا كان الأمر يتطلب تفتيشاً مفصلاً أم لا.

(1) أنظر نص المادة 226 من الاتفاقية.

المطلب الثاني

التفتيش في إطار مذكرات التفاهم

كما سبق وذكرناه سابقا فإنه تم إلقاء المسؤولية الخاصة بسلامة البحار والمحيطات على عاتق المنظمة البحرية الدولية OMI بالتعاون مع المنظمات الأخرى، وقد تطرقنا إلى الجهود التي بذلتها في إطار الاتفاقيات الدولية.

ففي السنوات الأخيرة تزايد الاهتمام والسعي من أجل تبني نظام متقدم ومتجانس لتفعيل القواعد المتعلقة بالرقابة، تتمثل في التوصل إلى التطبيق الفعلي لهذه القواعد وضرورة تعاون دول الميناء لإنشاء شبكة عالمية للرقابة تتمكن من القضاء على السفن دون المستوى. فرقابة دولة الميناء تطورت بفضل جهود المنظمة البحرية الدولية، التي قامت بتشجيع الدول على توقيع مذكرات تفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء⁽¹⁾. إذ أن الرقابة التي تمارسها دولة الميناء لا تعوض الرقابة التي تمارسها دولة العلم، لكن دورها مهم في القضاء على السفن التي لا تتوفر على المقاييس الدولية.

تم التوقيع على عدة مذكرات تفاهم جهوية في أوروبا، وفي البحر الأبيض المتوسط، والمحيط الهندي، وإفريقيا الغربية، وفي آسيا والمحيط الهادئ، وفي أمريكا اللاتينية والكارييب. اخترنا أن نتعرض لمذكرة تفاهم باريس 1982 باعتبارها أولى المذكرات الموقعة (الفرع الأول)، ثم مذكرة مالطا 1997 باعتبار الجزائر طرفا فيها (الفرع الثاني).

⁽¹⁾ LUCCHINI Laurent, « rapport introductif général », in le pavillon, op. cit, p16.

الفرع الأول

مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء

الموقعة في باريس سنة 1982 (مذكرة باريس)

بسعي من فرنسا تم التوقيع على مذكرة تفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء Paris Memorandum of understanding on Port State Control في باريس بتاريخ 26 جانفي 1982 ودخل حيز التنفيذ في 01 جويلية 1982. لقد سبقت، إن صح التعبير، القاعدة الواردة بعد بضعة أشهر في اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982 في المادة 219 من الجزء الثاني عشر المتضمن "حماية البيئة البحرية والحفاظ عليها"، تنظم المذكرة التنسيق بين الدول فيما يتعلق بالرقابة على السفن الأجنبية التي تدخل الموانئ الأوروبية⁽¹⁾.

أولا: الدول الأعضاء في المذكرة

كانت المذكرة في البداية تربط 14 دولة وأصبحت إلى غاية 2010 تضم 27 دولة هي: ألمانيا، بلجيكا، قبرص، بلغاريا، كندا، كرواتيا، الدنمارك، اسبانيا، استونيا، فنلندا، فرنسا، اليونان، ايرلندا، اسلندا، ايطاليا، لاتفيا (Lettonie)، لتوانيا، مالطا، النرويج، هولندا، بولونيا، البرتغال، رومانيا، المملكة المتحدة، روسيا، سلوفينيا، السويد. فالمذكرة مفتوحة لانضمام دول خارجة عن المنطقة الأصلية التي تنطبق عليها، كما يوضحه انضمام كندا⁽²⁾.

⁽¹⁾ PANCRACIO Jean-Paul, Droit de la mer, édition dalloz, Paris, 2010, p 141.

⁽²⁾ PANCRACIO Jean-Paul, idem, p 141.

ثانيا: الهيكل التنظيمي للمذكرة

أنشئت بموجب المذكرة لجنة وسكرتارية ومركز إداري للقضايا البحرية (CAAM)⁽¹⁾ في سان مالو (Saint-Malo) الذي يضمن مركزية المعلومات والبيانات المتعلقة بالسفن وعمليات التفتيش، بهدف تنسيق الرقابة وبالتالي تقادي إخضاع السفن التي تحترم المعايير لعمليات التفتيش المتكررة في موانئ الدول المختلفة⁽²⁾ وهو الذي يسير SIRENAC⁽³⁾ وهو بنك معلومات آلي.

ثالثا: تبادل المعلومات

تم إنشاء بنك معلومات آلي يدعى SIRENAC خصيصا من طرف مذكرة باريس، وهو نظام معلوماتي خاص بالسفن التي خضعت للتفتيش، يتضمن جميع عمليات التفتيش التي خضعت لها السفينة يوما بعد يوم في موانئ مختلف الدول الأعضاء في المذكرة وكذا نتائجها. فهو ذات فعالية في التعرف على تاريخ السفينة، وعمليات التفتيش التي خضعت لها سابقا، والانتهاكات التي تمت معابنتها خلالها، وإجراءات الوقف أو الاحتجاز التي اتخذت ضدها، والتصحيحات والإصلاحات التي قام بها المجهز بعدها⁽⁴⁾.

حيث تبقى كل دولة موقعة على المذكرة على اتصال دائم به (أي SIRENAC) عن طريق المحطات، وابتداء من جويلية 1995 أصبح يضع قائمة كل ثلاثة أشهر، تسمى "القائمة السوداء" يحصي من خلالها السفن التي تكون في حالة العود، وهي السفن التي أوقفت مرتين خلال 24 شهرا الأخيرة⁽⁵⁾.

(1) CAAM : Centre d'Administration des Affaires Maritimes

(2) HABIB Slim, «Les pavillons de complaisance», in le pavillon, op.cit, p 98.

(3) PANCRACIO Jean-Paul, op.cit, P 142 : «Système d'informations relatives aux navires contrôlés », positionné géographiquement en France .

(4) PANCRACIO Jean-Paul, ibid, p 142.

(5) BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, P 37, et HABIB Slim, « Les pavillons de complaisance », in le pavillon, op. cit, p100.

رقابة الدولة على السفن

يهدف هذا النظام أساسا إلى الاختيار الأنسب للسفن التي تمنح لها الأولوية في التفتيش.

رابعا: أهداف المذكرة

تهدف المذكرة إلى تحقيق الانسجام والتناغم في عمليات التفتيش التي تقوم بها السلطات المحلية وتعمل التصديق على الوثائق المتعلقة بسلامة السفن والحفاظ على المحيط البحري، وذلك بفرض بعض الشروط والالتزامات على الدول الأطراف من أهمها ما يلي:

- يجب على كل دولة عضو بالمذكرة أن تمارس الرقابة على 25% على الأقل من السفن الأجنبية التي تدخل موانئها.
- يجب ألا تقتصر عمليات التفتيش على احترام المعايير التقنية الخاصة بالسلامة، مثلما كانت سابقا، بل ومنذ سنة 1992 أصبحت تشمل أيضا التحقق من شهادات وتأهيل الطاقم بمعنى احترام أحكام اتفاقية STCW للمنظمة البحرية الدولية لسنة 1978 والمعدلة سنة 1995.
- يجب على الدول الأعضاء أن تحترم مبدأ عدم التمييز ومبدأ المساواة في المعاملة حسب علم السفينة⁽¹⁾.
- يجب على كل دولة موقعة على المذكرة أن تلتزم بوضع نظام رقابة تضمن من خلاله أن السفن الأجنبية، حتى تلك التي تحمل علم دولة ليست طرفا، تتوفر على المعايير والمقاييس الدولية تبعا للقائمة التي تتضمنها المذكرة⁽²⁾.

⁽¹⁾ HABIB Slim, « les pavillons de complaisance », in le pavillon, op.cit, p 98.

⁽²⁾ القائمة تتضمن جميع الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة البحرية وسلامة السفن وتضاف إليها اتفاقية المنظمة العالمية للعمل OIT لعام 1976.

ما يمكن التوصل إليه في الأخير أن المذكرة، على عكس الاتفاقيات المبرمة في ظل المنظمات الدولية، لا تعلن قواعد السلامة ولكنها تتمسك بتعزيز تطبيقها⁽¹⁾.

خامسا: الإجراءات التي يتخذها المفتشون في إطار المذكرة

قبل أن نتعرض للإجراءات التي يتخذها المفتشون، يجب أن نشير إلى أن المذكرة تؤكد وتشرط أن تقوم كل دولة عضو بتوفير كل الإجراءات الضرورية لممارسة عملية الرقابة على السفن، وبالخصوص أن تضع تحت تصرف السلطات المختصة مفتشين مؤهلين.

يقوم المفتشون المؤهلون باتخاذ الإجراءات التالية:

- 1- معاينة عدم وجود أي انتهاك يذكر أو عدم مطابقة للوثائق.
- 2- تقديم وصف في شكل طلب من أجل إزالة أسباب الانتهاك وذلك قبل مغادرة السفينة للميناء. حيث تقع على المجهز مسئولية إزالة أسباب الانتهاك قبل مغادرة الميناء، أو عند أول ميناء يقصده والمفتش ملزم من التأكد من ذلك، في كل الحالات، الملاحظة تسجل في برنامج المعلومات وسيعاد فحصها خلال المرور المقبل بالميناء.
- 3- الوقف أو الاحتجاز: يتمثل في قيام المفتش بوقف أو منع السفينة من الإبحار بسبب الانتهاكات التي عاينها والتي تجعل السفينة غير صالحة للإبحار، هذا المنع يصرح به المفتش المختص اعتمادا على تقديره وحكمه المهني مع احترام الخطوط العريضة لمذكرة باريس.

في حالة ما إذا كانت الانتهاكات تشكل خطرا جديا على السلامة أو على الصحة أو على البيئة البحرية، يجب على المفتش أن يتخذ كافة الإجراءات اللازمة من أجل منع السفينة من الإبحار ووقف استغلالها وذلك إلى غاية إزالة الانتهاكات وتأكد المفتش من أن إبحار السفينة لم يعد يشكل أي من الأخطار المذكورة.

⁽¹⁾ LE COUVIOUR Karine, op.cit, p 533.

سادسا: مصير مذكرة باريس بعد ظهور الاتحاد الأوروبي

بتاريخ 19 جوان 1995 صدرت التعليمات: 95/21/CE du 19 Juin 1995 تلزم الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي بأحكام مذكرة تفاهم باريس لعام 1982، ومنذ ذلك الوقت عرفت المذكرة إضافات كثيرة تتمثل خاصة فيما يسمى « Erika » Les Paquets. بعد غرق ناقلة البترول " Erika " في 13 ديسمبر 1999 وناقلة المواد الكيماوية " Prestige " سنة 2002، في الوقت الذي لم تكن أي دولة، حتى تلك الموقعة على مذكرة باريس، تطبق كلية الأحكام التي تبنتها⁽¹⁾. بعد هاتين الحادثتين تعززت الرقابة على السفن ذات المخاطر عن طريق تنظيم عمليات التفتيش وتوسيع نطاق تطبيق منع السفن من الدخول إلى الموانئ.

دعا البرلمان الأوروبي اللجنة، خلال قرارات 20 جانفي و2 مارس 2000، إلى اتخاذ مبادرات جدية، وفي مارس وديسمبر 2000، قامت اللجنة بعرض ما يسمى « Les Paquets Erika I et II » التشريعية من أجل تفعيل التحسينات الضرورية وكليهما يعززان التعليمات المذكورة أعلاه.

أ - « Erika I » Le Paquet:

تم اعتماده في 21 مارس 2000، ودخل حيز التنفيذ في 22 جويلية 2003، يستند إلى تعليمتي 19 ديسمبر 2001:

• التعليمات الأولى: تعزز رقابة دولة الميناء على السفن التي تدخل إلى موانئ دول الإتحاد الأوروبي. عملية تفتيش السفن، التي تتضمن احترام المعايير الدولية بشأن السلامة البحرية ومنع التلوث البحري بمختلف أنواعه وكذا ظروف المعيشة داخل السفن، أصبحت

⁽¹⁾ PANCRACIO Jean-Paul, op. cit, p 142.

إجبارية بالنسبة للسفن التي تشكل أخطارا هامة⁽¹⁾، بل وأكثر من ذلك فهي تنص على إمكانية منع بعض السفن من الدخول إلى موانئ الإتحاد الأوروبي⁽²⁾.

• التعلية الثانية: ترمي إلى تأطير نشاطات شركات التصنيف بصرامة أكثر، وذلك بإعادة تحديد مهامها وكذا مهام مديري السفن.

إذ يمكن سحب الاعتماد من شركات التصنيف سواء مؤقتا أو بصفة نهائية وذلك في حالة ما إذا ثبت خرق أو إهمال مهني من طرفها، كما يمكن أن تشارك شركات التصنيف في المسؤولية في بعض الحالات التي تنتج عن حادث وذلك في حالة ثبوت الخطأ⁽³⁾.

ب- « Le Paquet « Erika II »

تم اعتماده في 06 ديسمبر 2000 ويستند إلى التعلية CE/59/2002 لـ: 27 جوان 2002، التي تنص على إنشاء:

• نظام موحد لتعقب ومراقبة حركة السفن والمعلومات Système Communautaire de suivi de trafic des navires et d'information (Safe Sea Net) فالدول الأعضاء يجب عليها أن تقرض على السفن، حتى تلك التي تدخل إلى موانئها رافعة علم دولة أجنبية، أن تقدم من جهة النظام الآلي لتحديد الهوية Système d'Identification Automatique (AIS) ومن جهة أخرى نظام تسجيل بيانات الرحا

« Système d'Enregistrement des Données du Voyage VDR ou Boites Noire »

خاصة عندما تكون السفينة تنقل مواد خطرة أو ملوثة⁽⁴⁾.

• الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية

(1) BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, p 39.

(2) LE COUVIOUR Karine, op.cit, p 535.

(3) Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipages, Rapport public thématique, Paris, novembre 2012, p 47, www.ccomptes.fr

(4) BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, pp 35-37.

Agence Européenne pour la Sécurité Maritime(AESM)

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⁽¹⁾. وقد توسعت مهامها لتشمل أيضا عمليات إزالة التلوث وكذا مراقبة وتحديد ومتابعة السفن عن بعد⁽²⁾.

كما تضمنت التعليمات كذلك نصوص تتعلق بحالة الأحوال الجوية الغير مواتية بشكل استثنائي، إذا كانت تمثل خطرا جديا بالتلوث أو تهديد لحياة الأشخاص، ففي هذه الحالة يمكن للسلطات المينائية اتخاذ التدابير المناسبة بما فيها منع الدخول للميناء أو الخروج منه سواء لسفينة معينة بحد ذاتها أو لجميع السفن إلى غاية زوال الخطر أو التهديد⁽³⁾.

ج- « Le Paquet « Erika III »

اعتمد في أفريل 2009 ودخل حيز النفاذ منذ 01 جانفي 2011، النص الجديد فيما يتعلق بالرقابة على السفن من طرف دولة الميناء⁽⁴⁾. يهدف إلى التوصل إلى احترام أفضل للقواعد الدولية في مجال النقل البحري، وذلك بفضل إنشاء قواعد تتعلق بتعزيز الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء.

يمكن أن نلخص محتواه في النقاط التالية:

- تلتزم الدول الأعضاء فيما يتعلق بتفتيش السفن بواجبات سنوية، فعمليات التفتيش تصنف ضمن نوعين:

1- السفن ذات الأولوية (I) (Navires de propriété I) وهي السفن التي تكون عملية التفتيش عليها إلزامية.

(1) Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipages, op. cit, pp 48-49.

(2) ibid, P48.

(3) BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian, op. cit, p 37.

(4) Voir le texte dans la directive 2009/ 16/CE, relative au contrôle par l'Etat du port, entrée en vigueur le 17-06-2009, journal officiel, L 131 du 28-05-2009.

2- السفن ذات الأولوية (II) (Navires de priorité II) وهي السفن التي تكون عملية التفتيش عليها اختيارية.

وبالتالي فإن عملية اختيار السفن التي لها الأولوية للتفتيش مرتبطة بنسبة المخاطر التي تمثلها⁽¹⁾ وهذا ما جاء به النظام الجديد للتفتيش⁽²⁾.

• تنص التعليمات على ثلاثة أنواع من التفتيش:

1- التفتيش الأولي: تكمن هذه العملية في التحقق من الشهادات والوثائق الضرورية

على متن السفينة، ومن الحالة العامة للسفينة وكذا من مدى إزالة أسباب الانتهاك في حالة ما إذا كشفت عنها تفتيشات سابقة.

2- التفتيش المفصل: في حالة ما إذا كشف التفتيش الأولي أن حالة السفينة أو

تجهيزها أو طاقمها لا يتطابقون مع متطلبات الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

3- عملية التفتيش المعززة: في حالة السفن التي تشكل خطرا عاليا والتي يتعدى عمرها

12 سنة.

• إجراءات منع الدخول بالنسبة لبعض السفن:

يجب على الدول الأعضاء أن تمنع الدخول إلى موانئها للسفن التي تحمل علم يبرز

ضمن القائمة السوداء أو الرمادية المتبناة بموجب مذكرة تفاهم باريس والتي تم وقفها أو منع

استغلالها أكثر من مرتين خلال 36 شهرا الأخيرة (هذا بالنسبة للسفن التي ترفع علم من

القائمة السوداء)، وأكثر من مرتين في 24 شهرا الأخيرة (بالنسبة للسفن التي ترفع علم من

القائمة الرمادية).

⁽¹⁾ MONTAS Arnaud, op.cit, p 230.

⁽²⁾ PANCRACIO Jean-Paul, op. cit, p 145.

الفرع الثاني

مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة

الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.

نظرا للحاجة الملحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وأهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن، ووعيا من الدول بمسئوليتها في اتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع تشغيل السفن دون المستوى خاصة الدول التي تقع بها الموانئ، قامت السلطات البحرية لعدد من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط بالسعي من أجل إيجاد نظام متقدم ومتجانس لرقابة دولة الميناء وتعزيز التعاون وكذا تبادل المعلومات في هذا المجال. فتوصلت إلى مذكرة تفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58-2000 المؤرخ في 13 مارس 2000⁽¹⁾.

أولاً: الدول الأعضاء في المذكرة

على عكس مذكرة باريس التي تتكون من مجموعة من الدول فإن هذه المذكرة تتكون من السلطات البحرية لمجموعة من الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط وهي: الجزائر، قبرص، مصر، إسرائيل، لبنان، مالطا، المغرب، تونس، تركيا، والسلطة الفلسطينية. أعدت المذكرة قائمة بمختلف الإدارات البحرية الوطنية التي سوف تقوم بالعمل من أجل تنفيذها وكذا عناوينها، تحت عنوان السلطات البحرية⁽²⁾.

(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.

(2) الملحق (1) من المذكرة.

كما أن المذكرة مفتوحة لأية سلطة بحرية لأية دولة، تتوافق مع المعايير المحددة بالملحق (9)، بشرط أن توافق جميع السلطات التي قبلت المذكرة.

وتنص أيضا المذكرة على إمكانية مشاركة أية سلطة أو منظمة بحرية كمراقب.

ثانيا: الهيكل التنظيمي للمذكرة

يتمثل الهيكل التنظيمي لمذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط من اللجنة والسكرتارية.

أ- **اللجنة:** تتكون اللجنة من ممثل عن كل سلطة من السلطات الأطراف في المذكرة، بالإضافة إلى دعوة ممثل عن كل من المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية وكذلك الإتحاد الأوروبي وذلك للمشاركة كمراقبين، لكن لا يحق لهم التصويت.

تجتمع اللجنة مرة واحدة كل عام، كما يمكن أن تجتمع في مواعيد أخرى تحددها متى رأت ذلك ضروريا.

تقوم اللجنة بتنفيذ المهام المحددة لها في إطار المذكرة لاسيما تلك المحددة في القسم السابع فقرة (3).

كما تتخذ اللجنة قراراتها على أساس الأغلبية البسيطة باستثناء الحالة المنصوص عليها في الملحق التاسع المتعلق بالتعديلات التي يمكن أن تطرأ على المذكرة.

ب- **السكرتارية:** وفرتها السلطة البحرية المصرية ومقرها الإسكندرية بمصر، تعمل تحت إشراف وتوجيه اللجنة.

ومن بين مهامها:

- التحضير للاجتماعات، وتوزيع النشرات ومساعدة اللجنة في القيام بمهامها.
- تسهيل عملية تبادل المعلومات.
- إعداد التقارير اللازمة لأغراض المذكرة.
- القيام بأية أعمال أخرى تضمن التنفيذ الفعال للمذكرة.

ثالثاً: تبادل المعلومات

بالإضافة إلى سكرتارية المذكرة الذي يقوم بحفظ المعلومات التي يتلقاها من السلطات البحرية لاسيما ما يتعلق ب: عدد المفتشين العاملين نيابة عن السلطة بالتفتيش بموانئ الدولة؛ عدد السفن المنفردة التي دخلت موانئها في السنة السابقة للمذكرة؛ تكاليف التفتيش في حالة وجودها. ويجب تحديث هذه المعلومات كل ثلاث سنوات على الأقل.

بالتالي، فإن السلطة ملزمة بتوفير هذه المعلومات للسكرتارية بالإضافة إلى تعهدها بإبلاغ عمليات التفتيش لمركز المعلومات.

مركز المعلومات هو نظام المعلومات الخاص بالمعاينات وعمليات التفتيش على السفن، تقوم بتوفيره السلطات الموقعة على المذكرة ويفضل:

- أن يعمل باستخدام الحاسب الآلي لنقل البيانات، وذلك من أجل التزويد بالمعلومات الخاصة بالسفن التي تمت معاينتها بالموانئ الوطنية⁽¹⁾.
- أن يدخل المعلومات إلى ملفات المعاينة يوميا.
- أن يشمل نظام المعلومات على وسائل اتصال تسمح للتبادل المباشر للرسائل بين السلطات، وتبادل المعلومات الخاصة بمخالفات وانتهاكات التشغيل⁽²⁾.
- أن يوفر نموذج نمطي لتداول المعلومات، مع وجوب استمرار تسهيلات التلكس والفاكسيميلى كنظام بديل لتبادل المعلومات⁽³⁾.

(1) يحصل المركز على هذه المعلومات بالاعتماد تقرير معاينة تفتيش طبقاً للمذكرة، ولقد تضمن الملحق (6) للمذكرة نموذجين (أ) و(ب) لهذا التقرير.

(2) يتم تبادل المعلومات الخاصة بمخالفات وانتهاكات التشغيل، بين السلطات البحرية الموقعة على المذكرة، عن طريق تبادل الرسائل التي يجب أن تتضمن على البيانات الواردة في الملحق (7) من المذكرة.

(3) جاء في تذييل المرفق (8) للمذكرة نموذج للتللكس أو الفاكسيميلى عن السفن التي تتم معاينتها.

يقوم مركز المعلومات بمساعدة السلطات البحرية في اختيار السفن الأجنبية التي تدخل موانئها لمعاينتها. وذلك بتوفير أحدث المعلومات المتعلقة بالمعاينات التي تمت على السفن الأجنبية في أحد الموانئ الأخرى خلال السنة أشهر الأخيرة.

وما يمكن ملاحظته أنه بمقارنة هذه الوسائل لتبادل المعلومات مع تلك التي توفرها مذكرة باريس نجد أنها بسيطة جدا والسبب في ذلك يرجع إلى الإمكانيات المادية المحدودة للسلطات البحرية الموقعة على هذه المذكرة.

رابعاً: أهداف المذكرة

تهدف المذكرة إلى محاولة إيجاد نظام متقدم ومتجانس لرقابة الدولة على السفن الأجنبية في الموانئ، وكذا تعزيز التعاون وتبادل المعلومات في هذا المجال من أجل التوصل إلى تعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية وتحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن، مع ضرورة عدم الإخلال بمبدأ المنافسة بين الموانئ. ولتحقيق ذلك تفرض المذكرة مجموعة من الالتزامات تتعهد السلطات البحرية الموقعة على المذكرة بتنفيذها، تكمن أهم هذه الالتزامات⁽¹⁾ فيما يلي:

- يجب على كل سلطة بحرية أن تقوم بتنفيذ أحكام المذكرة وملحقاتها، وأن تتخذ كافة الخطوات اللازمة للتصديق على الوثائق ذات الصلة بأغراض المذكرة.
- تلتزم كل سلطة بإنشاء نظام فعال لرقابة الدولة على الميناء والحفاظ عليه.
- يجب على كل سلطة أن تحترم مبدأ عدم التمييز فيما يتعلق بعلم السفينة وهو نفس المبدأ الذي تبنته مذكرة باريس.
- أن تلتزم بضمان تطبيق السفن التجارية الأجنبية المترددة على موانئها للمستويات القياسية الموضحة بالوثائق ذات الصلة، وبالتالي يمكن أن نستنتج أن المذكرة تستهدف السفن التجارية الأجنبية.

(1) وردت هذه الالتزامات ضمن القسم الأول من المذكرة تحت عنوان "الالتزامات".

- تلتزم كل سلطة بتنفيذ إجمالي سنوي من المعاينات يناظر 15% من الرقم التقديري للسفن التي دخلت موانئ الدولة خلال فترة الإثني عشرة شهرا الأخيرة، بينما تلزم مذكرة باريس الدول الأطراف فيها بتحقيق معدل سنوي بـ 25% على الأقل من المعاينات على السفن الأجنبية التي تدخل موانئها.
- يجب على كل سلطة أن تقوم بالتشاور والتعاون وتبادل المعلومات مع السلطات الأخرى.

خامسا: إجراءات التفتيش في إطار المذكرة

أ- إختيار السفن التي تخضع للأولوية في التفتيش:

تعطي السلطة، بموجب المذكرة، الأولوية لحالات السفن⁽¹⁾ الآتية:

- السفن التي تزور ميناء دولة تكون السلطة فيها موقعة على المذكرة، سواء للمرة الأولى أو بعد غياب لمدة 12 شهرا أو أكثر.
- السفن التي صرح لها بمغادرة ميناء، تكون السلطة بها هي إحدى السلطات الموقعة على المذكرة، بعد أن اشترطت عليها القيام باصلاح العيوب وتلافي أوجه القصور التي تمت ملاحظتها.
- السفن التي أبلغ المرشدون عنها أو هيئات الميناء لوجود قصور قد يؤثر على الملاحة الآمنة.
- السفن التي تكون شهاداتها الخاصة بالبناء والمعدات غير معتمدة.
- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو ملوثة.
- السفن التي تم استبعادها من التصنيف أو التي فقدت تصنيفها لأسباب السلامة على مدى الستة أشهر السابقة.

⁽¹⁾ وردت على سبيل الحصر في القسم الثالث من المذكرة.

ب- الشروط الواجب توافرها في التفتيش:

- يجب أن يكون المفتش شخص مفوض رسميا من قبل السلطة التي يعمل بها ويكون مسئولا أمامها.
- يجب أن يحمل كل مفتش بطاقة شخصية⁽¹⁾ تصدرها السلطة التي يعمل لديها، توضح تفويض المفتش للقيام بالتفتيش.
- يمكن للمفتش أن يستعين بشخص لديه الخبرة المطلوبة عندما لا تستطيع السلطة أن توفرها، عكس ما ورد في مذكرة باريس التي تلزم الدول الأطراف فيها لتوفير مفتشين مؤهلين.
- يجب أن لا تكون للمفتش الذي يقوم بالرقابة على ميناء الدولة أو الشخص الذي يساعده، أية مصالح تجارية سواء بميناء المعاينة أو بالسفن التي يتم معاينتها، كما لا يجب أن يعمل المفتش أو يضطلع بعمل نيابة عن المؤسسات غير الحكومية سواء التي تصدر شهادات التصنيف أو الشهادات القانونية أو التي تقوم بعمليات المعاينة من أجل إصدار هذه الشهادات.

ج- أنواع التفتيش التي تضمنتها المذكرة:

نصت المذكرة على غرار ما تضمنته مذكرة باريس بوجوب إجراء تفتيش أولي يتضمن معاينة الشهادات والتطبيق والتحقق من مدى مطابقتها للحالة الفعلية للسفينة محل التفتيش، وفي حالة ما إذا كانت هناك أسباب واضحة لإجراء تفتيش أكثر تفصيلا ناء على الحكم المهني للمفتش، فعلى خبير المعاينة أن يراعي، عند قيامه بالتفتيش، الاعتبارات الموضحة في إجراءات رقابة الميناء، وأحكام القانون البحري الدولي بشأن البضائع الخطرة وكذلك الأحكام الخاصة بظروف العمل والمعيشة على متن السفينة.

(1) وضعت المذكرة نموذجا عن البطاقة الشخصية التي يجب أن يحملها المفتش في الملحق (5).

رقابة الدولة على السفن

عند الانتهاء من التفتيش يقدم المفتش إلى الريان مستندا⁽¹⁾ يوضح فيه نتائج التفتيش وتفاصيل أي قرار اتخذته المفتش والإجراءات التصحيحية التي يجب أن يقوم بها الريان أو المالك أو المجهز.

ففي حالة وجود عيوب أو أوجه قصور فيجب على السلطة أن تتأكد من أنه قد تم إصلاحها قبل أن تسمح للسفينة بالإبحار.

أما إذا تبين أن أوجه القصور تشكل خطرا على السلامة أو الصحة أو البيئة تقوم السلطة باحتجاز السفينة أو إيقاف تشغيلها بمجرد اكتشافها، ولا يرفع أمر الاحتجاز أو إيقاف التشغيل إلا بعد إزالة الخطر. أو يمكن السماح لها بالإبحار إلى ميناء آخر أو أقرب ترسانة إصلاح وذلك فقط في حالة صعوبة تلافي أو علاج أوجه القصور في الميناء الذي تم فيه التفتيش، مع ضمان إمكانية سير السفينة بدون خطر على السلامة أو الصحة أو البيئة، وإخطار السلطة المختصة للدولة التي ستتجه إليها السفينة وكذا دولة العلم.

(1) المستند الذي يجب على المفتش أن يقدمه للريان بعد نهاية التفتيش، وهو في شكل تقرير ورد نموذجين عنه في المذكرة بالملحق (6).

الخاتمة:

ارتفعت نسبة التجارة العالمية بشكل ملحوظ، كما ارتفع معها الأسطول البحري حيث وصل إلى 4,5%. علما أن عدد السفن المسجلة في الدول المتقدمة والتي تعتمد على اقتصاد السوق زادت بنسبة 4,9%، بينما السفن المسجلة في الدول التي لا تخضع عملية التسجيل لشروط صارمة ودون تكاليف فقد ارتفعت بـ 11,5% بما فيها ثلثين من مالكي هذه السفن ينتمون للدول المتقدمة⁽¹⁾.

كما تطورت الترسانة القانونية منذ تبني اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982، بشأن مجموعة القواعد التي يجب على الدولة أن تحترمها عندما تقوم السفن التي ترفع علمها بالإبحار في مختلف المناطق البحرية، سواء القواعد المتعلقة بتصميم السفن التجارية وبنائها وتجهيزها أو تلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية من التلوث الذي تحدثه السفن بكافة صورته وفي كافة المناطق البحرية والتقليل من التلوث غير العمدى بأية مواد ضارة تتسرب من السفن، وكذا القواعد التي تحدد المعايير الدنيا المتعلقة بتشغيل أطقم السفن وتأهيل البحارة وتوفير ظروف أفضل لعمالهم ومعيشتهم.

الملاحظ أن هذه القواعد لم تتلق الاحترام الضروري من أجل ضمان السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث. فهناك بعض الدول التي تتهاون في ممارسة رقابتها على السفن التي ترفع علمها، رغم توفرها على كل الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة، بينما تعجز دول أخرى عن فرض رقابتها على السفن التي تحمل علمها بسبب نقص إمكانياتها سواء المادية أو البشرية. فعملية التفتيش تحتاج إلى وسائل وأجهزة متطورة وغالبا ما تكون

(1) وردت هذه الإحصائيات في مقال الأستاذ:

- DE MARFFY-MANTUANO Annick, rapport général, in le pavillon, op.cit, p186.

باهظة الثمن وفي غير متناول جميع الدول لاسيما الدول الفقيرة، كما تحتاج إلى أشخاص مكوّنين ومؤهّلين تأهيلا خاصا حسب احدث التكنولوجيات.

كما أن تطبيق القواعد التقنية المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية ومنع التلوث البحري منعزل تماما عن فكرة ملكية السفينة. حيث قدرت اتفاقية مونتي قوبي لسنة 1982 أن المسألة لا تقع عليها، بل هي من اختصاص القانون الداخلي للدول الذي ينظم شروط وإجراءات ملكية السفينة، وبالتالي لا يمكن تطبيق القانون الدولي من أجل تحديد ملكية السفينة.

فلا يمكن للاتفاقيات الدولية أن تحقق أهدافها إلا إذا كانت هناك تشريعات داخلية للدول صارمة تكملها، إذ يجب على الدول أن تضع عقوبات صارمة وردعية من أجل وضع حد للانتهاكات، زيادة على ذلك يجب رفع قيمة العقوبات ذات الطابع المالي لتفادي دفعها من طرف المالك أو المجهز من الأرباح التي يجنيها من استغلال سفن دون المستوى.

كما يجب على الدول أن تقوم بوقف تسجيل السفينة واستعمال العلم وشطب السفن التي تكرر الانتهاكات لأكثر من مرة من سجلات دولة العلم. كما يجب ألا يشمل التأمين على دفع قيمة الغرامات المالية.

في الأخير لا يتم رفع معدلات السلامة البحرية إلا بالتطبيق الصارم لأحكام

الاتفاقيات البحرية الدولية على جميع السفن والعمل على:

- القضاء أو الحد من السفن دون المستوى التي لا تستجيب لأدنى معايير السلامة وإقصاء أعلام المجاملة.

رقابة الدولة على السفن

- تشجيع ملاك ومجهزي السفن على اقتناء سفن جديدة ذات مواصفات حديثة تستجيب لشروط وقواعد السلامة المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية.
- وضع وتنفيذ خطط التدريب والتأهيل لطاقم السفينة.
- الالتزام بتنفيذ التفقيش على السفينة قبل مغادرتها الميناء، والقيام بالاختبارات اللازمة لأجهزة و معدات سلامة السفينة.
- تقييم أداء دولة العلم، من حيث كفاءتها وأدائها لرقابة وتفقيش سفنها، وإعطائها تصنيف في القوائم في نظام المعلومات الآلي لمذكرات التفاهم، كما يحدث في مذكرة باريس.
- تشجيع الدول نحو الانضمام لمذكرات التفاهم بشأن نظام رقابة دولة الميناء.
- تحديد هيئات التصنيف، من حيث كفاءتها وأدائها للسفن التي تحمل شهادة تصنيفها.
- تزويد المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات التي تتطلبها الاتفاقيات الدولية الإلزامية.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

أ- الكتب:

1. بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، مطبعة دار التأليف، الكويت، 1976-1977.
2. جلال وفاء محمدين، قانون التجارة البحرية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
3. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2009.
4. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2009.
5. صلاح الدين عبد اللطيف الناهي، مبادئ التنظيم القضائي والتقاضي والمرافعات، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1996.
6. طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2004.
7. عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2011.
8. عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2008.
9. عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الأولى، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 1999.
10. عبد المنعم محمد داوود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن.

11. علي البارودي - محمد فريد العريني - محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2001.
12. علي البارودي وهاني دويدار، مبادئ القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2003.
13. كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
14. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، 2008.
15. محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، د.ت.ن.
16. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، د.ت.ن.
17. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2005.
18. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2006.
19. محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010.
20. مدحت حافظ ابراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، الطبعة الأولى، مكتبة غريب، القاهرة، 1991.
21. مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، الشنهابي للطباعة والنشر، مصر، 1993.
22. مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2006.

23. هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 1999.

24. وهيب الأسير، القانون البحري، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2008.

II- المذكرات

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. **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.
7. **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. **بن عمار محمد**، "مفهوم السفينة في القانون البحري الجزائري"، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية الاقتصادية والسياسية، العدد 1، 1993، ص ص 102-108.
2. **محمد التويجري**، السفينة وإجراءات تسجيلها وبيعها، مجموعة التويجري وشركاه للمحاماة والاستشارات القانونية، ص ص 1-17، www.twaijri.com
3. **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.
4. **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، مراكش، 6-8 مارس 2012.

IV- الوثائق والتقارير

1. مقدمة Class NK، هيئة نيبون كيوكاي، هيئة عاملة في مجال تصنيف السفن (NK)، فيفري 2012، www.classnk.or.jp
2. نشرة البحارة "الاتحاد الدولي لعمال النقل (IFT)"، العدد 26، لندن، 2012، www.itfseafarers.org

3. 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.

4. 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.

V- النصوص القانونية

1. 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. الصادر سنة 1981، ع 01.

2. 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. الصادر بتاريخ 01 جوان 1988، ع 2.

3. المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج.ر.ج.ج. الصادر بتاريخ 24 جانفي 1996، ع 6. (لم ينشر مضمون الاتفاقية).

4. 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. الصادر بتاريخ 10 جانفي 2001، ع 03.

5. 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.
6. 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.
7. المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر.ج.ج. الصادرة بتاريخ 14 نوفمبر 2010، ع. 69.
8. الأمر رقم 76-85 المؤرخ في 28 أكتوبر 1976 المتضمن القانون البحري، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 10 أبريل 1977، ع. 29.
9. 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.
10. المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 6 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 6 جانفي 2002، ع. 01.
11. 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.
12. 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.
13. 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.

14. القرار المؤرخ في 18/12/2001 يعدل ويتمم القرار المؤرخ في 30/04/1986 والمتعلق بالتدابير الخاصة بالصيديات الموجودة على متن السفن التي ترفع العلم الوطني، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 23/01/2002، ع. 06.
15. القرار المؤرخ في 07 ماي 2003 يحدد تنظيم اللجان المحلية لتفتيش السفن وسيرها، ج.ر.ج.ج، الصادرة بتاريخ 08 جويلية 2003، ع. 36.
16. قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج. ر. ج. ج. الصادرة بتاريخ 14 أفريل 2004، ع. 23.

VI - النصوص الدولية

1. اتفاقيات جنيف لعام 1958 لقانون البحار، الوثيقة الختامية لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في 29 أفريل 1958، 146_2,vol,UNCLOS,off.Rec,1958,L.58/13/conf/A www.un.org/law/avl
2. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، المنشأة بموجب المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III)، الذي عقد من 1973-1982، الموقعة بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتي قوبي (جامايكا)، دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، www.un.org/convention_agreements
3. المدونة الدولية لإدارة السلامة Code ISM، اعتمدها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار (41) A 741 في صيغتها المعدلة. <http://www.supmaritime.fr/code>

ثانيا: باللغة الفرنسية

I- OUVRAGES

1. **BONASSIES Pierre et SCAPEL Christian**, droit maritime, librairie générale de droit et de jurisprudence, Paris, 2006.

2. **DE LANGAVANT Emmanuel**, droit de la mer –les moyens de la relation maritime-, 1^{re} éd., éd. cujas, Paris, 1983.
3. **DENIZOT Philippe**, Le scandale des pavillons de complaisance, édition maritime et d’outre mer, Paris, 1978.
4. **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.
5. **DUPUY René-Jean et VIGNES Daniel**, Traité du nouveau droit de la mer, éd. economica, Paris, 1985.
6. **JAMBU Merlin**, Les gens de mer, éd. dalloz, Paris, 1978.
7. **LE COUVIOUR Karine**, La responsabilité civile à l’épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime, Tome II, presses universitaires d’aix-marseille, 2007.
8. **MONTAS Arnaud**, droit maritime, Magnard-Vuibert, Paris, Février 2012.
9. **PANCRACIO Jean-Paul**, droit de la mer, éd. dalloz, Paris, 2010.
10. **REMOND-GOUILLOUD Martine**, Droit maritime, 2^e éd., éd. A. pédone, Paris.
11. **RODIERE René- DU PONTAVICE Emmanuel**, droit maritime, 12^e éd., dalloz, 1997.
12. **VALTICOS Nicolas**, droit international du travail, éd. dalloz, Paris, 1970.
13. **VIALARD Antoine**, droit maritime, 1^{ere} éd., presses universitaires de France, Paris, 1997.
14. **VINCENT Philippe**, droit de la mer, éd. larcier, Belgique, 2008.

II- THÈSES

1. **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.
2. **BOUTOUCHENT Abdenour**, Les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et le transport maritime, thèse de doctorat, Montpellier I, juin 1991.
3. **ROUX Jean- Marc**, Les pavillon de complaisance, thèse pour le doctorat en droit, Paris, le 25/06/ 1959.

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, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, 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, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, 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. **DELEBECQUE Philippe**, « Navire », répertoire de droit commercial, février 2005 (dernière mise à jour : janvier 2012).
7. **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>).
8. **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.
9. **DU PONTAVICE Emmanuel**, « Les pavillons de complaisances », le droit maritime français, N°345, journal de la marine marchande, Paris, 1977, pp 503-512.
10. **DU PONTAVICE Emmanuel**, « Les pavillons de complaisances », le droit maritime français, N°346, journal de la marine marchande, Paris, 1977, pp 567-582.
11. **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.
12. **HABIB Slim**, «Les pavillons de complaisance», in Le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 81-104.
13. **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.
14. **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.

15. **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.
16. **LUCCHINI Laurent**, «Rapport introductif général», in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 7-20.
17. **MOUSSAT Alain**, «La Convention du Travail Maritime de 2006», in le pavillon, colloque tenu à l'institut océanographique de Paris, éd. A. pédone, 2008, pp 220-226.
18. **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>.)
19. **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. pédone, 2008, pp 21-28.

IV- CONVENTIONS

1. Convention sur la mer territoriale et la zone contigüe 1958, nations unies, recueil des traités, Vol. 516, p. 205.
2. Convention sur le plateau continental 1958, nations unies, recueil des traités, Vol. 499, p. 311.
3. Convention sur la haute mer 1958, nations unies, recueil des traités, Vol. 450, p. 82.
4. Convention des Nations unies sur le droit de la mer dite de Montego bay (1982), in www.un.org/convention_agreements

V- RAPPORT

- Cour des comptes, La sécurité des navires et de leurs équipages, Rapport public thématique, Paris, novembre 2012, www.ccomptes.fr

فهرس الموضوعات

- 3..... قائمة المختصرات
- 5..... مقدمة
- 8..... الفصل الأول: رقابة دولة العلم على سفنها
- 9..... المبحث الأول: الرقابة التي تمارسها الدولة على الشؤون الإدارية لسفنها
- 10..... المطلب الأول: مفهوم السفينة ونظامها القانوني
- 10..... الفرع الأول: تعريف السفينة وتصنيفها
- 11..... أولاً: تعريف السفينة
- 11..... أ- تعريف السفينة في الاتفاقيات الدولية
- 12..... ب- تعريف السفينة في القانون الجزائري
- 14..... ثانياً: تصنيف السفن
- 16..... الفرع الثاني: ذاتية السفينة
- 16..... أولاً: إلزامية اختيار اسم للسفينة
- 17..... ثانياً: وجوب اتخاذ السفينة موطناً
- 18..... ثالثاً: إلزامية بيان حمولة السفينة
- 20..... رابعاً: إلزامية وضع درجة للسفينة
- 21..... خامساً: العلامات المميزة للسفينة
- 21..... الفرع الثالث: النظام العام للسفينة
- 22..... أولاً: شروط اكتساب الجنسية
- 24..... ثانياً: علم السفينة علامة ظاهرة لجنسيتها

- أ-وحدة التسجيل والعلم.....24
- ب-علم الدول الحبيسة.....25
- ج- مشكلة أعلام المجاملة26
- المطلب الثاني: الإشراف الإداري على السفن29
- الفرع الأول: تسجيل السفن30
- أ-إجراءات التسجيل32
- ب-آثار التسجيل33
- الفرع الثاني: معاينة أوراق وشهادات السفن34
- أولاً: شهادة الملاحة.....35
- 1-أهم شهادات الملاحة36
- 2-أهداف شهادة الملاحة37
- ثانياً: شهادات السلامة.....39
- 1-أهم شهادات السلامة39
- 2-صلاحية شهادات السلامة40
- المبحث الثاني: الرقابة التي تمارسها الدولة على الشؤون التقنية**
- والاجتماعية لسفنها42**
- المطلب الأول: الرقابة التقنية على السفن44
- الفرع الأول: المعايير الدنيا الخاصة بالجوانب التقنية لحماية السفينة.....45
- أولاً: المعاهدات الدولية45
- أ-اتفاقية سولاس SOLAS45
- ب-الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 196648
- ج_ الإتفاقيات الأخرى.....48

- ثانيا: الرقابة التقنية عن طريق شركات التصنيف 49
- 1- دور شركات التصنيف 49
- 2- مسؤولية شركات التصنيف 52
- ثالثا: قواعد تفتيش السفن في الجزائر 52
- الفرع الثاني: الآليات التقنية لحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن 57
- أولا: الاتفاقيات الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن 58
- 1- اتفاقية MARPOL لعام 1973 الخاصة بمنع التلوث من السفن 58
- 2- اتفاقية مونتي قوبي 1982 61
- ثانيا: ضوابط منع التلوث الصادر من السفن في الجزائر 62
- المطلب الثاني: الرقابة الاجتماعية التي تمارسها الدولة على سفنها 65
- الفرع الأول: الطاقم وظروف العمل على متن السفينة 65
- أولا: طاقم السفينة 66
- 1- ريان السفينة 66
- 2- البحارة 68
- ثانيا: ظروف العمل على متن السفينة 72
- 1- المنظمة البحرية الدولية (OMI) 72
- 2- اتفاقية العمل البحري (MLC) 74
- الفرع الثاني: المتطلبات الصحية والطبية على السفن 76
- أولا: ضمان أماكن معيشة لائقة على السفينة 76
- ثانيا: أحكام الرقابة والتفتيش على أماكن المعيشة 77
- ثالثا: الخدمة الطبية على السفينة 78
- 1- التجهيز الطبي للسفينة 78

79	2- حفظ الأجهزة والمعدات الطبية
80	الفصل الثاني: رقابة دولة الميناء على السفن
82	المبحث الأول: الموانئ البحرية
83	المطلب الأول: تحديد الموانئ واستغلالها
83	الفرع الأول: تحديد الميناء البحري
83	أولاً: تعريف الميناء
85	ثانياً: تصنيف الموانئ
86	ثالثاً: مكونات الميناء
88	الفرع الثاني: استغلال المناطق المينائية في الجزائر
88	أولاً: عبور المسافرين والبضائع
91	ثانياً: شحن وتفريغ السفن
93	المطلب الثاني: القواعد العامة لأمن الموانئ
94	الفرع الأول: القواعد العامة للمحافظة على الموانئ وملحقاتها ووقايتها من الكوارث
94	أولاً: المحافظة على المباني والمنشآت التابعة للأماكن العمومية المينائية
94	ثانياً: المحافظة على المساحات المائية
95	ثالثاً: الوقاية من الكوارث
98	الفرع الثاني: دخول السفن إلى الموانئ
98	أولاً: شروط قبول السفن في الموانئ
99	ثانياً: شروط دخول وخروج السفن من الموانئ والمكوث فيها
101	الفرع الثالث: الخدمات المقدمة للسفن
101	أولاً: الإرشاد البحري
103	ثانياً: القطر البحري

- المبحث الثاني: الرقابة عن طريق التفتيش 105
- المطلب الأول: التفتيش في إطار الاتفاقيات الدولية 106
- الفرع الأول: مضمون التفتيش في الموانئ 107
- أولاً: احترام قواعد ومعايير السلامة 107
- ثانياً: منع التلوث البحري 110
- ثالثاً: تعزيز احترام القواعد الاجتماعية 112
- الفرع الثاني: شروط تفتيش السفن في الموانئ وإجراءاته 114
- أولاً: شروط ممارسة التفتيش على السفن في الموانئ 114
- 1- الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش 114
- II- الشروط المتعلقة بسلطة الميناء 116
- ثانياً: إجراءات التفتيش الذي تخضع له السفن الأجنبية 119
- 1- إجراء التفتيش لضمان الحد الأدنى من الرقابة 120
- 2- التفتيش المفصل 121
- المطلب الثاني: التفتيش في إطار مذكرات التفاهم 122
- الفرع الأول: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من طرف دولة الميناء الموقعة في باريس سنة 1982 (مذكرة باريس) 123
- أولاً: الدول الأعضاء في المذكرة 123
- ثانياً: الهيكل التنظيمي للمذكرة 124
- ثالثاً: تبادل المعلومات 124
- رابعاً: أهداف المذكرة 125
- خامساً: الإجراءات التي يتخذها المفتشون في إطار المذكرة 126
- سادساً: مصير مذكرة باريس بعد ظهور الاتحاد الأوروبي 127

الفرع الثاني: مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط.....	131
أولاً: الدول الأعضاء في المذكرة.....	131
ثانياً: الهيكل التنظيمي للمذكرة.....	132
ثالثاً: تبادل المعلومات.....	133
رابعاً: أهداف المذكرة.....	134
خامساً: إجراءات التفيتيش في إطار المذكرة.....	135
الخاتمة.....	138
قائمة المراجع.....	141
فهرس الموضوعات.....	152

ملخص:

يعتبر موضوع رقابة الدولة على السفن من المواضيع الهامة. استدعت دراسته الحاجة الشديدة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، وكذلك أهمية تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن. من هنا نجد أن هناك ترسانة قانونية تتمثل، بالإضافة لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، في مجموعة من الاتفاقيات الدولية ذات الطابع التقني التي تتضمن أحكام بناء وتجهيز واستغلال السفن، المبرمة في إطار المنظمات الدولية الحكومية أهمها المنظمة البحرية الدولية OMI ومنظمة العمل الدولية OIT.

تفرض هذه الاتفاقيات الدولية مجموعة من الآليات، وتقع مسؤولية تطبيقها أساسا على دولة العلم التي تلتزم بالتحقق من حصول السفن التي تحمل علمها على الوثائق اللازمة وكذا شهادات السلامة. وأنها تفي بكل المعايير الوطنية والمعايير المدونة في الاتفاقيات الدولية من أجل سلامة السفن والطاقم وحماية البيئة البحرية من التلوث الناتج عن السفن، وذلك عن طريق الزيارات. كما يجب على دولة الميناء اتخاذ التدابير والإجراءات الفعالة لمنع تشغيل السفن دون المستوى، وذلك بإجراء التفتيش على السفن التي تحمل أعلام دول أجنبية في الموانئ الوطنية للتحقق من أن حالة السفن والمعدات تفي بشروط الاتفاقيات، وأن السفن مجهزة بالطاقم ويتم تشغيلها بصورة تتوافق مع الاتفاقيات الدولية وكذا مذكرات التفاهم الواجبة التطبيق.

Résumé :

Le contrôle de l'Etat sur les navires est d'une importance primordiale. Il doit s'exercer d'une façon continue et se doit d'être renforcé pour aboutir à garantir la sécurité maritime, la protection du milieu marin et promouvoir les conditions de travail et de vie à bord des gens de mer.

Pour aboutir à cette fin un arsenal juridique à été mis en place. Outre la convention des Nations Unies du droit de la mer de 1982, plusieurs conventions internationales, à caractère technique fixant les dispositions pour la conception, l'équipement et l'exploitation des navires, ont été adoptés au sein d'instances gouvernementales internationales en particulier OMI et OIT.

Ces conventions exigent un ensemble de prescriptions, c'est au premier lieu à l'Etat du pavillon qu'incombe la responsabilité de veiller à ce qu'un navire battant son pavillon respecte ces prescriptions, en effectuant les différents types de visites à bord de ses navires. Les Etats du port ne doivent pas être à l'écart de ces prescriptions. Ils se doivent mettre en place leurs propres systèmes de contrôle visant à juguler la prolifération des navires sous normes. Ce contrôle est effectué par le moyen d'inspections que l'Etat du port doit impérativement exercer sur les navires étranger afin de s'assurer sur leur respect aux normes fixées par les conventions et les mémorandums d'entente régionaux applicables.