

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية

- الدكتور بلغازي نورالدين¹

- جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان

ملخص:

إن دراسة موضوع الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري، يكتسي أهمية كبيرة في الوقت الراهن، خصوصا بعد كثرة الحوادث البحرية في الأيام التي نعيشها، فكم تطالعنا وسائل الإعلام المختلفة عن غرق سفينة في البحر أو في المحيط ووفاة العشرات و المئات من الركاب و هلاك البضائع المحمولة على متنها، الأمر الذي بات يهدد النقل البحري ويطعن في مدى سلامته، فكان من الضروري النظر إلى هذا النوع من النقل من خلال تنظيم قانوني يضمن سلامة النقل البحري سواء للأشخاص أو البضائع من خلال تكريس عدة تدابير معمول بها وطنيا ودوليا من خلال تعزيز الرقابة الدورية على السفن التجارية وإلزامية توافرها على شهادات السلامة إضافة إلى وجوب توافرها على طاقم بحري مؤهل.

الكلمات المفتاحية:

السفينة، شهادات السلامة، شهادات الملاحة، طاقم السفينة، الرقابة التقنية، الحوادث البحرية، إتفاقية سولاس

Abstract:

The study of the subject of the mechanisms in place to ensure the safety of merchant ships in the field of maritime transport is of great importance at the present time, especially after the large number of maritime accidents at the time in which we live. How many different media tell us about the sinking of a ship in the sea or in the ocean, the deaths of tens and hundreds of passengers, and the destruction of cargoes carried on board, which threaten maritime transport and endanger its security, it was therefore necessary to look into this type of transport by organizing Legal which guarantees the security of maritime transport, whether for people or goods, by devoting several measures in force at national and international levels by promoting periodic surveillance merchant ships and the compulsory availability of safety certificates in addition to the need for their availability for a qualified maritime crew.

Key-words: Ship, safety certificates, navigation certificates, ship crew, technical control, marine accidents, SOLAS agreement

¹ - البريد الإلكتروني: nouri.belghazi@gmail.com

- رقم الهاتف: 0790625756

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

مقدمة:

السفينة بوصفها أداة للملاحة البحرية لها دور كبير لا يستهان به، إذ كان لها التأثير الكبير في تقريب الهوة بين الشعوب، إذ لها فائدة عملية من خلال تعزيز المبادلات التجارية بين مختلف دول العالم، ولها دور باعتبارها وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب.

فالنقل البحري يعد بمثابة شريان حياة التجارة الخارجية والذي ينقسم من حيث محل أداء الناقل البحري بتغيير المكان إلى نقل البضائع ونقل الأشخاص، إذ له أهمية كبرى في إشباع حاجات الإنسان، إذ يعد عصب حركة تداول الثروات، فالإنسان يكون بحاجة إلى الانتقال من دولة إلى أخرى في إطار مزاولته نشاطه التجاري، مما يتطلب استعمال وسيلة نقل مناسبة تحقق عنصر تغيير مكانه في حالة النقل البحري للأشخاص، أو بضاعته في حالة النقل البحري للبضائع.

فرغم مميزات النقل البحري بنوعيه، فإن هذه الوسيلة مازالت محفوفة بالمخاطر، خصوصا بعد كثرة الحوادث البحرية في الأيام التي نعيشها، فكم تطالعنا وسائل الإعلام المختلفة عن غرق سفينة في البحر أو في المحيط نجم عنها خسائر بشرية ومادية، الأمر الذي بات يهدد النقل البحري ويطعن في مدى سلامته، مما يتطلب إعادة النظر في تصنيع السفن وتوفير عناصر الأمان الكافية.

ومن أجل تعزيز فكرة السلامة البحرية، كان لابد على المجتمع الدولي من خلال المنظمة البحرية الدولية إلى إيجاد آليات تنظم سير هذه السفن بطريقة آمنة تحمي من خلالها الركاب والطاقم والبضائع على حدّ السواء، وهذا من خلال توفير سفن آمنة تستجيب لمختلف المعايير والمقاييس التي تضمن سلامة الملاحة البحرية، من هنا جاء دور المنظمة البحرية الدولية في إيجاد قواعد دولية من شأنها رفع معدلات السلامة البحرية للسفن من خلال عدة اتفاقيات دولية، أدرجها المشرع الجزائري ضمن ترسانته القانونية.

بناء على ذلك، سيتم التطرق من خلال هذه الدراسة إلى أهم التدابير والإجراءات الواجب احترامها من طرف السفينة، وهذا من خلال التطرق للتدابير المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية والمتمثلة أساسا في أهمية ومدى فعالية شهادات السفن في تعزيز السلامة البحرية (المطلب الأول)، وتحديد الجهات المسؤولة عن رقابة السفن التجارية و سلامة الملاحة البحرية (المطلب الثاني).

المطلب الأول: شهادات السفن و أهميتها في تعزيز السلامة البحرية

إن السفينة بالمعنى القانوني، لا تغادر الميناء إلا وعلى متنها وثائق وأوراق خاصة بها، بل إن هذه الأخيرة ضرورية حتى وهي راسية على مستوى الموانئ البحرية، فتكون موضع علاقات قانونية تجمع كل أطراف العلاقة البحرية، سواء الدولة التي تحمل السفينة عملها والطاقم السفينة والمتعاملين معها سواء مسافرين أو

الدكتور: بلغازي نورالدين

شاحنين ومؤمنين، مما يستوجب أن تحمل السفينة مما يستوجب وفائها بالتزاماتها، وهذا يتحقق بمجموع ما تملكه من وثائق.¹

لذلك هناك عدد من المستندات يجب أن توجد دائما على ظهر السفينة، وبعض هذه المستندات يبرره ضرورة إثبات الحالة المدنية للسفينة وتحديد ذاتيتها و البعض الآخر تبرره أسباب تتعلق بنظام الملاحة والتجارة البحرية.²

لقد نص المشرع الجزائري على إلزامية توفر السفينة عندما تجهز على وثائق تسمح للربان بإبراز هوية السفينة ووضعيتها القانونية على الصعيدين الوطني والدولي ومن بين هذه الوثائق منها تلك المتعلقة بشهادات الملاحة وأخرى متعلقة بشهادات السلامة.

الفرع الأول: شهادات الملاحة

نصت المادة 01/189 من القانون البحري الجزائري على أنه "..... كل سفينة تقوم بأعمال الملاحة البحرية، يجب أن تحمل على متنها شهادات الملاحة المسلمة من قبل السلطات الإدارية البحرية،" فلا يمكن لأي سفينة أن تبدأ بالإبحار إذا لم تكن مزودة بشهادة الملاحة.³

تضيف الفقرة الثانية من المادة 189 من ق ب ج "أن الشهادات المخصصة للسفينة حسب نوع الملاحة التي تقوم بها السفينة هي: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة أو بطاقة المرور"

الفقرة الأولى: شهادة الجنسية: فهذه الأخيرة تعتبر رابطة قانونية بين الشخص والدولة ، ولا تمنح عادة إلا للشخص الطبيعي أو الاعتباري⁴، فلا تمنح للأموال، بيد أنه لما كانت السفن والطائرات تتمتع بطبيعة خاصة نتيجة سهولة انتقالها من إقليم إلى آخر ، ووجودها إما في أعالي البحار أو في الفضاء الجوي حيث لا سيادة لدولة ما، فإنه أمسى من الضروري أن تحمل السفينة جنسية دولة معينة تتمتع بحمايتها و ليسهل تحديد القانون الذي يتعين تطبيقه على ما يحدث عليها من وقائع قانونية ، لذا أجمعت الدول على منح الجنسية لسفنها، وتسير السفن تحت علم الدولة التي تمنحها جنسيتها ، فإذا لم تكن للسفينة جنسية ما اعتبرت قرصانا أي عدوا مشتركا لجميع الدول.⁵

فشهادة الجنسية تمنح من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة،⁶ إذ يدرج على شهادة الجنسية اسم و نوع و مواصفات السفينة الرئيسية واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها.

¹ - بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، تخصص العقود والمسؤولية ، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002-2003، ص 35..

² عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط1، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011، ص 76.

³ المادة 190 من ق ب ج

⁴ عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، المرجع السابق ، ص 67.

⁵ محمود سمير الشراوي، محمد القايوي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011، ص 54.

⁶ المادة 29 من ق ب ج.

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

الفقرة الثانية: دفتر البحارة:¹ هو شهادة الملاحة المسلمة للسفن التي تقوم بأعمال ملاحية بحرية مهنية والتي يكون طاقمها مؤلفا من رجال البحر،² أما السفن التي يجب أن تكون مزودة بدفتر البحارة على متنها هي السفن المخصصة للملاحة التجارية والملاحة المساعدة وملاحة الصيد، وسفن التزمة الموجودين على متنها رجال البحر.³

الفقرة الثالثة: رخصة أو بطاقة المرور: هي شهادة ملاحية ممنوحة إلى السفن التي تقوم بالملاحة البحرية الاتفاقية والمعينة خصيصا لمصلحة عمومية، باستثناء السفن الحربية التابعة للبحرية الوطنية.⁴

فالغاية المرجوة من شهادات الملاحة هو السماح للسفينة بالقيام بأعمال الملاحة البحرية المعينة لها، وكذلك إيضاح هوية السفينة ومالكها وأفراد وكذلك نوع وصف الملاحة الممارسة، والتحقق من شروط استخدام الطاقم ومن نوع ومدى الخدمات التي يمارسها الطاقم على متن السفينة وتواريخ الإنزال والتحميل وكذلك الأعمال التي يقوم بها كل بحار والتي يجب أن تذكر فيها أيضا من طرف السلطة الإدارية البحرية، وتكون البيانات المدرجة في شهادة الملاحة قوة ثبوتية أمام القضاء.⁵

تضيف المادة 197 من ق ب ج " أن مدة شهادة الملاحة المسلمة من طرف السلطة الإدارية البحرية عند تجهيز السفينة هي سنة واحدة(1) و يجب تجديدها عند انتهائها، باستثناء رخصة الملاحة المسلمة إلى السفن المعينة لملاحة الارتفاق⁶."

كذلك يتعين على السفن أن تحمل على متنها، بالإضافة للوثائق السالفة الذكر 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، هـ/ يوميات الماكينة والراديو، و/ الوثائق الجمركية والصحية، ز/ جميع الوثائق الأخرى المقررة بموجب الأنظمة.⁷

الفرع الثاني: شهادات السلامة

يجب على كل سفينة تقوم برحلات بحرية أن تكون مزودة برخص وشهادات السلامة فيما يتعلق ب: سلامة السفن الخاصة بنقل المسافرين والبضائع، بناء السفن، معدات التجهيز وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الحمولة.⁸

¹ العبارة الصحيحة هي دفتر الطاقم *le rôle d'équipage*.

² المادة 191 من ق ب ج.

³ المادة 192 من ق ب ج.

⁴ المادة 193 من ق ب ج.

⁵ المادة 195 من ق ب ج.

⁶ ملاحة الارتفاق هي الملاحة الممارسة في البحر والموانئ بواسطة السفن المخصصة فقط لمصلحة عمومية كتنقل النفط، أو الموارد و المؤونة التي تحتاجها القطاعات العسكرية.

⁷ المادة 200 من ق ب ج.

⁸ المادة 246 من ق ب ج.

الدكتور: بلغازي نورالدين

كما يمكن إعفاء ربانة السفن إستثناء من إحدى شهادات السلامة، شريطة التقييد بشروط السلامة الكافية خلال الرحلة التي تقوم بها، وتسلم شهادة الإعفاء من طرف السلطة الإدارية البحرية لميناء التسجيل بناء على الرأي الموافق و الصادر من اللجنة المحلية للتفتيش.¹

فيما يخص مدة صلاحية شهادة السلامة الخاصة بسفن نقل المسافرين هي سنة (1) واحدة.² فإذا كانت سفن نقل الركاب غير موجودة في ميناء التسجيل، يمكن تمديد صلاحية الشهادات بالجزائر من طرف السلطة الإدارية البحرية و في الخارج ، من طرف السلطة القنصلية الجزائرية، ولا يمنح هذا التمديد بطلب من مالك السفينة أو تجهزها أو ممثله إلا للسماح للسفينة بإتمام صلاحية رحلتها، و يجب ألا تتجاوز المدة في أي حال من الأحوال خمسة (5) أشهر³، ولا يحق لسفن نقل الركاب المستفيدة من تمديد لصلاحية شهادات السلامة، عند وصولها لميناء التسجيل أو الميناء الذي يجب أن تعين فيه، أن تغادر هذا الميناء بمقتضى هذا التمديد، إلا بعد حصولها على الشهادات الجديدة المطابقة.⁴

بالنسبة للغة المحررة لشهادات السلامة هي اللغة العربية واللغة الفرنسية⁵، وتلصق شهادات السلامة على متن السفن أو صور مطابقة للأصل وبمكان ظاهر وسهل الوصول حتى تكون هناك شفافية في عملية النقل البحري، إذ يسود المسافرين في هذه الحالة نوع من الطمأنينة خلال رحلتهم البحرية.⁶

الربان بصفته ممثلا وتابعا للمجهز على متن السفينة، فيجب عليه أن يسهر على أن تكون الوثائق المطلوبة والمتعلقة بالسفينة وطاقمها ومسافريها وحمولتها موجودة على متن السفينة.⁷

هذا وقد قرر المشرع البحري عقوبات جزائية في الفقرة الخاصة بالجرح و الجنائيات البحرية و المتعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية بعقوبة ضد كل مجهز أو مالك سفينة أو ربان يبحر سفينته أو يحاول إبحارها و قد انقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 150000 دج،⁸ و هذا كله حماية للأشخاص و الممتلكات الموجودة على متن السفينة.

¹ المادة 247 من ق ب ج .

² المادة 03/ 248 من ق ب ج .

³ المادة 251 من ق ب ج .

⁴ المادة 253 من ق ب ج .

⁵ المادة 02/ 253 من ق ب ج .

⁶ المادة 254 من ق ب ج .

⁷ المادة 594 من ق ب ج .

⁸ المادة 479 من ق ب ج .

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

المطلب الثاني : الجهات المسؤولة عن رقابة السفن التجارية وضمان سلامة الملاحة البحرية

لما كانت السفن وهي تجوب البحار والمحيطات قد تتعرض لمخاطر ضخمة قد تؤدي بها وامن عليها، ولما كانت المحافظة على سلامة الأرواح البشرية من صلاحية وظيفه الدولة بلا منازع، لذا حرصت الدول المختلفة على فرض الرقابة على سفنها، والتثبيت من توافر الشروط التي تكفل سلامتها قبل القيام بالرحلة البحرية.¹ فمادام أن الدول تحرص عند تسجيلها للسفن في تكريس الرقابة الأولية، وهذا عندما تقوم بتحرير مختلف الشهادات والأوراق سواء شهادات الاستغلال أو الملاحة، فإنها في المقابل تقوم بعملية رقابة تقنية تمس جميع الجوانب التقنية للسفينة وكذلك رقابة تمس مدى توفر السفن التجارية على طواقم مؤهلة لملاحة وقيادة السفن، هذا فيما يتعلق برقابة دولة العلم لكن عندما تكون الأخيرة لا تحترم المعايير الدولية المعمول بها في السلامة البحرية، هنا تتدخل دولة الميناء مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها و ذلك بهدف ضمان احترام معايير السلامة.

كل هذه النقاط أكدتها المادة 94 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974² صراحة على :

1/ أنه تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها و رقابتها في الشؤون الإدارية و التقنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

¹ محمد سمير الشراوي، محمد القليوبي، المرجع السابق، ص 69.

² إن اهتمام المجتمع الدولي بموضوع السلامة في البحار وتأمين الأرواح، كان ابتداء من معاهدة 20 جانفي 1914 المتعلقة بتأمين سلامة الأرواح وتأمين الأمن البحري، وهذا عقب الحادثة المشهورة « تيتانيك Titanic » على إثر اصطدامها بجبل ثلجي وهذا بتاريخ 14 أبريل 1912 والتي كان على متنها 2223 راكبا، نجا منهم 706، فيما لقي 1517، شخص حتفهم، وبالرغم من الانضمام المتواضع لتلك المعاهدة وحيلولة الحرب العالمية الأولى دون دخولها حيز التنفيذ، لكنها اعتبرت بادرة هامة على الصعيد الدولي في تكريس أولى معالم الاحتراقات والتدابير الواجب مراعاتها عند الملاحة في البحار، ونظرا لتغير الظروف الخاصة بتصاميم وبناء السفن نتيجة للخبرة المكتسبة من طرف الدول البحرية الكبرى، وما حققه التقدم العلمي في مجال بنائها خاصة فيما يتعلق بسفن نقل الركاب، فقد عمدت بريطانيا إلى دعوة الدول الأخرى لمراجعة نصوص معاهدة 1914، و كان ذلك من خلال عقد مؤتمر دولي في لندن في أبريل 1929 وانتهى باعتماد المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار في 31 ماي 1929 والتي احتوت على 22 مادة وملحقين و تنحصر أحكامها في توحيد بناء سفن نقل الركاب خاصة و معداتها الخاصة بها، و أجهزة اتصالاتها اللاسلكية، فضلا عن أحكام أخرى تتعلق بمعاينة السفن بنوعيتها سواء الخاصة بالمسافرين أو البضائع، و قد دخلت المعاهدة حيز التنفيذ في أول جانفي 1933، ثم حلت محلها اتفاقية دولية بشأن سلامة الأرواح في البحار الموقعة في 10 جوان 1948 وقد تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما عامة تتعلق ببناء السفن و استقرارها و تجهيزها و الوقاية من الحرائق و قواعد السلامة و وسائل الإنذار إلخ، و قد خضعت بدورها إلى دراسة جديدة و حلت محلها اتفاقية 1960 تحمل نفس اسمها و دخلت حيز التنفيذ في 26 ماي 1965، و تعتبر قواعدهما تهم بالدرجة الأولى في بناء سفن نقل الركاب، و الجدير بالذكر أن اتفاقية 1960 خضعت لعدة تعديلات أدرجتها قرارات المنظمة البحرية الاستشارية الدولية في سنوات 1966، 1967، 1968، 1969، 1971، 1973 على التوالي إلى أن تمكنت المنظمة البحرية الدولية إلى اعتماد الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974 Solas المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974، دخلت اتفاقية سولاس 1974 حيز التنفيذ في 25 ماي 1980 وهي تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية التي تتضمن قواعد إلزامية في بناء وتجهيز السفن وضمان السلامة البحرية، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 وهو الذي يتضمن في الوقت نفسه المصادقة على بروتوكول المؤرخ في 17 فبراير 1978 : ج ر رقم 36 لعام 1983، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، ج ر 03 لعام 2000.

2/ على كل دولة بوجه خاص:

أ/ أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها و صفاتها الخاصة، ما عدا السفن التي لا تنطبق عليها بسبب صغر حجمها للأنظمة الدولية المقبولة عموما،

ب/ وأن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها و على ربانها و ضباطها و أفراد طاقمها، في صدد المسائل الإدارية و التقنية و الاجتماعية المتعلقة بالسفينة.

3/ تتخذ كل دولة ، بالنسبة إلى السفن التي ترفع علمها ، ما يلزم من التدابير لتأمين السلامة في البحار و ذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها :

أ/ بناء السفن و معداتها و صلاحيتها للإبحار

ب/ تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم ، آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة.

ج/ استخدام الإشارات والمحافظة على الاتصالات ومنع المصادمات.

4/ تتضمن هذه التدابير ما يكون ضروريا لتأمين :

أ/ أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل وعلى فترات متناسبة بعد ذلك، للفتيش من طرف مفتش سفن مؤهل وأن تحصل السفينة على الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائما لسلامة ملاحظتها.

ب/ أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوافر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسبا من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتها.

ج/ أن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة بالأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

5/ تكون كل دولة عند اتخاذ التدابير التي تدعو إليها الفقرتين الثالثة والرابعة مطابقة بأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما وبأن تتخذ أية خطوات قد تكون لازمة لضمان مراعاتها.

6/ يجوز لدولة لها أسباب واضحة للاعتقاد بأن الولاية والرقابة الصحيحتين لم تمارسا فيما يتعلق بسفينة ما أن تقدم تقريرا بهذه الوقائع إلى دولة العلم، وتتولى دولة العلم عند إستلام هذا التقرير التحقيق في المسألة وتتخذ إذا رأت ذلك مناسبا ، أي إجراء ضروري لمعالجة الحالة.

7/ تأمر كل دولة بتحقيق، يجرى على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم ، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار ، يكون للسفينة التي ترفع الدولة شأن بها و تنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية، وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع".

الفرع الأول: رقابة دولة العلم على السفن التجارية

دولة العلم هي الجهة التي تقوم بالرقابة والهيمنة على السفن التي ترفع علمها للتأكد من أنها تستوفي كل معايير السلامة التي تطبقها دولة العلم و بتوفر هذا المعايير تمنح لها شهادة متطلبات معايير السلامة ، و لقد كرس المشرع الجزائري هذا المفهوم بموجب القانون البحري و المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن¹، بنصه صراحة في المادة 02 الفقرة الأولى " بأنه تخضع كل سفينة رافعة للعلم الجزائري لمعاينات بعنوان رقابة الدولة صاحبة العلم".

وبغية تكريس رقابة فعالة من طرف دولة العلم لتفادي وقوع حوادث بحرية، لا بد أن يكون هناك تفتيش للسفن في معاينات لجوانب التجهيز و أجهزة الأمن و تأهيل الطاقم و النظافة و صلاحية الإقامة على متن السفينة.²

وبالتالي فإنه يتعين أن تكون هناك رقابة تقنية على السفن التجارية وضرورة توفر ضوابط خاصة بطاقم السفينة ورجال البحر العاملين على مستوى السفن.

الفقرة الأولى: الرقابة التقنية على السفن التجارية

لقد أولت المنظمة البحرية الدولية **OMI** من خلال عدة اتفاقيات دولية الغرض منها حماية السفن بوجه عام والمسافرين والبضائع بوجه خاص، من شأنها وضع قواعد تقنية واجبة التطبيق على السفن البحرية، في مقدمتها اتفاقية سولاس 1974 الخاصة بسلامة الأرواح في البحار، كذلك الاتفاقية الدولية الموقعة في هامبورغ بتاريخ 27 أبريل 1979 الخاصة بالبحث و الإنقاذ في البحر، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية **Immarsat** «الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976 ، الاتفاقية الدولية المتعلقة بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية المتعلق بالبحث و الإنقاذ في البحر **Cospas/Sarsat** والموقعة في باريس بتاريخ 01 جويلية 1988³، الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما بتاريخ 10 مارس 1988 و بروتوكولها المعدل لعام 2005 الموقع في لندن بتاريخ 14 أكتوبر 2005⁴ ، مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997.⁵

¹ المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن ، ج ر رقم 33 المؤرخة في 12 ماي 2002.

² زين محمد زوم قعيل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن و سلامة الملاحة و حماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، مذكرة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2005، ص 58.

³ زين محمد زوم قعيل، المرجع السابق ، ص 62.

⁴ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، ج ر رقم 69 المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.

⁵ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 المؤرخ في 13 مارس 2000 ، ج ر رقم 13 المؤرخة في 15 مارس 2000

الدكتور: بلغازي نورالدين

كذلك يوجد الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام المبرمة في 05 أبريل 1966 و التي دخلت حيز التنفيذ في 21 أوت 1968¹ ، حيث نصت المادة 14 منه على " أنه يجب أن تخضع السفن للمعاينات و التفتيشات: أ- معاينة قبل بدء استخدام السفينة وتتضمن تفتيش كامل على بنائها ومعداتها طالما أن السفينة تلتزم بالاتفاقية الحالية.

هذه المعاينة للتأكد عما اذا كانت الترتيبات والمواد والابعاد تطابق اشتراطات الاتفاقية الحالية ب- معاينة دورية في فترات تقررها الادارة ولا تتجاوز خمس سنوات لغرض التأكد من ان بناء السفينة معداتها وتجهيزاتها وموادها وانشاءاتها مطابقة تماما لاشتراطات الاتفاقية الحالية ج- تفتيش دوري خلال ثلاثة اشهر قبل أو بعد تاريخ منح الشهادة لضمان عدم حدوث تعديلات على جسم أو مباني السفينة قد تسبب التأثير على حسابات ايجاد موضع خط الشحن وكذا ليؤكد صيانة التركيبات والمعدات الآتية بحالة مرضية:

أ/ تقويات حماية الفتحات

ب/ أسوار الوقاية

ج/ فتحات تصريف المياه

د/ وسائل النفاذ إلى عنابر البحارة

ه/ التفتيش الدوري المشار اليه في الفقرة أ (ج) من هذه المادة يجب إظهاره على الشهادة الدولية لخطوط الشحن 1966م . أو على شهادة الاعفاء الدولية لخطوط الشحن المنصرفة للسفينة المعفاة بناء على نص الفقرة 2 من المادة 6 من الاتفاقية الحالية"

كذلك نصت الاتفاقية على " أنها تخضع السفن التي تحمل شهادة منصرفة لها وفقا لنص المادة 16 أو 17 عندما تكون في الموانئ التابعة لحكومات متعاقدة أخرى لرقابة الضباط المرخص لهم من هذه الحكومات وتتأكد الحكومات المتعاقدة من أن هذه الرقابة تمارس للحد المعقول والعملي لغرض التحقق أنها تحمل شهادة نافذة المعقول وفقا للاتفاقية الحالية.

وإذا كانت السفينة تحمل شهادة خط شحن دولية سارية المفعول فان هذه الرقابة تتحدد في الاغراض التالية:

أ- لم يتجاوز شحن السفينة الحدّ المسموح به في الشهادة.

ب- مطابقة موضع خط الشحن لما هو وارد بالشهادة.

ج- لم يحدث تغيير مادي في السفينة بالنسبة للأمور الوارد ذكرها في الفقرة 3 أ من المادة 19 وهي أن السفينة اتضح بجلاء عدم صلاحيتها للإبحار دون تعريض الأرواح البشرية للخطر.

¹ صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، و المتضمن البروتوكول المعدل المبرم بلندن في 11 نوفمبر 1988 و الخاص باتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966، ج ر رقم 03 الصادرة في 10 جانفي 2001.

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

إذا كان على السفينة شهادة اعفاء لخط الشحن الدولية سارية المفعول فيكون الغرض من الرقابة في حدود تقرير ما إذا كانت الاشتراطات المدونة في هذه الشهادة مطبقة.

إذا أدت هذه الرقابة وفقا للفقرة (1- ج) من هذه المادة ، فإنه يجب أن تؤدي فقط للحد الذي يرجى أنه ضروري للتأكد من أن السفينة سوف لا تبحر الا اذا اصبحت قادرة على الاقلاع إلى البحر بدون أدنى خطورة على الركاب أو أفراد الطاقم.

في حالة ما اذا نتج عن المراقبة المنصوص عنها في هذه المادة ما يدعو للتدخل بأي شكل فعلي، فعلى الضابط القائم بهذه العملية إخطار القنصل أو الممثل الدبلوماسي للدولة التي ترفع السفينة علمها فوراً بهذا القرار وكذلك بجميع الحالات التي توجب ضرورة التدخل¹.

يتضح من هذه المادة أن تفتيش السفن يكون من طرف ضباط مؤهلين ، حتى وهي متواجدة في موانئ دول أخرى متعاقدة ، ويهدف 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.

المشروع الجزائري تطرق لمسألة التفتيش الخاص بسلامة السفن في المواد 228 إلى 234 من ق ب ج حيث تطرقت المادة 228 " على أنه يجب أن تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى " تفتيش الوضع في الخدمة " أو " التفتيش الدوري " أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء " وقد فصل المرسوم التنفيذي رقم 02-149 السالف الذكر إلى أنواع التفتيشات والمعاينات والذي نص صراحة على " أنه تخضع السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري لمعاينات وعمليات التفتيش المتمثلة في المعاينة الأولية و/أو معاينة الوضع في الخدمة، المعاينة السنوية، المعاينة الوسيطة، المعاينة الدورية، معاينة التجديد، المعاينة الإضافية، تفتيش الوجه الخارجي لقرع السفينة².

أ/المعاينة الأولية هي " التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة على تفتيش كامل مع إجراء تجارب على البنية والماكنات ومعدات التجهيز إن اقتضى الأمر ذلك للتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة، وأن البنية والماكنات ومعدات التجهيز تلائم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها، وتتضمن المعاينة الأولية ما يأتي: أ/ فحص المخططات والبيانات وخصوصيات السفينة والحسابات وغيرها من الوثائق التقنية للتأكد من أن البنية و الماكنات ومعدات التجهيز تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة؛

ب/ تفتيش البنية والماكنات ومعدات التجهيز للتحقق من أن المواد والعينات والبناء والتهيآت حسبما هو متفق عليه مطابقة للمخططات والبيانات وخصوصيات السفينة والحسابات وغيرها من الوثائق التقنية المصادق عليها وأن تنفيذ الأشغال والتركييب مرضية على كل وجه؛

¹ المادة 21 من الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام 1966

² المادة 03 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149.

الدكتور: بلغازي نورالدين

ج/ فحص الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من الوثائق و التعليمات المبينة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة للتأكد من أنها توجد على متن السفينة.¹

ب/ المعاينة السنوية: "هي المعاينة التي تسمح للإدارة بالتأكد من الحفاظ على حالة السفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها، وبصفة عامة يجب أن تخص المعاينة السنوية ما يأتي : أ/ فحص الشهادات وفحص بصري كاف للسفينة وفحص معدات تجهيزها وإجراء بعض التجارب التي من شأنها أن تؤكد الحفاظ عليها في حالة جيدة؛ ب/ تشمل أيضا فحص بصري يسمح بالتأكد من عدم إدخال أي تعديل غير مصادق عليه على السفينة أو على معدات تجهيزها؛

ج/ إذا كان الحفاظ على السفينة أو معدات تجهيزها ينطوي على أدنى شك، ينبغي إجراء كل الفحوص والتجارب الإضافية الضرورية.²

3/ المعاينة الوسيطة: "هي التي تشمل على العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة للتأكد من أنها في حالة مرضية وتلائم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها"³.

ج/ المعاينة الدورية: "تشتمل على تفتيش مع إجراء تجارب على معدات التجهيز والتأكد من أنها تستجيب للأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة والتأكد كذلك من السجلات والكتيبات وغيرها من التعليمات والوثائق الموجودة على متن السفينة".⁴

د/ معاينة التجديد: "هي الأخرى الغرض منها التأكد أن الشهادات والوثائق موجودة على متن السفينة"⁵

هـ/ المعاينة الإضافية: "الغرض منها التأكد من أن التوصيلات والترميمات المحتملة قد تمت بالفعل وأن السفينة ومعدات تجهيزها تلائم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها"⁶

و/ تفتيش الوجه الخارجي لقعير السفينة: "هنا يكون التفتيش عندما تكون السفينة في حوض جاف، غير أنه يمكن القيام بعملية تفتيش واحد بدلا من عمليتي تفتيش اثنتين عندما تكون السفينة عائمة، وينبغي أن تولى السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا قبل القيام بتفتيشها وهي عائمة، ولا ينبغي القيام بعمليات تفتيش السفن وهي عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على أجهزة ملائمة وعلى المستخدمين تلقوا تكويننا مناسباً".⁷

¹ المادة 04 من نفس المرسوم.

² المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149

³ المادة 06 من نفس المرسوم.

⁴ المادة 07 من نفس المرسوم.

⁵ المادة 08 من نفس المرسوم.

⁶ المادة 09 من نفس المرسوم.

⁷ المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

طبقاً للمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المذكور أعلاه أنه يمكن لشركات التصنيف أن تقوم بمعاينات التفتيش والخاصة بالمعاينة الأولية، المعاينة الوسيطة، المعاينة الإضافية و التفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة، وبالتالي تلعب شركات التصنيف في وقتنا هذا دور ريادي في منع حدوث الحوادث البحرية، فهي منظمات تخول من قِبَل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقاً للقواعد الخاصة بهيئة التصنيف وبتوافق مع متطلبات تلك الدولة والاتفاقيات الموقعة من قِبَلها.¹ فيكون إشراف الهيئة محددًا حسب تخويل الدولة حيث يكون الإشراف كلياً أو جزئياً والإشراف يعني:

- تقوم هيئة التصنيف بدراسة مخططات السفينة وتصاميمها قبل المباشرة بعمليات البناء.
- تتولى الهيئة دراسة واختبار النموذج المصغر للسفينة.
- تتولى إعداد كافة الحسابات الخاصة بالسفينة.
- تتأكد من تطبيق متطلبات الاتفاقيات الدولية البحرية التي تخضع لها السفينة.
- تحديد مواصفات المعادن والمواد التي ستستخدم في بناء السفينة.²
- متابعة مراحل البناء وإجراء التصحيحات اللازمة أو إجراء أي تغيير طارئ خلال مرحلة البناء.
- إجراء كافة الفحوصات اللازمة للسفينة في الحوض الجاف واختبارها واختبار معداتها في الرحلة البحرية التجريبية.
- إصدار كافة الشهادات التجارية للسفينة، وحسب نوع التحويل، عدا الشهادات التي لا يجوز إصدارها إلى من قِبَل دولة العلم.
- إجراء الفحوصات السنوية والدورية والخاصة والوسطية وفحوصات الحوض الجاف ما دام تخويل دولة العلم للهيئة سارياً.³
- دراسة وتعديل نظام الإدارة الآمنة للسفينة وللشركة المشغلة للسفينة.
- تقديم الإيضاحات والاحتجاجات إلى الجهات تعتقد بوجود خطأ أو نقص معين في السفينة في أحد الفقرات التي أُجزّت بإشراف هيئة التصنيف.⁴

الفقرة الثانية: الضوابط الخاصة بطاقم السفينة ورجال البحر

لا تستطيع السفينة أن تجوب البحار بسلام ما لم تتولى مجموعة من الأفراد تسييرها، و يشكل مجموعة العاملين على متن السفينة الطاقم البحري، ويأتي ربان السفينة على رأس الطاقم البحري إذ يخضع البحارة أي

¹ زين محمد زوم قعيل، المرجع السابق، ص 92.

² DimitriosNassios, *La chaine de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maitre en droit, Université de Montréal, canada, 2002, p 48.*

³ DimitriosNassios, *op.cit*, p 48.

⁴ هيئات تصنيف السفن و المتطلبات العالمية، متوفر على مستوى الموقع الإلكتروني تاريخ زيارة الموقع، 2019 /05/09

<https://www.azzaman.com/?p=68531>

الدكتور: بلغازي نورالدين

أفراد الطاقم البحري لسلطته الرئاسية، ولا يكون المجهز حراً في اختيار شخص الربان، إذ يجب عليه مراعاة ما يقضيه القانون من ضرورة توافر مؤهلات معينة فيمن يعين رباناً، ويجب أن يكون الربان حاملاً للشهادة المطلوبة في الربانة، كذلك بالنسبة إلى البحارة، وهم كل من يتولى تقديم خدمة على السفينة أثناء السفر، ويرتبط هؤلاء بالمجهز بموجب عقود العمل البحري، ويجب أن تتوفر فيهم شروط معينة حتى يمكن استخدامهم في العمل البحري.¹

إذ يجب توافر الشروط القانونية لضباط السفينة وبجارتها والمؤهلات المناسبة وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع وحجم السفينة وآلاتها ومعداتهما، وأن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة على دراية تامة بالقوانين الدولية السارية المفعول والمتعلقة بسلامة الأرواح في البحار وقواعد منع التصادم في البحر والشروط الخاصة بمنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه والمحافظة على الاتصالات بواسطة أجهزة الراديو، وأن يلتزمون بمراعاة تلك القوانين.²

إذ يجب على الناقل البحري أن يعمل على تدريب الطاقم البحري بشكل جاد وفعال يتم التأكد فيه على كيفية التعامل والتصرف مع المواقف الطارئة كالحرائق وخطط الإنقاذ البحري وذلك من خلال تجارب عملية على السفينة يسبقها دراسة نظرية ويكون كل ذلك بصفة دائمة ومستمرة.³

المشروع الدولي من خلال اتفاقية سولاس 1974 الخاصة بسلامة الأرواح في البحار في المادة 94 منه السالفة الذكر أكد على ضرورة أن يكون تكوين طواقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم آخذة في الاعتبار الصكوك الدولية المنطبقة، وأن تكون كل سفينة في عهدة ربان و ضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وآلاتها ومعداتهما، وأن يكون الربان والضباط، وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة، على دراية تامة للأنظمة الدولية المنطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع المصادمات، ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة.

بالتالي المادة 94 من اتفاقية سولاس سحبت الاختصاص في مجال التشريع المتعلق بمؤهلات الربانة وضباط السفن وطواقمها، فليس من وسع الدولة أن تستفرد بوضع منظومة تشريعية لتكوين ضباط الملاحة ما دام أن أي تقصير من طرف أي دولة من شأنه أن يمتد إلى دول أخرى، ومن ثم كان من الواجب أن يتكفل المجتمع الدولي في إطار رؤية شاملة وموحدة، والقول بمؤهلات طواقم السفينة لا يعني قدرتهم على قيادة السفينة

¹ هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل وخاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002، ص 83.

² سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية والنصوص والاتفاقيات الدولية والأدوار المتبعة للربان وملاك السفن، المكتب العربي الحديث، مصر، 2007، ص 29.

³ Dimitrios Nassios ,op.cit, p 135.

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

والتحكم فيها فحسب، وإنما يمتد أيضا إلى وجوب أن يكون هذا الطاقم على دراية تامة بكل ما تقرر من طرف المجتمع الدولي من اتفاقيات وقرارات، وتوصيات وقواعد، فهم ضباط ورجال قانون في آن واحد، يمزجون في معرفتهم بين قواعد الهندسة والملاحة وبين الأحكام الدولية ذات الصلة.¹

المشروع البحري الجزائري هو الآخر أولى أهمية خاصة بالشروط الواجب توافرها في البحار في المادة 386 من ق ب ج صراحة " بأن كل شخص يرغب في ممارسة مهنة بحار، يجب أن تتوفر فيه الشروط المطلوبة، وأن يكون: أ/ ذا جنسية جزائرية، ب/ بالغا الثمانية عشرة من عمره، ج/ ذا لياقة بدنية، د/ مؤهلا للقيام بمهمة بحار".

في نفس السياق قامت المنظمة البحرية الدولية لوقت طويل بتحسين الظروف العامة للسلامة البحرية بتركيزها على المعايير التقنية لملاحة لكنها و بالموازاة أشرفت بالتنسيق مع منظمة العمل الدولية (OIT) على تبني الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (stcw) المبرمة في لندن بتاريخ 1978/07/07 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984/04/24² و المعدلة عامي 1995 و 2010.

إذ تعد هذه الاتفاقية مرجع 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.

تجيز 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 السفينة من الإبحار إلى حين انضباطها لمقتضيات الاتفاقية وبالشكل الكافي الذي يستبعد الخطر بما في ذلك السفن غير المسجلة في الدول المتعاقدة .

في نفس السياق لقد أظهرت العديد من الدراسات أن الخطأ البشري يمثل 80% من أسباب وقوع الحوادث البحرية وأن 20% تعود لأسباب أخرى، فالخطأ البشري يعرف على أنه تصرف يقوم به العنصر البشري ويترتب عليه نتائج سلبية مؤثرة على سلامة السفينة مما قد يؤدي إلى خسائر بشرية ومادية أو كلاهما معا،³ أو هو كل فعل أو إهمال متعمد أو غير متعمد يؤدي إلى تحقيق الحادثة البحرية،¹ وتتنوع صور مساهمة العنصر البشري في وقوع الحوادث البحرية إلى صور عديدة منها:

¹ زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي العام، جامعة وهران، 2009/2010، ص 131.

² صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88/88 الصادر في 1988/04/26 ج ر رقم 17 لعام 1988.

³ سمير عبد الغني مجاهد، سمير عبد الغني مجاهد، أثر الخطأ البشري في تعدد حوادث سفن الركاب، الجمعية العربية للملاحة، العدد 30، 2013، ص 58.

الدكتور: بلغازي نورالدين

أ/ **التدخل العمدي:** تتمثل هذه الحالة في ارتكاب الأشخاص لحوادث عمدية سواء كانت من أفراد الطاقم ، كما هو الحال في حالة تفجير أو تهريب مخدرات أو ممنوعات.

ب/ **التدخل غير العمدي:** و يتمثل في الخطأ كما في حالة الجنوح أو الإهمال في قيادة السفينة من جانب الربان مما ترتب عليه تصادم أو حريق أو انفجار.

ج/ **التدخل الطارئ:** تتمثل هذه الصرورة من التدخل في حالات الحوادث البحرية و التدخل لإنقاذ الأشخاص و الأموال طبقا لما تفرضه الاتفاقيات الدولية و النصوص القانونية من التزام، كما في حالة التصادم أو الارتطام المباشر أو الغير مباشر و هو الناشئ عن الاحتكاك غير المباشر بين السفن و إنما نتيجة حركة الأمواج الناتجة عن حركة السفينة الأخرى كما هو الحال في حادث الارتطام بين القاطرة والسفينة.² نظرا للأهمية التي يكتسبها العنصر البشري في تكريس السلامة البحرية، أدى ذلك إلى قيام المنظمة البحرية الدولية إلى اعتماد المدونة الدولية لإدارة السلامة *ISM* والتي بموجبها ينبغي على ملاك السفن والمجهزين أن يضمنوا الارتقاء في تحقيق درجات عالية من الجودة في إدارة وتشغيل السفن من خلال انتقاء الأطقم المؤهلة من ذوي الخبرة المناسبة للوفاء بحاجة سوق النقل البحري.³

الفرع الثاني: رقابة دولة الميناء على سفن نقل المسافرين

أمام العجز المسجل من طرف دولة العلم عن ممارسة واجباتها الرقابية اتجاه السفن التجارية بوجه عام وسفن نقل المسافرين بوجه خاص والتي تحمل علمها، وجدت دولة الميناء نفسها مجبرة على فرض رقابتها على السفن التي تدخل موانئها وذلك بغية ضمان احترام معايير السلامة، فرقابة دولة الميناء هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة والذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى و الذي يأتي مع الغرض الرئيسي وهو استبعادها والقضاء عليها في نهاية المطاف.⁴

ولقد نصت المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 02-149 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن " على أنه تتمثل عمليات التفتيش بعنوان رقابة دولة الميناء في الموانئ الجزائرية في المعاينة على متن السفينة للتحقق من صلاحية الشهادات و غيرها من الوثائق الملائمة إلى جانب حالة السفينة و تجهيزها و طاقمها و ظروف المعيشة والعمل على متنها".

بالتالي يشترط توافر بعض الشروط منها ما هو متعلق بالسفينة محل التفتيش ومنها ما يتعلق بسلطة الميناء.

¹ صلاح محمد سليم، إجراءات و قواعد التحقيق في الحوادث البحرية، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2014، ص 77.

² صلاح محمد سليم المرجع السابق ، ص 79.

³ محمد أحمد سعيد الوكيل ، أحمد إسماعيل النوري، معايير التأهيل لأطقم السفن طبقا للقواعد الدولية لإدارة السلامة، الجمعية البحرية المصرية ، العدد 30، 2013، ص 73.

⁴ عمرو محمد الدمرداش، توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء في ظل إتفاقية العمل البحري الموحد 2006، الجمعية البحرية المصرية، العدد 30، 2013، ص 102.

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

الفقرة الأولى: الشروط المتعلقة بالسفينة محل التفتيش

يجب أن تكون سفينة نقل المسافرين رافعة لعلم دولة أجنبية و في نفس الوقت متجهة نحو الميناء للرسو، و أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي.

أ/ أن تكون السفينة محل التفتيش رافعة علم 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.¹

ب/ أن تكون السفينة متجهة نحو الميناء للرسو

حتى يكون تفتيش السفن الأجنبية مشروعاً، يجب أن يتم دخول السفين للميناء، بحيث تتمكن دولة الميناء من ممارسة رقابتها التي تنتهي بتسليم شهادة لربان السفينة 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 أقرب حوض مناسب لإصلاح السفن، و بعدها تسمح لها بمواصلة سيرها فوراً بعد إزالة أسباب الانتهاك.²

ج/ أن يكون سبب اتخاذ إجراء التفتيش المفصل جدي

لا يجوز إجراء تفتيش شامل للسفينة إلا عندما تتوافر أسباب واضحة للاعتقاد بأن حالة السفينة أو معداتها لا تتطابق إلى حد كبير مع تفاصيل الوثائق التي تحملها أو لا يكون مضمون هذه الوثائق كافياً للتأكد أو التحقق من انتهاك تستفيد منه السفينة.³

بعبارة أخرى 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، ويتمثل 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

الفقرة الثانية: الشروط المتعلقة بسلطة الميناء

يتعين على سلطات الميناء أن تحترم أثناء ممارستها لعملية التفتيش، الشروط التالية:

أ/ أن يكون الموظف مفتشاً مختصاً:

¹ مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015، ص 115.

² المرجع نفسه، ص 116.

³ سعيد يحيى، المرجع السابق، ص 30.

⁴ مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 116.

الدكتور: بلغازي نورالدين

تعد سلطات دولة الميناء صاحبة الاختصاص في اختيار الموظفين المختصين للقيام بعملية التفتيش، إذ أنه يجب أن تجرى التفتيشات المتعلقة بسلامة السفن من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة و التي تسلم شهادات السلامة طبقا للشروط التي ستوضح بموجب قرار صادر عن الوزير المكلف بالبحرية التجارية والخاص بسلامة السفن التجارية والبناء ومعدات التجهيز وأجهزة المواصلات البرقية اللاسلكية وأجهزة المواصلات الهاتفية اللاسلكية لسفن الشحن.¹

لقد أدرج المشرع البحري الجزائري لجان مختصة في سلامة السفن حسب نص المادة 235 من ق ب ج بنصها صراحة: " على أنه من أجل تطبيق أحكام هذا الأمر والاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة البحرية والحفاظة على الأرواح في البحر والصحة وصلاحية السكن وظروف العمل على متن السفن ، تنشأ لجنة مركزية للسلامة وكذلك لجان محلية للتفتيش".

فاللجنة المركزية للسلامة مختصة في مادة الموافقة على مخططات البناء أو إعادة تأسيس السفينة والتصديق على أجهزة الأمن أو أي جهاز آخر يتعلق بمعدات التجهيز و الاتصال اللاسلكي والطعن ضد المقررات التي تتخذها اللجان المحلية للتفتيش.²

أما اللجان المحلية للتفتيش فهي مختصة بالتفتيش الواقع على السفينة قبل الخدمة من خلال الفحص الكامل لبنيتها وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها وكذلك تفتيش مراجلها داخليا وخارجيا، كذلك تقوم بالتفتيش الدوري كل سنة أو كل سنتين حسب مدة صلاحية شهادات السلامة، كذلك تقوم بمهمة تفتيش السفن قبل سفرها أي قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية.

فيكون الغرض من التفتيشات هو التأكد من أن السفينة توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الصلاحية الملاحية الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة وسلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية.³

ب/ألا تتسبب سلطة الميناء في الإضرار بالسفينة

وهذا ما أكدته الفقرة الثانية من المادة 233 من ق ب ج بأنه تجرى التفتيشات حسب الأماكن بدون أن تضر باستغلال السفينة، وذلك بأن يتفادى جعل السفينة تنتظر أكثر من الوقت اللازم لإجراء عملية التفتيش، وبالتالي لا يجوز لسلطات التفتيش البحري بالميناء تأخير سفينة لفترة أطول مما تستلزمه أغراض التفتيش.⁴

ج/ألا تمارس سلطة الميناء أي تمييز بين السفن الأجنبية

¹ المادة 234 من ق ب ج.

² المادة 237 من ق ب ج.

³ المادة 233 من ق ب ج

⁴ سعيد يحي، المرجع السابق، ص 29

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

يجب على سلطة الميناء ألا تقوم بأي تمييز بين السفن الأجنبية الخاضعة لرقابتها، وبصفة عامة كل السفن التي تقوم بزيارة موانئها، طبقاً لمبدأ المساواة،¹ و بالتالي عند ممارسة السلطات البحرية المختصة بالميناء لواجباتها في التفتيش على السفن يجب أن لا تميز قانوناً أو فعلاً ضد سفن أي دولة.²

الخاتمة:

يتضح لنا من خلال هذه الدراسة، أنه حتى يضمن الناقل البحري سلامة البضائع أو المسافرين أو الطاقم البحري الموجود على متن السفينة، لا بد أن تتمتع هذه الأخيرة بشهادات تثبت مدى صلاحيتها للملاحة البحرية وأن تكون مسلمة من طرف سلطات إدارية بحرية مختصة.

علاوة على ذلك، فقد حرصت مختلف الدول على فرض رقابتها على السفن التجارية من خلال الرقابة الأولية والمتمثلة في تحرير مختلف شهادات السلامة البحرية، إضافة إلى وجوب أن تكون هناك رقابة تقنية بصفة دورية، والمتمثلة على وجه الخصوص على مدى توفر السفن التجارية على طواقم مؤهلة للملاحة وقيادة السفن، إذ أكدت اتفاقية سولاس الخاصة بسلامة الأرواح في البحار على وجوب تكوين الأطقم البحرية، حيث لا بد على الناقل البحري أن يعمل على تدريب الطاقم البحري بشكل جاد وفعال يتم التأكد فيه على كيفية التعامل والتصرف مع المواقف الطارئة كالحرائق وخطط الإنقاذ البحري وذلك من خلال تجارب عملية على السفينة يسبقها دراسة نظرية ويكون كل ذلك بصفة دائمة ومستمرة.

قائمة المراجع:

• الكتب:

- سعيد يحيى، الوجيز في التجارة البحرية الدولية والنصوص والاتفاقيات الدولية والأدوار المتبعة للربان وملاك السفن، المكتب العربي الحديث، مصر، 2007
- صلاح محمد سليم، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، ط1، مكتبة القانون والاقتصاد، المملكة العربية السعودية، 2014.
- عبد الفضيل محمد أحمد، القانون الخاص البحري، ط1، دار الفكر والقانون للنشر والتوزيع، مصر، 2011.
- محمود سمير الشرقاوي، محمد القليوبي، القانون البحري، دار النهضة العربية، مصر، 2011
- هاني دويدار، النظام القانوني للسلامة والصحة في مجال النقل و خاصة النقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2002.

• الرسائل و المذكرات:

¹ مخلوف سامية، المرجع السابق ، ص 119.

² سعيد يحيى، المرجع السابق ، ص 30.

الدكتور: بلغازي نورالدين

- بومعزة عودة، النظام القانوني للسفينة، دراسة في إطار القانون البحري الجزائري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص العقود و المسؤولية، جامعة بن عكنون، الجزائر، 2002-2003.
- زين محمد زوم قعييل، دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، مذكرة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، 2005.
- زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي، دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه، تخصص القانون الدولي العام، جامعة وهران، 2009/2010.
- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، مذكرة ماجستير في القانون، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2015
- *Dimitrios Nassios, La chaine de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté à la faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de maitre en droit, Université de Montréal, canada, 2002*

● المقالات:

- سمير عبد الغني مجاهد، سمير عبد الغني مجاهد، أثر الخطأ البشري في تعدد حوادث سفن الركاب، الجمعية العربية للملاحة، العدد 30، 2013.
- عمرو محمد الدمرداش، توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006، الجمعية البحرية المصرية، العدد 30، 2013.
- محمد أحمد سعيد الوكيل، أحمد إسماعيل النوري، معايير التأهيل لأطقم السفن طبقا للقواعد الدولية لإدارة السلامة، الجمعية البحرية المصرية، العدد 30، 2013.

● النصوص القانونية:

أ/ الإتفاقيات و البروتوكولات الدولية:

- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار solas المبرمة في لندن بتاريخ 01 نوفمبر 1974، و التي دخلت حيز التنفيذ الدولي بتاريخ 25 ماي 1980، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510 المؤرخ في 27 أوت 1983 و هو الذي يتضمن في الوقت نفسه المصادقة على البروتوكول المؤرخ في 17 فبراير 1978 : ج ر رقم 36 لعام 1983، كما صادقت الجزائر أيضا على البروتوكول الملحق بها الموقع في لندن في 11 نوفمبر 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 449-2000، المؤرخ في 23 ديسمبر 2000، ج ر 03 لعام 2000.
- الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل لعام المبرمة في 05 أفريل 1966 و التي دخلت حيز التنفيذ في 21 أوت 1968، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-448 المؤرخ في 23

الآليات المعمول بها لضمان سلامة السفن التجارية في مجال النقل البحري دراسة على ضوء القانون البحري

- ديسمبر 2000، و المتضمن البروتوكول المعدل المبرم بلندن في 11 نوفمبر 1988 و الخاص باتفاقية الدولية لخطوط التحميل 1966، ج ر رقم 03 الصادرة في 10 جانفي 2001.
- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (stcw) المبرمة في لندن بتاريخ 1978/07/07 والتي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 1984 /04/24 والمعدلة عامي 1995 و 2010، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88/88 الصادر في 1988/04/26 ج ر رقم 17 لعام 1988.
- الاتفاقية الدولية المتعلقة بالاتصالات اللاسلكية البحرية بواسطة الأقمار الصناعية الموقعة في لندن بتاريخ 03 سبتمبر 1976.
- الاتفاقية الدولية الخاصة بالبحث و الإنقاذ في البحر الموقعة في هامبورغ بتاريخ 27 أبريل 1979.
- الاتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما بتاريخ 10 مارس 1988 و بروتوكولها المعدل لعام 2005 الموقع في لندن بتاريخ 14 أكتوبر 2005 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 ، ج ر رقم 69 المؤرخة في 14 نوفمبر 2010.
- مذكرة التفاهم حول مراقبة السفن من طرف دولة الميناء في منطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 58-2000 المؤرخ في 13 مارس 2000 ، ج ر رقم 13 المؤرخة في 15 مارس 2000
- ب/ القوانين الوطنية:

- القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25-06-1998 المعدل و المتمم بالقانون 10-04 المؤرخ في 15-08-2010 المتضمن القانون البحري الجزائري، ج ر 47 لسنة 1998، ج ر 46 لسنة 2010.
- المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في 09 ماي 2002 الذي يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ر رقم 33 المؤرخة في 12 ماي 2002.